

Täysistunto

Tiistai 13.3.2018 klo 14.01—17.32

Täysistunto alkoi klo 14.01. Täysistunto päättyi klo 17.32.

Puhetta johtivat puhemies Paula Risikko (14.01—15.45) ja ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen (15.45—17.32).

1. Nimenhuuto

Nimenhuutoraportti Liite 1A

Toimitettiin nimenhuuto.

2. Ilmoituksia

2.1. Kansalaisaloitteet

Eduskunnalle on 9.3.2018 toimitettu kansalaisaloite KAA 3/2018 vp: Kumotaan HE 124/2017 vp.

3. Eero Reijosen vapautuspyyntö työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan jäsenyydestä

Vapautuspyyntö VAP 22/2018 vp

Ainoa käsittely

Eduskunta hyväksyi vapautuspyynnön.

Täydennysvaali toimitetaan keskiviikkona 14.3.2018 kello 14 pidettävässä täysistunnossa. Ehdokaslistat on jätettävä keskuskansliaan viimeistään 14.3.2018 kello 11.

4. Juha Rehulan vapautuspyyntö Pohjoismaiden neuvoston Suomen valtuuskunnan jäsenyydestä

Vapautuspyyntö VAP 23/2018 vp

Ainoa käsittely

Eduskunta hyväksyi vapautuspyynnön.

Täydennysvaali toimitetaan keskiviikkona 14.3.2018 kello 14 pidettävässä täysistunnossa. Ehdokaslistat on jätettävä keskuskansliaan viimeistään 14.3.2018 kello 11.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

5. Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Valtioneuvoston selonteko VNS 7/2017 vp
Toimenpidealoite TPA 25/2015 vp, 41, 63/2016 vp
Valiokunnan mietintö YmVM 1/2018 vp

Ainoa käsittely

Puhemies Paula Risikko: Ainoaan käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 5. asia. Nyt päätetään ympäristövaliokunnan mietinnön YmVM 1/2018 vp pohjalta kannanotosta selonteon johdosta.

Ympäristövaliokunnan puheenjohtajan esittelypuheenvuoron jälkeen keskustelu käydään etukäteen pyydettyjen puheenvuorojen osalta nopeatahtisena. Ryhmäpuheenvuorokierrosta ei ole. Etukäteen varattujen puheenvuorojen pituus on enintään 5 minuuttia. Puhemiesneuvosto suosittaa, että myös nopeatahtisen keskusteluosuuden jälkeen pidettävät puheenvuorot kestävät enintään 5 minuuttia. Lisäksi voin myöntää harkitsemassani järjestyksessä 1 tai 2 minuutin pituisia vastauspuheenvuoroja.

Keskustelua tästä kohdasta käydään kello 15.30:een asti eli puolitoista tuntia. Keskustelua jatketaan tarvittaessa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Mikäli keskustelu päättyy ennen kello 15.30:tä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan eli 6. kohtaan.

Keskustelu

14.03 **Satu Hassi vihr** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Muutama vuosi sitten voimaan tullut Suomen ilmastolaki asetti pitkän aikavälin tavoitteet ilmastomuutosta aiheuttavien päästöjen vähentämiseksi. Jonkin verran yli puolta Suomen päästöistä säädellessään päästökaupalla, johon kuuluu käytännössä perinteinen niin sanottu savupiipputeollisuus. Muiden toimialojen, kuten liikenteen ja maatalouden, päästöjen vähentämistä koskee keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma eli KAISU, josta ympäristövaliokunta on siis nyt antanut mietinnön.

Pariisin ilmastopimuksen yhteydessä EU on ilmoittanut päästövähennystavoitteensa vuodelle 2030. Sen osana Suomen tavoitteena on leikata päästökaupan ulkopuolisten alojen päästöjä 39 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon.

KAISU-suunnitelma täsmentää ja täydentää vuonna 2016 hyväksyttyä energia- ja ilmastostrategiaa ja on ensimmäinen päästökaupan ulkopuolisia aloja koskeva suunnitelma, josta ympäristövaliokunta on antanut mietinnön. Suunnitelman piiriin kuuluu liikenne, maatalous, rakennusten erillislämmitys, jätehuolto, fluoratut kasvihuonekaasut eli F-kaasut, työkonet sekä se osa teollisuuden päästöistä, joka ei ole päästökaupassa. Suunnitelman toimien arvioidaan vähentävän päästöjä noin 5 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia aiemmin päätettyjen toimien aiheuttamien päästövähennysten lisäksi.

Päästökauppa ohjaa EU:n laajuisesti siihen kuuluvien alojen päästövähennyksiä, mutta muilla aloilla tarvitaan kansallisia toimia. Valtioneuvoston on seurattava päästövähennysten toteutumista sekä päätettävä mahdollisista lisätoimista, jolloin suunnitelma tietysti myös muuttuu. Vastaisuudessa hallituksen vuosikertomus tulee sisältämään ilmastovuosi-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

kertomuksen, jossa eduskunta säännöllisesti saa katsauksen siitä, miten käytössä olevat toimet vaikuttavat.

Pariisin ilmastositomuksessa todetaan, että maailman maiden antamat päästövähennyslupaukset eivät vielä riitä toteuttamaan sopimuksen varsinaista päätavoitetta eli ilmastomuutoksen pysäyttämistä selvästi alle 2 asteen, mieluiten lähemmäs 1,5:tä astetta. On siis hyvin todennäköistä, että EU:n pitää tiukentaa päästötavoitettaan nopeastikin. Ympäristövaliokunta korostaa, että Suomen tulee EU:ssa toimia sen puolesta, että ilmaston lämpeneminen voidaan pitää Pariisin sopimuksen mukaisissa rajoissa. Tämä tarkoittaa käytännössä päästörajojen tiukentamista.

Valiokunta painottaa, että kunnianhimoinen ilmastonsuojelu on Suomelle ja EU:lle mahdollisuus. Se luo perustaa ympäristötekniikan yritysten kasvulle. Innovatiivisista päästövähennyskeinoista saadaan muutakin hyötyä kuin itse päästövähennykset: niistä saadaan myös uusia vientituotteita ja parempaa kilpailukykyä. Valiokunta korostaa, että näiden mahdollisuuksien täysimääräiseksi toteuttamiseksi tulee aktiivisesti edistää uutta luovia kokeiluja ja pitää purkaa sellaisia rakenteita, jotka ylläpitävät korkeaa luonnonvarojen... [Hälinää]

Puhemies Paula Risikko: Pieni hetki. — Täällä on aika paljon kokouksia ja surinaa, eli-kä jos sopisi, että kuunnellaan edustaja Hassin puheenvuoro ja sitten aloitetaan keskustelut muuten.

Kiitos, arvoisa puhemies. — Valiokunta siis korostaa, että pitää aktiivisesti edistää uutta luovia kokeiluja ja pitää purkaa sellaisia rakenteita, jotka ylläpitävät korkeaa luonnonvarojen ja energian kulutustasoa.

Ympäristövaliokunta ilmaisee mietinnössään huolen siitä, että niin energia- ja ilmastostrategiaan kuin samalta pohjalta valmisteltuun KAISU-suunnitelmaan liittyy huomattavaa epävarmuutta.

Päästökaupan ulkopuolisista aloista suurimmat päästöt aiheuttaa liikenne, jolla on myös suurin päästövähennysten potentiaali. Suunnitelman tavoite on vähentää liikenteen päästöjä noin puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Pääpaino liikenteen päästövähennyksissä on bioenergiassa. On kuitenkin epävarmaa, missä määrin ja millaiset biopolttonesteet ovat tulevaisuudessa EU:n hyväksyttäviä. Myös talousvaliokunta sekä liikenne- ja viestintävaliokunta ovat lausunnoissaan kiinnittäneet huomiota biopolttoaineiden tulevan sääntelyn ja teknologian epävarmuuksiin ja niistä johtuvien riskien kustannusvaikutuksiin.

KAISU-suunnitelma sisältää myös itsessään arvion keskeisistä epävarmuuksista. Valiokunta korostaa, että tämän epävarmuuden vuoksi on olennaista seurata vaikutuksia ja arvioida tätä kattavasti jo ennen suunnitelman tarkistamista. KAISU on ennen kaikkea valtion viranomaisia koskeva tavoitteellinen suunnitelma. Siihen ei sisälly yrityksiä tai kansalaisia suoraan velvoittavaa lainsäädäntöä. Eri hallinnonalojen tulee kuitenkin pystyä toteuttamaan tavoitteet ja ottaa käyttöön toimet, joilla vähennykset oikeasti tapahtuvat.

Näitä kaikkia toimialakohtaisia tavoitteita ei nyt tässä ajankäytön vuoksi ole mahdollista käydä läpi, mutta sen sijaan haluan korostaa kaupunkien suurta merkitystä ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Osa kaupungeista onkin jo asettanut tavoitteita, jotka ovat kunnianhimoisempia kuin valtakunnallinen taso. Ympäristövaliokunta toteaa, että esimerkiksi Helsinki asetti viime vuonna hyväksytyssä strategiassaan tavoitteeksi päästöjen vähentä-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

misen 60 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja on aikaistanut hiilineutraaliuden tavoitevuoden vuoteen 2035. Näinhän ovat tehneet myös Espoo ja Vantaa, ja Tampere pyrkii hiilineutraaliuteen vuonna 2030. Monet kymmenet hiilineutraaliuteen pyrkivät eli Hinkukunnat ovat myös ilmastotyössään pitkällä. Kunnat ja kaupungit ovat tietenkin keskenään erilaisia, ja tärkeää on saada ilmastotyö osaksi kaikkien kuntien tavoitteita ottaen silti kuitenkin aina huomioon kuntien väliset suuret erot. KAISUn tulee tarjota keinoja kuntien ja kaupunkien käyttöön.

Myös kuluttajilla on suuri merkitys. Suunnitelmassa tunnistetaan se, että asumisen, liikumisen ja ruuan elinkaaren aikaisten päästöjen vähentämiseen tarvitaan monipuolista neuvontaa ja ohjausta. Valiokunta korostaa tiedotuksen ja kasvatuksen merkitystä. Jotta kansalaiset voisivat olla aktiivisia kuluttajia, tarvitaan tietoa, osaamisen kasvattamista ja arvokeskustelua. Ilmastokasvatusta tulee toteuttaa kaikilla koulutusjärjestelmän tasoilla ja ilmastoviestintää suunnata laajalti eri kohderyhmille.

Valiokunnan mietintöön sisältyy perussuomalaisten vastalause. Muutoin valiokunta on hyväksynyt mietinnön yksimielisesti ja ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi neljää kannanottoa.

Näistä ensimmäinen koskee suunnitelman linjausten rahoitusta ja sen varmistamista.

Toinen kannanotto koskee ilmastokasvatusta, onhan kulutuksen rooli päästövähennystoimien onnistumisessa olennainen. Valiokunta korostaa tarvetta varmistaa ilmastokasvatuksen toteuttaminen ja ilmaston viestinnän suuntaaminen kaikille kohderyhmille.

Kolmanneksi valiokunta korostaa mainitsemiani suunnitelman epävarmuustekijöiden huomioon ottamista ja aktiivista seuraamista, samoin ympäristö- ja biodiversiteettivaikutusten seuraamista.

Lopuksi valiokunta kannustaa selvittämään erityisesti vero- ja kannustinjärjestelmien uudistamista edistämään päästöjen vähentämistä.

Pidän hyvänä sitä, että energia- ja ilmastostrategia ja taakanjaksosektoria koskeva KAISU-ilmastosuunnitelma muodostavat selkeän kokonaisuuden. Kysymys on jatkuvasta prosessista, jossa eduskunnalla on nyt uudenlainen, aikaisempaa suurempi rooli. Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi voi olla, että joudumme näitä tavoitteita pianikin kiristämään, mutta nyt on kuitenkin luotu perusta ilmastotyölle ja myös tulevien, toivottavasti vielä kunnianhimoisempien tavoitteiden asettamiselle.

Puhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Sitten ministeri Tiilikainen on pyytänyt puheenvuoron, 3 minuuttia, olkaa hyvä. Sen jälkeen mennään puhujalistalle, otetaan kolme puheenvuoroa, he ovat kaikki ympäristövaliokunnan edustajia, ja sen jälkeen käydään debatti. — Mutta nyt ministeri Tiilikainen, olkaa hyvä.

14.13 Asunto-, energia- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen: Arvoisa puhemies! Kiitän valiokuntaa tästä käsittelystä. Se on ollut perusteellinen, niin kuin ympäristövaliokunnan työhön yleensä tässä talossa kuuluu.

Kun keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma annettiin eduskunnalle, moni asia oli vielä EU-päätöksissä kesken. Nyt olemme jo huomattavasti suuremman varmuuden tilanteessa.

Perimmäinen tarkoitushan tässä on, että Suomi on täysin sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjaan, pitämään maapallon lämpötilan nousun alle 2 asteessa. Sen takia meillä on, kuten valiokunnan puheenjohtaja viittasi, energia- ja ilmastostrategia sekä sitten tämä ilmas-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

tosuunnitelma, jossa tarkastellaan päästökaupan ulkopuolisia päästövähennyksiä. Yhdessä nämä kaksi linjapaperia ohjaavat Suomen toimia, joilla Suomi toimeenpanee oman osuutensa ilmastopolitiikassa.

Nuo EU-päätökset, jotka tämän suunnitelman antamisen jälkeen on saatu päätökseen, ovat antaneet oikeastaan vahvaa tukea tälle Suomen suunnitelmalle. Päästökaupan puolella päästövähennykset ovat riittävän tiukkoja, kuitenkin keskeinen teollisuus saa hyvin toimiviin laitoksiin ilmaisia päästöoikeuksia. Sitten kun tullaan tänne taakanjaon puolelle, niin noissa neuvotteluissa Suomen urakka 39 prosentin päästövähennyksestä on nyt ikään kuin lukkoon lyöty. Liikenteen osalta saavutetaan siitä tavoitteesta huomattava osa, ja siitä liikenneministeri varmaan kertoo lisää, mutta toimenpiteitä riittää myös sitten tänne työkonneitten, maatalouden, jätehuollon, lämmityksen saralle. Siellä keskeisinä toimina on esimerkiksi valtion öljylämmityksestä luopuminen, sekoitevelvoitteen tuominen työkonneitten polttoaineeseen, päästökaupan piiriin pyritään siirtämään jätteenpolto — se on selvityksessä EU-tasolla tällä hetkellä — ja sitten maataloudessa muun muassa metsitystä valmistellaan, biokaasutuotantoa lisätään ja tutkitaan sitä, miten maaperään pystytään paremmin sitomaan hiiltä tulevaisuudessa.

Kaiken kaikkiaan nuo EU-tason päätökset saatiin Suomen kannalta hyvälle mallille. Muun muassa uusiutuvan energian kestävyyskriteerit kiinteitten biomassojen osalta ovat hyvällä tolalla, ja myös liikennepolttonesteitten raaka-ainepohja vaikuttaa riittävän laajalta, tosin siellä se viimeinen silaus vielä puuttuu parlamentin, komission ja ympäristöneuvoston keskeisissä trilogissa.

Näihin valiokunnan ponsiin liittyen: Hyviä, kannatettavia huomioita. Osa niistä on jo hyvässä toteutusvaiheessa, ja osa varmasti tarkastellaan siitä näkökulmasta, miten voidaan vielä paremmin edetä.

Tässä, puhemies, lyhykäisyydessään, ja keskustelun aikana lisää.

Puhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Sitten tosiaan tässä on nämä puheenvuorot ja debatti, ja debatin jälkeen voidaan myöskin molempia ministereitä vielä kuulla.

Nyt me menemme siis puhujalistalle. Otetaan sieltä ensiksi kolme puheenvuoroa, ja he ovat kaikki ympäristövaliokunnan jäseniä. Ensimmäisenä edustaja Adlercreutz.

14.16 Anders Adlercreutz r: Arvoisa puhemies, ärade talman! Ilmastopolitiikka on monimutkaista ja politisoitunutta. Osaoptimointi ei ole sille vierasta. Koko rakennelma on monimutkainen: on päästökauppaa, taakanjakosektoria, LULUCF:ää. Päästöt ovat kuitenkin yhteiset, ja yhden osan osaoptimointi ei auta, jos toinen vuotaa.

Ilmastotoimilla on myös taloudellisia seurauksia. Liikumme alueella, jossa on taloudellisia ja alueellisia intressejä. Suomen ilmastopolitiikka nojautuu vahvasti biotalouteen, ja tälle on hyvät ja painavat syyt: Suomessa on paljon metsää, ja meillä on paljon alan osaamista. Biopolttoaineet ovat selkeästi yksi osa tulevaa energiapalettiamme, mutta se on myös sektori, joka on erittäin arka lainsäädännön muutoksille.

Samalla on todettava, että meidän on muistettava, missä meidän todelliset haasteemme ovat ja millä aikavälillä ne on kohdattava. Vuoteen 2030 mennessä päästöt pitää liki puolittaa, ja se on kunnianhimoinen tavoite. Tässä perspektiivissä biopolttoaineiden ja biotalouden edut ovat sitten jo paljon kyseenalaisemmat, ja siksi on oleellista, että nämä polttoaineet ohjataan oikeisiin kohteisiin: raskaaseen liikenteeseen — kohteisiin, joissa on vaikeata löytää korvaavia energialähteitä.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Suomi on linjannut, että tavoittelemme metsienhakkuuvolyymien lisäämistä. Tällä hetkellä se on 70 miljoonan kuution vuosiluokkaa. Se on 10 miljoonaa kuutiota enemmän kuin vuosikymmen sitten. Tulevaisuudessa määrä tulee nousemaan 80 miljoonaan kuutioon. Se tarkoittaa, että hiilinielu pienenee. Vuoteen 2030 mennessä sen arvioidaan puoliutuvan kasvaakseen sen jälkeen uudestaan. Pitkällä tähtäimellä se ei välttämättä ole suuri ongelma, jos kasvu vuoden 2030 jälkeen on ripeää, mutta lyhyellä tähtäimellä se ei ole ilmastotavoitteidemme mukaista — ja ilmastomuutoksen torjunnassa on kiire, siitä on olemassa suuri asiantuntijoiden yhteisymmärrys. Siinä tilanteessa on erityisen tärkeää, että nämä kuutiot ohjataan pitkäikäisiin puutuotteisiin, ei polttoaineisiin tai paperiin.

Noin 50 prosenttia päästöistämme liittyy suoraan tai välillisesti rakentamiseen. Noin 50 prosenttia Euroopan primääriresursseista käytetään rakentamiseen. Se, miten rakennamme, on osa tämän haasteen ratkaisua. 1 kilo puuta sitoo samalla 1,8 kiloa hiilidioksidia, yksi pientalo sitoo 30 tonnia hiilidioksidia. Jos rakennamme enemmän puusta, jos hakkuumäärien kasvu menee puurakentamiseen, ilmastohaasteemme on paljon helpommin voitettavissa. Tähän pääsemme, jos toteamme sen, minkä pitäisi olla itsestäänselvää: Suomalainen puu ei pala paremmin Suomessa kuin Ruotsissa. Ruotsalaiseen puukerrostaloon sijoitettu suomalainen kakkosnelonen ei pala huonommin kuin suomalaisen puukerrostaloon sijoitettu lauta. Meidän tulee selkeästi todeta tämä rakennusmääräyksissämme, todeta, että jos puu suojataan rakenteellisesti, sprinklausta ei tarvita — ja päinvastoin. Tässä on tapahtunut hieman edistystä mutta ei riittävästi. Meidän tulee seurata tässä Ruotsin esimerkkiä.

Meidän tulee myös huomata, että E-lukuun tuijottaminen ei edistä hyvää ja tervettä rakentamista. Helsingin Energian tutkimukset osoittavat, että korrelaatio E-luvun ja energiatehokkuuden välillä on hyvin heikko. Samaa osoittavat myös professori Juha Vinhan tutkimukset Tampereen teknillisessä yliopistossa. Samalla tiedämme, että maamme yli pyyhkäisee homerakentamisen epidemia ja että eristekerroksen kasvattaminen lisää virheherkkyyttä. Tämä on korjattavissa. Jos siirrymme E-luvun mittaamisesta hiilijalanjäljen mittaamiseen, mittaamme oikeita asioita: materiaalin hiilijalanjälkeä, rakennuksen pitkäikäisyyttä ja sen uudelleenkäytettävyyttä. Samalla siirtyisimme pois betonista, mineraalivillasta ja muovista hyvään puuhun, ja se olisi ilmastoteko ja kestävä rakentamisen lähtölaukaus.

14.21 Sari Multala kok: Arvoisa rouva puhemies! Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma KAISU pohjautuu ilmastolakiin, ja sen tarkoituksena on varmistaa kansallisen ilmastopolitiikan pitkäjänteisyys ja tavoitteellisuus. Nyt valmisteltu suunnitelma on askel kohti hiilineutraaliutta, ja lisäksi se tukee ilmastolaissa määriteltyä pitkän aikavälin tavoitetta, jonka mukaan päästöjä tulee vähentää vähintään 80 prosenttia vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasosta. Suomen suunnitelmaa ohjaa myös Euroopan unionin vuoden 2030 päästövähennystavoite.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa käsitellään niitä keinoja kasvi-huonepäästöjen vähentämiseen, jotka ovat päästökaupan ulkopuolella. Nämä sektorit, liikenne, maatalous, lämmitys ja jätehuolto, koskettavat meidän jokaisen arkea. Me voimme tehdä paljon myös itse omilla valinnoillamme. Lainsäätäjinä meidän tulee löytää keinot, joilla kannustetaan toimijoita, yksityisiä kuluttajia, yrityksiä, julkisyhteisöä, muuttamaan käytöstään ilmastoystävälliseen suuntaan. Erilaiset taloudelliset kannustimet, joilla käytäytymistä voidaan ohjata, tulee selvittää ja ottaa käyttöön pysyviä sekä siirtymäkauden toimenpiteitä tavoitteisiin pääsemiseksi.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Arvoisa puhemies! Hallitus on energia- ja ilmastostrategiassaan asettanut kunnianhimoiset tavoitteet päästövähennysten saavuttamiseksi. Hallitus myös panostaa ilmastonmuutoksen torjuntaan talousarvioesityksessä erikseen varatuin määrärahoihin. Asiantuntijat ovat esittäneet huolensa kuitenkin siitä, onko meillä realistisia mahdollisuuksia päästä asettamiimme tavoitteisiin. Tarvitsemmekin entistä kunnianhimoisempia toimenpiteitä tavoitteidemme saavuttamiseksi.

Arvoisa puhemies! Merkittävin päästövähennyspotentialiaali on tällä hetkellä liikennesektorilla. Liikenne aiheuttaa noin viidenneksen Suomen kasvihuonepäästöistä. Muutosta voidaan vauhdittaa välivaiheen ratkaisulla. Voidaan esimerkiksi luoda erilaisia etujärjestelmiä, joilla tuetaan kuluttajia päästöttömiä tai vähäpäästöisiä autoja hankittaessa tai käytettäessä. Nyt tehdyt ratkaisut sähköautojen hankintatuesta sekä vanhojen autojen muuttamisesta bio- ja flexifuel-autoiksi ovat erittäin tervetulleita. Tämä on hyvä alku kohti päästöttömämpää liikennettä. Lisäksi tärkeä keino on sähköisten latausasemien sekä biokaasua tarjoavien tankkausasemien rakentaminen.

Ohjelman mukaisesti toteutetaan valtion ja kaupunkiseutujen yhteinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma vuosina 2018—2022. Tämän lisäksi kaupungeja kannustetaan asettamaan tavoitteita pyöräilyn ja kävelyn lisäämiselle. Nämä ovat oikeita askelia kohti ympäristöystävällisempää liikkumista. Jo käytössä olevista toimenpiteistä romutuspalkkion kehittämistä tulisi harkita niin, että sitä voisi hyödyntää hankintatukena myös henkilöautoista luopuvien liikkumispalvelujen, kuten sähköpyörien, yhteiskäyttöautopalveluiden tai julkisen liikenteen matkalippujen, hankintaan.

Arvoisa puhemies! Maatalouden osalta kasvihuonepäästöt ovat peräisin hajallaan olevista päästölähteistä, mikä osaltaan luo haasteita päästötason hillitsemiselle. Keinovalikoiman tulee olla monipuolinen, jotta eri lähteistä syntyviä päästöjä pystytään vähentämään.

Lämmitykseen liittyen toteutetaan oikeita toimenpiteitä, esimerkkinä tästä 10 prosentin bionesteen sekoitusvelvoite lämmityksessä käytettävään kevyeen polttoöljyyn. On oikea teko, että valtionhallinto luopuu toimitilojen öljylämmityksestä vuoteen 2025 mennessä. Toivon, että esimerkkiä näyttämällä voidaan kannustaa myös muita julkisella sektorilla ja miksei yksityiselläkin toimimaan samalla tavalla. Lisätoimia voisi tälläkin sektorilla kuitenkin harkita. Voisimme vielä pohtia esimerkiksi aurinkoenergian pientaloratkaisujen vauhdittamista.

Arvoisa puhemies! Ympäristövaliokunnan käsittelyssä nostettiin esille taloudelliset kannustimet, erityisesti vero- ja tukijärjestelmien uudistamistarve. Valtioneuvoston tulisi-kin selvittää erityisesti vero- ja kannustinjärjestelmien uudistamista päästövähennystavoitteiden edistämiseksi. Koska suunnitelma ei suoraan velvoita yksityisiä toimijoita tai yrityksiä, olisikin nimenomaisesti valtion tehtävä uudistaa taloudellisia kannustimia siihen suuntaan, että yksityisten toimijoiden käyttäytymistä voitaisiin muuttaa. Kuntien rooli on merkittävä, ja ne voivat ohjata esimerkiksi maankäytön ja rakentamisen avulla toimijoita kohti ilmastoystävällisempää käyttäytymistä.

Tämän vuoden talousarvioesityksessä otettiin huomioon kestävä kehityksen vaateet. Toimintamallia tullaan jatkamaan kunnianhimoisemmin ensi vuoden talousarviota valmisteltaessa. Tästä kiitos valtiovarainministeri Orpolle, joka myös viime viikolla väläytti muoviveroa tai kertakäyttöisten muovituotteiden kieltä muovin käytön vähentämiseksi.

Arvoisa puhemies! Ilmastosuunnitelmassa on aivan oikein kiinnitetty erityistä huomiota kuluttajan rooliin ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Kuluttajien rooli päästövähenn-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

nyksissä on keskeinen, ja tässä asiassa tieto voi kannustaa muuttamaan käytöstä. Ympäristövaliokunnan mietinnössä ehdotetaan, että valtioneuvosto toteuttaa ilmastokasvatusta kaikilla koulutusjärjestelmän tasoilla oikeaan suuntaan ja suuntaa ilmastoviestintää laajasti kaikille kohderyhmille.

Pidän tätä oikeana kehityssuuntana, ja uusissa opetussuunnitelmissa onkin huomioitu aiempaa voimakkaammin nimenomaan kestäväan kehitykseen ja ilmastoasioihin liittyvät teemat. Lopulta tavoitteena on oltava markkinaneutraali tilanne, [Puhemies koputtaa] jossa kuluttaja tekee ilmastoystävällisiä valintoja ei ainoastaan ympäristötietoisuuden vuoksi vaan koska se on kannattavaa.

14.27 Silvia Modig vas: Arvoisa rouva puhemies! Ilmastonmuutos on ihmiskunnan kohtalonkysymys. Jotta maapallolla säilyvät elämisen edellytykset, meidän on pystyttävä vastaamaan Pariisin sopimuksessa sovittuun eli varmistamaan, että ilmaston lämpeneminen pysyy alle 2 asteen, ja vahvana, aitona pyrkimyksenä pitää olla 1,5 astetta. Koska aikaa ei ole monta vuotta, on keskipitkän aikavälin suunnitelman merkitys iso. Sen tärkein tehtävä on varmistaa, että me olemme aidosti polulla, joka pyrkii kohti 1,5:tä astetta. Suunnitelma katsoo vuoteen 2030, mutta katsooko se riittävästi siitä eteenpäin? Tiedämme, että päästövähennystavoitteita on kiristettävä, jotta pääsemme tarvittaviin tavoitteisiin. Varmuutta siitä, että suunnitelman keinot tähän riittävät, ei ole. Suunnitelman toimenpiteiden vaikutusten arvioiminen on vaikeaa, koska niihin liittyy paljon epävarmuutta ja muuttujia. Laajan kirjon toimien, joista osan rahoitus on edelleen auki, vaikuttavuuden arvioiminen on hyvin vaikeaa.

Arvoisa puhemies! Taakanjakosektorilla liikenteessä on kaikkein suurin potentiaali, mutta myös suurin epävarmuus on juuri tällä sektorilla. Ala kehittyy valtavaa vauhtia, ja nyt valittavien toimenpiteiden pitäisi pystyä ennakoimaan muutokset. Hallitus on valinnut linjakseen biopolttoaineet, jotka ovat hyvin lyhyellä aikavälillä perusteltuja, mutta suuresa kuvassa meidän pitäisi olla jo polulla kohti sähköistä liikennettä, ja tähän tulisi ohjata enemmän kannustimia. Arviot siitä, minä vuonna sähkömoottorin ja polttomoottorin valmistus on saman hintaista, aikaistuvat koko ajan. Biopolttoaineet voivat toimia siirtymäkauden ratkaisuna, mutta keskipitkän aikavälin suunnitelmassa pitää katsoa myös, mitä tapahtuu vuoden 2030 jälkeen.

Hallituksen linja on nojata hyvin voimakkaasti bioenergiaan ja metsien kasvavaan käyttöön. Tämä muodostaa tavoitteille ison riskin suhteessa EU:n ilmastosäätelyyn. Metsiä voi ja pitää käyttää, mutta on huolehdittava riittävän isosta nielusta ja luonnon monimuotoisuudesta. Keskipitkän aikavälin suunnitelman toimilla hiilinielumme puolittuu. Se ei auta, että nielu alkaa kasvamaan taas 2030-luvulla, sillä meiltä loppuu aika kesken. Vaikka taimi sitoo kyllä paljon hiiltä suhteessa omaan massaansa, on absoluuttinen poisto ilmakästä pienempi. Puu sitoo hiiltä eniten 40 ja 80 ikävuoden välillä. Siksi puuta kannattaakin ohjata pitkäkestoiisiin korkean arvonlisän tuotteisiin, ei polttoaineisiin. Puurakentamisen edistäminen on tässäkin yksi hyvä keino. Ja E-lukuun tuijottaminen saattaa johtaa meidät harhaan. Tärkeämpää on katsoa rakennusta sen koko elinkaaren päästöjen kautta. Perinteinen hirsirunkoinen, painovoimaisella ilmastoinnilla toimiva talo pärjää edelleen vertailussa niin energian kuin sisäilman suhteen.

Kokonaisuutena kunnilla ja kaupungeilla on merkittävä rooli ilmastonmuutoksen torjumisessa. Asuminen ja liikenne muodostavat ison osan päästöistä, ja kaupunkien ja kuntien ratkaisut vaikuttavat merkittävästi kansalliseen päästökehitykseen, muun muassa liikenne-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

suunnittelun, maankäytön, elinkeinopolitiikan ja julkisten hankintojen kautta. Osa kaupungeista onkin jo asettanut valtakunnallista tasoa huomattavasti kunnianhimoisempia tavoitteita. Helsinki on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2035, Vantaa ja Espoo jo vuonna 2030. Tämä kertoo siitä, että kunnianhimon tasoa voi ja pitää nostaa. Kunnianhimoinen ilmastopolitiikka tulee nähdä mahdollisuutena. Se luo mahdollisuuksia muun muassa cleantech-yrityksille, ja kehittämällä innovatiivisia päästövähennyskeinoja luodaan pohjaa myös uusille vientituotteille. Tässä on meillä paljon potentiaalia, mutta se vaatii panostamista tutkimukseen ja kehitykseen ja uskallusta kokeilla sekä sen, että samaan aikaan meidän on purettava niitä rakenteita, jotka ylläpitävät liian korkeaa luonnonvarojen ja energian kulutusta.

Jotta ilmastonmuutoksen torjunnassa onnistutaan, vaaditaan toimia niin valtakunnan tasolla kuin kunnissa ja yksilön valinnoissa. Vaikka vastuuta ei voi vierittää vain yksilöille, on meidän kaikkien valinnoilla merkitystä. Me tarvitsemmekin verouudistuksen, jossa verotusta tarkastellaan ilmasto- ja ympäristönäkökulmasta. Ilmastoviisaat valinnat pitää saada automaattisiksi. Myös yritystukia ja maataloustukia tulee tarkastella ilmaston näkökulmasta.

Arvoisa puhemies! Ilmastonmuutoksen torjuminen on kohtalonkysymys. Me tiedämme, että montaa vuotta meillä ei ole aikaa suunnan muuttamiseen. Siihen nähden tämä suunnitelma on valitettavasti riittämätön — oikean suuntainen mutta auttamatta riittämätön. Meidän on varauduttava tiukentamaan tavoitteitamme, ja tämän suunnitelman valittujen toimenpiteiden vaikutuksia on seurattava tarkkaan ja oltava valmis muutoksiin, jos keinot näyttävät riittämättömiltä tai painotukset vääriltä. Jos me panostamme oikein, niin kunnianhimoinen ilmastopolitiikka vähentää päästöjä, mutta se voi samalla olla myös koko Suomen ja kaikkien suomalaisten eduksi.

Puhemies Paula Risikko: Nyt me sitten käynnistämme debatin, ja niitä edustajia, jotka haluavat käyttää 1 minuutin mittaisen vastauspuheenvuoron, pyydän nousemaan seisomaan ja painamaan V-painiketta.

14.32 Satu Hassi vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri Tiilikainen selosti EU-päätöksenteon viimeaikaisia käänteitä. Olisi mielenkiintoista kuulla ministeri Tiilikaisen näkemys myös siitä, mitä tämän kuun alussa Hollannin pääministeri ilmoittautui tukemaan ja mitä Ranskan ja Ruotsin ministerit ovat jo aikaisemmin esittäneet, että EU:n pitää tiukentaa päästötavoitteitaan siitä 40 prosentin vähennyksestä vuodelle 2030, joka on hallituksen tähänastisten toimien ohjenuorana, joka EU:ssa on päätetty. Onhan esimerkiksi Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitra todennut, että jos Suomi oikeasti vähentäisi päästöjä sen mukaisesti, että pidetään maapallon lämpeneminen alle 2 asteen, niin se tarkoittaisi 60 prosentin päästövähennystä vuodelle 2030.

14.33 Kari Uotila vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pariin asiaan, jotka näissä puheenvuoroissa ovat olleet esillä:

Toinen koskee liikennettä. Liikenneverkkotyöryhmä jätti elokuun lopussa väliraporttinsa, ja siinä esitetyt toimenpiteet eivät ole tarpeeksi kunnianhimoisia, ja niitä varmasti tullaan sitten jatkossa täsmentämään, kun työ valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnitelman tekemiseksi käynnistyy.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Toinen, joka oli voimakkaasti esillä, on puunkäyttö. Puunkäyttö on kaikista järkevintä silloin, kun se laitetaan muotoon, joka sitoo hiiltä. Puurakentaminen, puutuotteet, se on potentiaali, jossa on paljon tehtävää, ja kannustan kyllä ministeri Tiilikaista edelleen siihen, vaikka eteenpäin on menty parinkymmenen vuoden aikana tosi paljon.

Ja mitä tulee sitten polttoaineisiin, niin kyllä se vain niin on, että kulkuneuvoissa, autoissa, sähkö on se tulevaisuuden käyttövoima. Biopolttoaineet on varmasti siirtymävaiheessa perusteltu, [Puhemies koputtaa] mutta sähkö on se lopullisempi vaihtoehto.

14.35 Riitta Myller sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puheenjohtaja! Todellakin tässä maailmantilanteessa tarvitaan ilmastopolitiikan johtajuutta, ja se paikka kuuluu ilman muuta Euroopan unionille. Monet jäsenmaat ovat tunnistanee tarpeen nostaa tavoitteita, jotta Pariisin ilmastopöytäkirjan tavoitteisiin päästään. Olisi todella tärkeää kuulla, missä porukassa Suomi on tässä.

Joka tapauksessa meidän täytyy päästä yli niistä päästövähennyksistä, mitkä nyt on esitetty, eli 60 prosentin päästövähennys jo 2030. Tässä todella tarvitaan monipuolisia toimia. Biotalous, biopolttoaineet, niin kuin on sanottu, on ylimenokauden ratkaisu. Tarvitsemme pidemmän aikavälin tähtäintä. Kaupunkipolitiikka, liikennepolitiikka kokonaisuutenaan on tässä avainasemassa, [Puhemies koputtaa] mutta... [Puhemies keskeyttää puheenvuoron puheajan ylityttyä]

14.36 Mirja Vehkaperä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenteen osalta voi todeta, että päästövähennystavoitteet ovat aika konkreettisia. Suomen osalta se tarkoittaa sitä, että liikenteestä pitäisi repäistä puolet vähemmän päästöjä vuoteen 2030 mennessä. Toimia on maan hallitus tehnyt, eli jakelu-, latausinfraan on laitettu panoksia niin, että liikenteen uusiutuvat polttoaineet on saatu liikenteeseen. Sähkö ja kaasu ovat tulevaisuuden liikenteen polttoaineita.

Minä ajattelen näin, että me tarvitsemme ehkä enemmän liikennettä ja liikkumista Suomessa, esimerkiksi työpaikkojen muodossa, mutta se pitää tehdä vähemmillä päästöillä, ja siksi toivon, että liikenteen parlamentaarisen työryhmän työ jatkuu ajatellen sitä, miten me voimme tehdä liikennettä yhä vähäpäästöisemmin. Sinne pitää ottaa mukaan raskas liikenne ja joukkoliikenne, ja se tarkoittaa silloin joitain biobusseja, sähköbuseja, [Puhemies koputtaa] myöskin raskaan kaluston muuttumista vähäpäästöisemmäksi.

14.37 Olli Immonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä nyt käsittelyssä oleva valtioneuvoston selonteko ilmastopolitiikan suunnitelmasta sisältää paljon hyvää, mutta samalla se voidaan nähdä kuitenkin myös monella tavoin haasteellisena. Ehkä eniten siinä huolta herättää se, että liian kunnianhimoisilla kansallisilla ja kansainvälisillä päästövähennystavoitteilla tulnaisiin hankaloittamaan esimerkiksi suomalaisten yritysten ja metsätalouden toimintaa maassamme.

Arvoisa puhemies! Kysyisinkin ministeriltä: mitä te, arvoisa ministeri, vastaatte niille suomalaisille yrittäjille sekä teollisuuden ja metsäalan toimijoille, joita tämä asia huolestuttaa, siitä, miten voimme jatkossa Suomessa turvata sen, että erilaisten energia- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden toimeenpano ei uhkaa luoda edellä mainituille toimijoille lisäkustannuksia, jotka vaikuttaisivat kielteisesti kyseisten tahojen toimintaan ja kansalliseen kilpailukykyymme?

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

14.38 **Martti Mölsä sin** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Selonteon perusteella maatalouden osuus taakanjakosektorin päästöistä on noin 20 prosenttia. Ilmastosuunnitelmassa esitetään lisätoimia, joiden kasvihuonekaasuja vähentävä vaikutus on yhteensä noin puoli miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia. Miten tähän päästään? Vastaus on biokaasu, joka on uusiutuvaa, päästötöntä kotimaista energiaa. Biokaasutuotannon edistämisen tavoitteena suunnitelmassa on saada taakanjakosektorille päästövähennyksiä yhteensä noin 0,31 miljoonaa tonnia vuonna 2030. Väitän, että oikein suunnatuilla toimilla potentiaalia on huomattavasti enemmän. Biokaasun käytön edistämiseksi kustannustehokas toimi on henkilöautojen konversiotuki kaasukäyttöön. Se mahdollistaa myös vanhemman auton muuntamisen biokaasukäyttöiseksi. Yksi hallitusohjelman kärkihanke on Bio-talous ja puhtaat ratkaisut — [Puhemies koputtaa] hyvä esimerkki onnistuneesta politiikasta.

14.39 **Pauli Kiuru kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Päästövähennystavoitteet, ilmastolaki ja ilmastopuolitus ohjaavat myös suomalaista päätöksentekoa. Ilmastonmuutos on vain yksi asia. Tähän liittyy moni muu asia: väestönkasvu, maaperän köyhtyminen ja poliittinen epävakaus, romahtaneet valtiot ja konfliktit. Tämä on yhtä isoa kokonaisuutta. Lähetekeskustelussa sanoin ryhmäpuheessa, että jos maahanmuuttopolitiikka kiinnostaa, kannattaa kiinnostua myös ilmastopolitiikasta, ja tämä on hyvä pitää mielessä.

Ministeriltä kysyn sellaisesta asiasta, joka tässä valiokunnan kuulemisessa tuli ilmi ja joka koskee taloyhtiöitä ja niiden pientuotantoa sähkön osalta, eli kun taloyhtiö lähtee pientuottajaksi, niin hyvin nopeasti törmätään arvonlisäverolakiin, ja se aiheuttaa sitten byrokratiaa ja tietysti kuluja, ja kulut taas saattavat aiheuttaa sen, että se hanke kaatuu pelkäänsä siitä syystä. Onko tälle jotain mahdollisesti tehtävissä?

14.40 **Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Pitkän aikavälin ilmastotavoitteita pohdittaessa pöydällä on mittava määrä liikkuvia osia: on asuntopolitiikka, yhdyskuntarakenne, liikennesektori, joukkoliikenne, ihmisten asumistottumukset, ruokahävikki, julkiset hankinnat, maatalous — listaa voisi jatkaa vaikka miten. Koen itse, että kaupungeilla ja kunnilla on iso rooli ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Pitkälle katsova kuntapäättäjä, toivottavasti myös meistä mahdollisimman moni, tekee töitä yhdyskuntarakenteen eteen, joka tukee vähäpäästöistä liikkumista, kuten muun muassa joukko-liikennettä, kävelyä, pyöräilyä.

Mitä tulee liikenteen ilmastotavoitteisiin, niin koen, että ne ovat kyllä varsin mittavat ja niitä ei pelkästään millään romutuspalkkiolla tai sähköautojen määrän kasvattamisella pystytä mitenkään hoitamaan. Jotta nämä liikenteeseen kohdistuvat tavoitteet ovat saavutettavissa, me tarvitsemme jatkossa huomattavasti paljon enemmän investointeja joukkoliikenteeseen ja parempaan fyysiseen väyläverkkoon. Myöskään junaliikenne ei kestä taantuvaa kehitystä vaan vaatii [Puhemies koputtaa] lisäraiteita ja toimivia ratapihoja, ja näistä valta ja vastuu on tässä talossa.

14.41 **Rami Lehto ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Perussuomalaiset näkevät, että energia- ja ilmastopolitiikan pitää tukea työllisyyttä ja talouskasvua eikä vain häiritä niitä. Johdonmukainen, kohtuuhintaiseen ja kotimaiseen energiaan tähtäävä energia-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

politiikka tukee työllisyyttä, talouskasvua, kilpailukykyä ja ostovoimaa sekä edistää sosiaalista oikeudenmukaisuutta.

Ministeri Tiilikainen, hallitusohjelmassa todetaan, että teollisuuden kansainvälinen kilpailukyky ja hiilivuodon torjunta ovat ilmastopolitiikan keskeisiä lähtökohtia. Energiaunionin kehittämisen tavoitteena tulee olla kohtuuhintaisen ja kestäväns energian saannin turvaaminen teollisuudelle ja kuluttajille. Onko tätä noudatettu sopimuksia allekirjoitettaessa?

14.42 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä useassa puheenvuorossa on nostettu liikenne esille, ja toden totta, niin kuin ministeri Tiilikainen totesi, liikenne kuuluu siihen 39 prosenttiin, taakanjakosopimuksen päästökaupan ulkopuoliseen sektioon. Jos me haluamme oikeasti liikenteen päästöjä vähentää, niin kyllä meidän täytyy nyt jollakin tavalla ottaa nopeasti kantaa tähän koko ajan pahenevaan ongelmaan. Meille alkaa nyt Euroopasta tulla, lähinnä Saksasta, vanhoja dieselautoja, ja niitten keski-ikä on yhdeksän vuotta. Niitä tuli viime vuonna pakettiautoja ja henkilöautoja yhteensä 33 000, ja edustaja Taimela on aivan oikeassa, että vaikka me kuinka tuemme jos-sain määrin sähköautoja ja vähän muutakin, kaasuautoja ja näin poispäin, niin sillä ei matemaattisesti ole juuri merkitystä tämän ongelman kanssa, mikä tulee nytten ulkomailta, eli käytännössä Suomi on vanhojen autojen hautausmaa. Se ei ole niitten ihmisten vika, jotka tuovat, mutta se on tämän talon vika. Kyllä meidän mahdollisimman pian pitäisi tehdä päätös, että autoverosta luovutaan viiden vuoden aikana, jotta me saamme [Puhemies koputtaa] tänne autoja, jotka kuluttavat vähemmän ja ovat ympäristöystävällisempiä.

14.43 Joakim Strand r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä valiokunnan mietinnössä puhutaan hyvin muun muassa koulutuksesta, ilmastokasvatuksesta sekä viennin kasvupotentiaalista. Esimerkiksi Vaasan kaupungissa ollaan yhdessä elinkeinoelämän kanssa kehitetty energiakoulutusstrategia, jossa jo varhaiskasvatuksessa pyritään luomaan mielenkiintoa energia-asioihin, ilmastoasioihin mutta myös kansainväliseen kauppaan, ja se menee läpi koko koulutuspolun aina siihen, että sitten oikeustieteen opiskelijat myös pystyvät fokuoimaan energiajuridiikkaan.

Kun julkista tutkimus- ja kehitysrataa jaetaan ja kanavoidaan, niin silloin olisi myös hyvä katsoa, myös hallituksen silmin katsoa, missä nämä yritykset itse markkinaehtoisesti panostavat tutkimukseen ja kehitykseen. Siellä valtion kannattaa myös olla itse mukana. Silloin voidaan rakentaa tällaisia vaikka Mini Silicon Valleyn tai Cernin tapaisia keskittymiä myös Suomeen. [Timo Harakka: Missä?]

On myös ollut tavallaan sääli katsoa, kuinka esimerkiksi, jos miettii ammattikorkeakouluja, erityisesti tekniikan alan koulutusta rangaistaan, ja se on äärimmäisen tärkeätä näille ympäristöteknologiafirmoille. [Puhemies koputtaa] Siihenkin kannattaa kiinnittää huomiota.

14.44 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Suomi on sitoutunut kansainväliseen ilmastopolitiikkaan ja sen tavoitteisiin, ja kiitos hallitukselle, konkreettisia toimenpiteitä on paljon. Käytännössä koko Suomelle ehdotetusta päästövähennystavoitteesta liikennesektori vastaa yli puolesta, ja se on iso haaste meille tulevaisuudessa. Paljon on toiveita, että sähköautot ovat se ratkaisu, mutta kyllä biopolttoaineita tarvitaan tässä siirrosvaiheessa ennen kuin päästään käytännössä kokonaan sähköautoiluun.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Jotta näihin kansainvälisiin tavoitteisiin myöskin Suomessa päästään, tarvitaan kyllä kuntien ja yrityselämän isoa panosta. Meidän liikennepolitiikka, asuntopolitiikka, yhdyskuntasuunnittelu sekä asenteet, käytännössä ihmisten asenteet ja koulutus, ovat aivan avainasemassa. Elinkeinoelämältä toivon myöskin tulevaisuudessa entistä enemmän panostusta.

Ilmastopolitiikka, ilmastotavoitteet voivat olla myöskin mahdollisuuksia Suomelle, ja, arvoisat ministerit, mielellään kuulisi, minkälaisia mahdollisuuksia te näette meidän yrityselämälle.

14.46 Timo Harakka sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Torniainen puhui tuossa aivan oikein asenteista. Ongelma nimittäin usein on, että ilmastotavoitteet alistetaan helposti toisille, jopa vastakkaisille päämäärille. Yksi esimerkki on se tapa, jolla viime syksyn satovahinkoja viljelijöille korvataan. Kaikki ovat samaa mieltä 25 miljoonan euron korvaustarpeesta. Ikävä kyllä hallitus päätti korottaa maatilojen kevyen polttoöljyn valmisteveron palautusta. Öljyn käytön tukeminen on selvästi ristiriidassa Suomen ilmastoto- ja ympäristötavoitteiden kanssa, ja kun summa vielä kaksinkertaistettiin, niin suunta, viesti ja kannustin ovat täysin vääriä.

On selvää, että viljan kuivaaminen on vaatinut paljon enemmän energiaa viime vuonna kuin aikaisemmin, mutta hallituksen esitys ei mitenkään huomioi sitä, että jo viidesosa kuivureista käyttää polttoaineenaan haketta. Nämä bioenergian ja ympäristöystävällisyyden edelläkävijät eivät saa sitä tukea, joka annetaan öljyn käytön lisääjille, ja kun se on vielä vain yksi osa koko maatilan puu- ja hakevoiman käytöstä, osa sitä kestävästä kehityksestä, johon maatala on halunnut sitoutua, niin onko tässä teidän ministeriönne, ministeri Tiilikainen, [Puhemies koputtaa] nyt sitten toiminut ristiriitaisesti?

Puhemies Paula Risikko: Täällä on muutamia ympäristövaliokunnan jäseniä, jotka eivät ole vielä saaneet puheenvuoroa, ja olen priorisoinut heitä. Seuraavaksi edustaja Maijala.

14.47 Eeva-Maria Maijala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nämä ilmastoasiat pitää ottaa todella vakavasti. Tässä valtioneuvoston selonteossa sekä meidän ympäristövaliokunnan mietinnössä on otettu esille erittäin paljon hyviä asioita ja yritetään tehdä ja toteuttaa nämä asiat.

Itse otan esille pari asiaa, ensinnäkin sen, että Suomessa meillä on puinen selkäranka, meidän metsät. 50 vuodessa on metsien kasvu Suomessa tuplaantunut. Me olemme tehneet huikean ilmastotyön, ja meillä pitäisi olla myöskin oikeus jollakin tavalla hyödyntää tämä työ, mitä me olemme tehneet. Nyt kiitos ministeri Tiilikaiselle näistä LULUCF-neuvotteluasioista, siitä tuloksesta, minkä teit sen kanssa.

Toisena otan esille, että ilmastoasioiden korkea osaaminen Suomessa on myöskin mahdollisuus. Meillä on paljon tehty töitä, tutkimusta energia-alalla, ja siellä on koulutusta, tutkimusta, tuotekehitystä. Elikkä nyt sitten kysynkin ministeriltä: onko tiedossa lisää rahaa ja resursseja näitten tutkimusten tekemiseen?

14.48 Lea Mäkipää sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomen vähennystavoite taakanjakosektorilla on melko korkea, ja meillä pitää kyllä kaikki keinot käyttää siihen, että näihin päästötavoitteisiin päästään. Täällä on puhuttu aivan oikein, että liikenteen päästöt ovat viidenneksen ja ratkaisuna on esimerkiksi sähköautojen voimakas kasvattami-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

nen ja sitten myös biopolttoaineiden osuus. Mutta haluan huomauttaa meitä kaikkia siitä, että esimerkiksi yksi Thaimaan-lento edestakaisin tuo yhtä paljon päästöjä kuin vuoden autoilu henkilöä kohden, että tehdään nyt niitä kotimaan matkailuja.

Lopuksi vielä, että hallitusohjelmaan sisältyy tavoite yhdyskuntajätteen kierrätysasteen nostamiseksi 50 prosenttiin, joka on tosiaan hyvä, eli kun kierrätys lisääntyy kohti kierrätystaloutta, niin vähenevät kasvihuonekaasupäästöt. On myös syytä mainita se, että meillä on valtava ruokahävikki eli vuosittain noin 400 miljoonaa kiloa hävitetään hyvää ruokaa. Siinä kyllä sitä kasvatusta tarvitaan kodeissa ja kouluissa ja joka puolella, että tämäkin asia tulisi korjattua.

14.49 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia puheenvuorosta. Vaikka kristillisdemokraateilla ei ympäristövaliokunnassa paikkaa ole, se ei tarkoita sitä, ettemme olisi kiinnostuneita ilmasto- ja ympäristöpolitiikasta.

Tässä valiokunnan mietinnössä on erittäin hyvin nostettu esille liikenne, asuminen, jätekuljetukset ja jätepoltto, mutta maatalouden osio on minun mielestäni hivenen köykäinen. Elikkä tässä maatalousosiossa puhutaan maatalousmaasta aiheutuvista hiilidioksidipäästöistä ja sitten myöhemmin myöskin hiilen sitomisesta maaperään. Kuitenkin pitäisi maataloutta ajatella siitä näkökulmasta, että kysymys on ruokaturvasta maailmanlaajuisesti, ja ilmastomuutoksen aiheuttamat uhkat viljelymaalle ja vähenevälle peltopinta-alalle tulisi ottaa huomioon esille tässä ympäristövaliokunnan mietinnössä. Olisinkin kysynyt ministeriltä sitä, miten ministeriössä ajatellaan tätä kokonaisuutta: nähdäänkö vain maataloudessa näitä, ikään kuin, että missä pitäisi edelleen parantaa, vai ymmärretäänkö todellakin, että globaalisti ajatellen me saatamme olla jonakin päivänä hyvinkin suuressa vastuussa maailman ruokatuotannosta?

14.50 Hanna Halmeenpää vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tavoitteet ovat tiukat, ja politiikkatoimien tulee olla sen mukaisia, kun puhutaan ilmastomuutoksen torjumisesta. On aivan korkea aika aloittaa fossiilisten polttoaineiden käytön alasajo ja myös sitä kautta, että aloitetaan fossiilisten polttoaineiden tukien eli selkeästi ympäristö- ja ilmastohaitallisten tukien alasajo.

Kysyisinkin ministereiltä kuulumisia hallituksen asettamasta yritystukityöryhmästä. Toimeksiantonahan tällä ryhmällä oli laatia energia- ja ilmastostrategian tavoitteet huomioiva tiekartta tukiuudistukselle. Onkohan meillä nyt tulossa toivotun suuntainen uudistus tehostamaan ilmastotoimiamme? Entä miten suhtaudutte lentoliikenteen päästövähennyksiin ja niiden ottamiseen tarkempaan syyniin, vaikkapa Ruotsin mallin mukaan? Jos hiili-neutraaliuden tavoitteemme ovat totiset ja kunnianhimoiset, niin ne edellyttävät myös lentoliikenteen fossiilisten polttoaineiden alasajoa Sitran mukaan ja kansallisen ilmastopaneelin mukaan vuoteen [Puhemies koputtaa] 2045 mennessä. Mitä näille tavoitteille tulisi teidän mielestänne tehdä?

14.52 Aila Paloniemi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallitus tekee erittäin monenlaisia toimia ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Vaikka hallitusta kunnianhimmottomuudesta syytetään, niin mielestäni nämä listaukset siitä, mitä kaikkea tehdään, eivät sitä todista: Kasvihuonepäästöt laskevat selvästi esimerkiksi liikenteen polttoaineiden sisältöä ja autokantaa muuttamalla. Kivihiilen käytöstä luovutaan vuoteen 2030 mennessä. Tuontiöljyn käyttö puolitetaan ja siirrytään liikenteessä, kuten täällä on todettu

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

moneen kertaan, vahvasti kohti sähköautoja. Kotimaista biokaasua ja uusiutuvia biopolttoaineita suositaan ja liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuutta tankilla nostetaan. Lisäksi tuetaan kotimaisia biojalostamoinvestointeja, jotta voidaan varmistaa, että Suomessa liikutaan yhä useammin kotimaisella polttoaineella.

Ja toivoisin vielä, että kestävän kehityksen Agenda 2030 otetaan koko ajan huomioon tässä, tämä globaali näkökulma, kun ilmastomuutosta hillitään. Se on juuri niin vakava asia kuin täällä on jo moneen kertaan salissa sanottu.

14.53 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ilmastomuutos on varmaan yksi suurimpia haasteita koko maapallolla, mitä meillä on kohdattavana. Tuossa miehen muutamaa asiaa.

Edustaja Immonen otti puheeksi kilpailukyyn ja monet muut asiat. Tämä on koko maapalloa koskettava, ja Euroopan unioni tekee osansa Pariisin ilmastopöytäkirjan kanssa, mutta siitä huolimatta minulle jää semmoinen tunne, että ne, jotka ovat tehneet huonosti, saavat edelleen tehdä huonosti ja heille, jotka ovat tehneet hyvin, annetaan vielä enemmän taakkaa. Suomen päästövähennystavoitehan on toiseksi suurin. Kysyn sitä, onko tämä oikeudenmukaisesti jaettu.

Yksi toinen ongelma, mistä me hyvin vähän puhumme, on myöskin se, josta Sitran toiminnanjohtajan kanssa puhuin, kun hänet tapasin: Kun maailmanlaajuinen väestönkasvu on 83 miljoonaa ihmistä vuodessa ja vuoteen 2030 mennessä väestö on kasvanut 1 miljardilla, niin jotenkin tuntuu siltä, että miten me näillä ohjelmilla Euroopassa ja Suomessa muutamme ja käänämme sen suunnan. Onko teillä, ministeri, mitään ajatuksia tähän?

14.54 Hanna Sarkkinen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Helppoja toimenpiteitä ei ole, mutta jos tekoja tehdään ajoissa, niin on se helpompaa ja halvempaa kuin voimakkaaseen lämpenemiseen sopeutuminen. Ja suomalaisten päästöt ovat maailman mittakaavassa isot, joten meidän vastuumme päästövähennyksistä on myös iso. Meidän teknologinen taso ja sopeutumiskyky ja kyky tehdä päästövähennyksiä ovat myös teknologian kehityksen ja yhteiskunnan kehityksen näkökulmasta hyvät. Me voimme olla johtajia Euroopassa päästövähennysten tekemisessä.

Mutta, arvoisa puhemies, ilmastopaneelin professori Ollikainen on todennut, että henkilöautoliikenteen tulisi olla täysin sähköinen vuonna 2040, eli vuoden 2030 jälkeen ei polttomootoriautoja tulisi enää myydä. Haaste on erittäin suuri. Biopolttoaineet tulisi varata raskaalle liikenteelle, jossa sähköistäminen on vaikeampaa. Myös lentoliikenteen on pakko muuttua. Kysyisinikin ministeriltä: voitaisiinko Finnairin kanssa yhdessä lähteä kehittämään vähäpäästöisempää lentoliikennettä esimerkiksi biopolttoaineiden kautta?

14.55 Pekka Haavisto vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hyvin tärkeää, että näitä ilmastotoimenpiteitä jalkautetaan ja että Suomi on uskottava niiden toteuttamisessa, ja tässä on jo monia hyviä asioita nostettu esiin, kuten puurakentaminen — monia näitä, joissa voidaan tehdä tänä päivänä paljon enemmän.

Mutta olisin kaivannut vähän sellaista kansallista vaikuttamisohjelmaa tähän kansainväliseen puoleen. EU:n rooli johtajana tässä ilmastopolitiikassa tulee entistä tärkeämmäksi, kun Yhdysvallat on siinä tilassa missä on oman ilmastopolitiikkansa kanssa, ja kun Suomessa tulee EU:n puheenjohtajuus, olisin uteliaana kysynyt: onko joitain ajatuksia, miten ilmastopolitiikkaa erityisesti silloin voitaisiin viedä eteenpäin?

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Ja toisena asiana meidän roolimme noissa kehitysrahoituslaitoksissa: Kun puhutaan Maailmanpankista, alueellisista kehityspankeista, Euroopan kehityspankista ja niin pois-päin, siellä päätetään hyvin paljon joko ilmastomyönteisistä projekteista tai sitten hankkeista, jotka päästöjä lisäävät. Millä tavalla tätä kansainvälistä vaikuttamista kytketään tähän meidän omaan ohjelmaamme?

Puhemies Paula Risikko: Otetaan vielä neljä vastauspuheenvuoroa, ja sen jälkeen ministerit vastaavat, ja nämä neljä ovat edustajat Reijonen, Suutari, Huhtasaari ja Hassi.

14.56 Eero Reijonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä on kannettu huolta siitä, miten hiilinielun käy, jos hakkuut kasvavat 10 miljoonaa kuutiota vuodessa. Minun mielestäni tämä huoli on aiheeton. Hiilinielu ei pienene, jos metsät uudistetaan ja hoidetaan kunnolla, niin kuin se tulee tehdä.

Toinen iso asia on se, että puurakentamiselle pitäisi saada ihan oikeasti vauhtia. Se on edistynyt varsin hyvin. Se sitoo hiiltä. Tuon esimerkkinä sen, että Joensuuhun rakennettava 14-kerroksinen puukerrostalo käyttää puuta 4 000 kuutiometriä, koko se 14 kerrosta. Se on noin 15 hehtaaria aukkoa — varsin vähän. Eli on äärettömän tärkeätä, että me saamme tämän puurakentamisen osalta normistoja vietyä eteenpäin, niin kuin täällä aikaisemmin todettiin palomääräysten osalta, mutta myös muitten normistojen osalta. Tänä päivänä puurakentaminen on noin 10 prosenttia kalliimpaa, ja suunnittelu maksaa enempi kuin betonirakenteisissa. [Puhemies koputtaa] Mutta varmaan asiat edistyvät.

14.57 Laura Huhtasaari ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Me todellakin tarvitsemme tekoja, ilmastotekoja, ja ehdottaisin, kun tässä on ministeri Bernerkin paikalla, että rata — Kokemäelle se on jo tulossa — Forssan kautta Helsinkiin, semmoinen suora junaratayhteys, olisi erittäin tärkeä saada.

Tässä kävi nyt näin, että EU otti päästötavoitteen Pariisin ilmastositomuksessa ja nakitti sen Suomelle. [Eduskunnasta: Ohhoh!] Kivihiilen osuus sähkön tuotannossa: Puola 92 prosenttia, Bulgaria 90 prosenttia, Romania 90 prosenttia — ja Suomi 6,7 prosenttia. EU-päästöjen vähentämistavoitteet: Puola 7 prosenttia, Romania 2 prosenttia ja Bulgaria nolla. Eli vähiten kivihiiltä käyttävälle Suomelle 39 prosentin päästövähennystavoite. Miksi Suomi ei ollut kunnianhimoisempi ja vaatinut esimerkiksi, että koheesiorahastosta, mihin menee 84 miljardia euroa, olisi korvamerkitty, että Suomi olisi voinut [Puhemies koputtaa] mennä sinne Puolaan antamaan cleantech-osaamista?

Puhemies Paula Risikko: Vielä yksi vastauspuheenvuoro tähän, ja sitten kaksi ministeripuheenvuoroa, ja sen jälkeen vielä lyhyt debatti.

14.59 Satu Hassi vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos kollegoille monista erittäin hyvistä puheenvuoroista. Haluaisin kuitenkin huomauttaa, että kun verrataan Suomea ilmastomuutoksen aiheuttajana EU-kokonaisuudessa, niin pitää muistaa se, että vaikka meillä on monet asiat hyvin ja monet asiat paremmin kuin monessa muussa maassa, niin silti kuitenkin meidän päästöt henkeä kohti ovat niukin naukin EU-maiden siinä suuremmassa puoliskossa — eikä siinä puhtaammassa puoliskossa.

Mutta oikeastaan pyysin vielä vastauspuheenvuoroa kommentoidakseni liikenneasioita, joita moni kollega on hyvin ansiokkaasti käsitellyt. Olisi hyvin kiinnostavaa kuulla

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

enemmän siitä, miten hallitus näkee uudentyyppisen liikenneajattelun roolin ilmastonmuutoksen hillinnässä liikennepalveluna, uudentyyppisen kevyen liikenteen kehittämisen ja minkälaisia ohjaustoimia hallitus esimerkiksi kunnille suunnittelee, jotta joukkoliikenteen osuus paranisi ja pyöräilyolosuhteet paranisivat.

Puhemies Paula Risikko: Nyt tähän kaksi ministeripuheenvuoroa, voi esittää paikalta. Tiilikainen ensin enintään 3 minuuttia, samoin Berner. Olkaa hyvä. Sen jälkeen otetaan lyhyt debatti vielä, mutta sitten mennään puhujalistalle.

15.00 Asunto-, energia- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen: Arvoisa puhemies! Kiitos monista kommentteista. Niitä on mahdotonta käytettävissä olevan ajan puitteissa yksitellen ruotia, joten muutama aihepiiri, jotka toistuivat täällä.

Ensinnäkin Suomen rooli kansainvälisen ilmastopolitiikan saralla: Sanoisin, että se ei ole koskaan ollut niin vahva kuin se on tällä hetkellä. Meidän vaikutuksemme EU:n 2030-ilmastopäätöksiin kaikilla sektoreilla, niin päästökaupassa, sen ulkopuolella kuin täällä LULUCF:ssä, ja vielä sitten uudistuvan energian kestävyyskriteereihin — meidän kädenjälkemme näkyy siellä. Olimme vahvasti viemässä eteenpäin Pariisin ilmastopöytäkirjasta ja siihen sisältyviä pitkän aikavälin tavoitteita ja sen jälkeenkin olemme olleet perustamassa tätä irti kivihiilestä -koalitiota. Olemme kollega Bernerin kanssa EU-komission suuntaan liikenteen päästövähennystoimista kirjelmoineet useita kertoja. Haluamme niitä tiukentaa EU:n laajuisesti.

Mutta, puhemies, muutama huoli täällä nousi: Edustaja Immonen kysyi ihan hyvin, että miten sitten yrittäjien ja teollisuuden kannalta. Nyt tuo saavutettu ratkaisu EU:n päästökaupasta, joka ohjaa sähkön tuotantoa, kaukolämmön tuotantoa ja teollisuutta, on täysin meidän tavoitteittemme mukainen. Olen joskus kysynyt teollisuuden edustajilta, että miten se voisi olla paremmin ohjaava kohti pienempiä päästöjä ja paremmin palkitseva hyvästä työstä. Oikeastaan vastausta ei tule. Se suojaa riittävällä tavalla hyvän teknologian teollisuutta. Ja kun edustaja Huhtasaari viittasi, että eri maissa hiilellä tuotetaan sitten enemmän energiaa, edustaja Huhtasaari, Puolan, Bulgarian ja Suomen energiantuotannon päästöjä ohjataan täsmälleen samalla työkalulla nimeltä EU:n päästökauppa.

Mitä sitten tulee näihin mahdollisuuksiin, mitä moni edustaja nosti, niin se on toden totta, että meillä on mahdollisuuksia tällä saralla: puurakentaminen täällä kotimaassa, miksei myös vientiä ajatellen. Mutta oikeastaan Pariisin sopimus luo vuosikymmeniksi näkymän siitä, että yrityksillä on pitkäaikainen kysyntä ja kannuste kehittää erilaisia uusiutuvan energian teknologioita, energiatehokkuutta parantavia ratkaisuja, ylipäänsä kaikissa vaikeissa teollisissa prosesseissa päästöjen vähentämistä palvelevia ratkaisuja, ja sitten myös valtiovalta voi omilla tutkimus- ja kehityspanoksillaan näitä tukea.

Liikenteen päästöistä — mihin varmaan ministerikollega Berner tarkemmin vastaa — totean vain sen, että ylivoimaisesti se nopein ja merkittävin on sekoitevelvoite uusiutuvilla polttoaineilla. Pitkällä tähtäimellä, kyllä, sähkö tulee, biokaasu lisääntyy, mutta silloin meillä on todellakin, niin kuin täällä moni edustaja totesi, lentoliikenteessä tai raskaassa liikenteessä vielä biopolttoaineitten tarvetta.

Kaiken kaikkiaan, hyvät edustajakollegat, tuntuu, että meillä on hyvin vahva ja yhteinen näkemys viedä Suomea etujoukoissa ilmastopolitiikassa.

Puhemies Paula Risikko: Ministeri Berner, enintään 3 minuuttia.

15.04 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa rouva puhemies! Liikenteen osalta puhutaan käytännössä kolmesta kokonaisuudesta:

Puhutaan liikennejärjestelmän energiatehokkuudesta, jota itse pidämme ministeriössä hyvin keskeisenä. Tähän kokonaisuuteen liittyy nimenomaan liikennepalvelun kehittäminen, joukkoliikennepalveluiden edistäminen, kävelyn ja pyöräilyn ohjelman vieminen, ja tästä meillä on tulossa valtioneuvoston periaatepäätös maaliskuun aikana. Sitra on myös todennut, että digitalisaatio ja siihen liittyvät hyödyt tulevat olemaan keskeisin keino, jolla vaikutamme pitkäjänteisesti liikenteen päästöjen vähentämiseen.

Toinen suuri kokonaisuus liittyy ajoneuvojen energiatehokkuuteen. Tässä meidän aivan keskeisin haaste Suomessa on autokannan uusiutuminen ja se, että liikenne saadaan aidosti sähköistettyä. Tässä ehkä keskeinen asia on kuitenkin se, että autoteollisuus saa sähköisten ajoneuvojen hintaa alaspäin. Romupalkkio on tällainen lyhyen tähtäimen nopea toimi. Se on tuottanut 2 367 uutta ajoneuvoa nyt tämän vuoden puolella.

Uusiutuvat polttoaineet ovat se kolmas kokonaisuus, joka on ennen kaikkea juuri nyt tässä hetkessä nopeaa tointa mahdollistava.

Mutta on ihan selvää, että meidän on yhdessä mietittävä se, miten liikenteen osalta päästöjä vähennetään vuoden 2030 jälkeisenä aikana aina vuoteen 2050 ja mitkä ovat silloin meidän keskeiset toimet ja miten me huolehdimme siitä, että liikenne olisi täysin päästötöntä viimeistään 2050. Kaupunkien rooli on tässä keskeinen, ja kaupungeilla tulee olla kunnianhimoisempi rooli liikenteen päästöjen vähentämisen osalta.

Kuten edustaja Uotila toi esille, parlamentaarisessa liikenneverkon rahoitustarvetta arvioivassa työryhmässä todettiin, että nykyiset toimet eivät ole riittäviä. Tarvitaan laaja keinovalikoima, jossa pystytään katsomaan myös veromuutoksia, sääntelyä ja muita keinoja, joilla voidaan synnyttää lisää toimia. Määrärahoja tarvittaisiin myöskin enemmän, mutta ennen kaikkea pitäisi myös uskaltaa pohtia liikenteeseen kohdistuvaa verotusta, jota tulisi kehittää entistä enemmän päästöperusteiseksi, ja meidän täytyisi päästä omistamisen verottamisesta käytöstä maksamiseen. Tämä vaikuttaisi myöskin siihen, että meillä ei tulisi taas sitten uutta autokantaa Suomeen, joka on jo valmiiksi ikääntynyt.

Lentoliikenteen ja merenkulun osalta on selvää, että meidän täytyy vaikuttaa aktiivisesti kansainvälisillä foorumeilla. Molemmat ovat hyvin kansainvälisiä liikennemuotoja. ICAOssa on sovittu lentoliikenteen hiilineutraalista kasvusta vuoden 2020 jälkeen, ja Suomessa on selvitetty mahdollisuuksia biopolttoaineiden kustannuslisän kattamisesta vapaaehtoisin toimin. Tältä osin varmasti tarvitaan vielä lisää toimenpiteitä. — Kiitos.

Puhemies Paula Risikko: Otetaan tähän lyhyt debatti ja 5 debattipuheenvuoroa: Myllykoski, Hoskonen, Vartia, Tanus ja Elomaa. Edustaja Myllykoski, olkaa hyvä, ja sitten mennään puhujalistaan.

15.07 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! En debattipuheenvuorossani tartu puurakentamiseen, sillä edustajat Adlercreutz ja Modig pitivät niin erinomaiset puheenvuorot.

Mutta, arvoisa puhemies, liikenteen päästötavoitteet ovat haaste, ja kysynkin: olisiko mahdollisuutta uusille työmatkaliikennettä koskeville innovaatioille? Esimerkiksi nyt korvaamme verotuksen kautta oman auton käyttöä työmatkoilla. Olisiko mahdollista, että siirtisimmekin korvaamaan niistä luopuvia henkilöitä, jotka esimerkiksi siirtyvät kimppa-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

kyyteihin, eli tuettaisiin sitä omasta autosta luopumista? Miksi ihmeessä tukea kuluttamista, kun voisimme tukea kuluttamattomuutta?

15.08 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On aivan erinomaista, että kiinnitämme ilmastopolitiikkaan näin vahvaa huomiota. Kuitenkin tässä keskustelussa on aika huolestuttavaa se, että metsistä taas aletaan kertoa sellaisia asioita, mitkä eivät pidä paikkaansa.

Edustaja Adlercreutz omassa puheenvuorossaan mainitsi, että meillä hiilinielut pienevät. Miten se voisi olla mahdollista, kun valtakunnan metsien kasvu on tällä hetkellä tarkkojen inventointitulosten mukaan ylittänyt jo 110 miljoonaa mottia ja kasvu ei kun kiihtyy? Kun saamme harvennushakkuista tehtyä, niin kuin nyt kuitupuuta markkinoille, se lisää metsien kasvua. 113 miljoonaa on nyt menossa olevan tarkastusinventoinnin mukainen kasvutilanne tällä hetkellä. Hakkaamme 70 miljoonaa mottia. Siinä on noin 40 miljoonan motin vuotuinen limiitti. Eli kun kasvu on suurempi kuin käyttö, niin sehän on selvää, että se hiilinielu kasvaa joka vuosi.

Ja toinen juttu: hiilivarastokin kasvaa koko ajan. Meillä ovat itsenäisyytemme aikana sekä kasvu että hiilivarasto kaksinkertaistuneet, molemmat.

Elikkä tällaista puhetta, että me mustamaalaamme omia mahdollisuuksiamme, en millään pysty ymmärtämään. [Puhemies koputtaa] Meillä on oikeus omiin mielipiteisiin mutta ei omiin tosiasioihin.

Puhemies Paula Risikko: Otetaan tämä lista, minkä äsken luettelini, mutta edustaja Adlercreutz haluaa tähän vastauspuheenvuoron. — Olkaa hyvä.

15.09 Anders Adlercreutz r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nämä käsitteet ovat tietenkin hieman monimutkaisia, mutta hiilinielu on hiilivaraston kasvunopeus. Eli se tarkoittaa, että vaikka varasto kasvaa, niin hiilinielu saattaa pienentyä, ja tämä on kiistaton tosiasia.

Mitä olemme linjauksillemme tekemässä, niin lyhyellä tähtäimellä me puolitamme hiilinielumme, ja sen ministeri Tiilikainenkin pystyy todentamaan. Eli lyhyellä aikavälillä meillä on ongelmia, [Hannu Hoskonen: Höpö höpö!] ja silloin on oleellista, mitä me sillä aikavälillä — tietenkin pitkälläkin tähtäimellä — teemme sille hakkuumäärälle tai sille kasvavalle puumateriaalille, jonka metsistämme otamme.

15.09 Antero Vartia vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun synnyttämme ilmastopäästöjä, joudutamme ilmastomuutosta, joka tulee aiheuttamaan kustannuksia. Toisin sanoen meillä on järjestelmä, jossa voi aiheuttaa vahinkoa, joka synnyttää kustannuksia toisille. Kyseessä on markkinahäiriö. Markkinatalouden ei tule toimia niin, että voi tehdä jotain, jossa muut maksavat, jos se synnyttää kustannuksia. Minun arvomaailmaani ei mahdu se, että tätä pidetään oikeudenmukaisena.

No, asia on hankalasti korjattavissa, mutta yksi ehdotusajatus: Jos päästökauppajärjestelmästä poistuu päästöoikeuksia, niin päästöt tosiasiallisesti myös vähenevät. Voisiko valtio tarjota palvelun, jonka kautta täysin markkinahintaan, omakustannehintaan, voisi ostaa päästöoikeuksia pois ja sitä kautta hyvittää sen vahingon, jonka on itse synnyttänyt, tai jos ei mennä päästökauppaan, niin muita palveluja, joissa esimerkiksi kasvatetaan metsää, joka sitoo sen verran hiiltä, mitä eri tahot ovat aiheuttaneet päästöjä —

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

niin kuluttajien osalta [Puhemies koputtaa] kuin myös niiden yritysten osalta, [Puhemies: Aika!] jotka eivät ole näiden piirissä?

15.11 Sari Tanus kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Mielestäni autojen romutuspalkkiota tulisi harkita myös sähköavusteisten polkupyörien, julkisen liikenteen matkalippujen ja yhteiskäyttöautopalvelujen hankintatukena. Panostukset sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön edistämiseen voisivat olla vielä voimakkaampia. Potentiaalia biokaasutuotannon kasvattamiseen on huomattavasti enemmän kuin selonteossa mainitaan. Esimerkiksi investointituilla asemien rakentaminen voisi edistää huomattavasti kaasuautojen käyttöä. Olisinkin kysynyt ministereiltä: onko näille alueille suunniteltu muutoksia?

15.11 Ritva Elomaa ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ilmastopolitiikan suunnitelmissa EU:ssa on päästövähennystavoite, joka on vähintään 39 prosenttia verrattuna vuoden 90 päästötasoon.

Ilmastopolitiikan sektori on tärkeä maallemme ja koko maapallolle, se on aivan kiistan asia. Luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja ilmastopolitiikan tavoitteet eivät saa kasautua vain osalle maista. Taakanjaon pitää olla tasapuolista. Vastalauseessaan perussuomalaiset kiinnittävät huomiota teollisuuden työpaikkojen säilymiseen ja suomalaisten yritysten mahdollisuuteen tasaväkisesti kilpailla maailmanmarkkinoilla. Metsä- ja maatalous ovat nyt jo vaikeuksissa, ja kysyisinkin ministeri Tiilikaiselta: kuinka tästä eteenpäin?

Yksityisautoilu, se on varmasti todellisuutta myös tulevaisuudessa — me olemme pitkien matkojen maa. Mutta se viesti, minkä haluaisin ministerien vievän eteenpäin, on: Miksi Strasbourgiin mennään pitämään [Puhemies koputtaa] kerran kuukaudessa se EU-kokous? [Puhemies: Aika!] Eikö se ole ilmastopolitiikkaa vastaan?

Puhemies Paula Risikko: Ympäristövaliokunnan jäsen, vielä yksi, edustaja Kiuru.

15.13 Pauli Kiuru kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä on monessa puheenvuorossa, kuten Elomaan ja Laura Huhtasaaren puheenvuoroissa, esitetty vähän niin kuin filosofinen kysymys, että pitääkö Suomen olla kärjessä vai eikö Suomen pidä olla kärjessä. Kysymys on ihan hyvä, ja tässä on vähän ristiriitaista tietoa tutkijoiltakin, kun toisaalta sanotaan, että kiristynyt ympäristöohjaus voi lisätä yritysten voittoja, mutta on toki yrityksiä, joilta se saattaa viedä koko bisneksen alta pois. Sitten meillä on Suomessa alueita, kuten esimerkiksi edustaja Strand on Vaasan seudulta, missä taitaa olla noin 13 000 ihmistä energiaklusterilla. Eli kysymys ministeri Tiilikaiselle: miten näette, kannattaako Suomen olla kärjessä ihan jo sen takia, että yrityksille syntyy kehitysedellytyksiä, vientiä, tulevaisuutta, vai onko parempi mennä siilipuolustukseen ja jarruttaa kaikkea kehitystä ja katsoa, että muut hoitavat asian? [Naurua]

Puhemies Paula Risikko: Mennään nyt puhujalistalle, ja myönnän vielä ministeri Tiilikaiselle puheenvuoron keskustelun loppupuoella, kun tähän loppuu tässä vaiheessa 15.30, jatkamme sitten myöhemmin. Mutta tässä vaiheessa siis edustaja Halmeenpää jatkaa puhujalistalla, olkaa hyvä.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

15.14 Hanna Halmeenpää vihr: Arvoisa rouva puhemies! Ilmastopolitiikan perimmäinen tavoite on ilmaston lämpenemistä kiihdyttävien kokonaispäästöjen saaminen noltaan. Ilmastopolitiikan keskipitkän tai minkään aikaskaalan mukainen tavoite ei ole tehdä kompromisseja, jotta saastuttavaa toimintaa voitaisiin jatkaa mahdollisimman pitkään. Tavoite on ilmakehän lämpenemisen pysäyttäminen, ja kiirekin on. Jotta maailman maat pysyisivät vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevan Pariisin ilmastopimuksen tavoitteissa ja jotta maapallon keskilämpötilan nousu saadaan rajoitettua maksimissaan 1,5 asteeseen suhteessa esiteolliseen aikaan, mikään keskinkertainen ei riitä.

Kuten ministeri Tiilikainenkin on ansiokkaasti ilmaissut, taistelu ilmaston lämpenemisestä voitetaan tai hävitään kunnissa ja kaupungeissa. Rakentamisen, kulutuksen, liikkumisen ja arjen ratkaisujen rooli ilmastotoimissa on merkittävä. Valtion tehtävä on ohjata ja myös velvoittaa koko yhteiskuntaa, koko julkista sektoria ja elinkeinoelämää tehokkaisiin ilmastotoimiin. Meidän pitää sopeutua uuteen normaaliin, keksiä parhaat keinot järjestää yhteiskunta sellaisiin uomiin, jotka mahdollistavat ilmastomuutoksen torjunnan ja samalla kestävä ja kannattava elinkeinotoiminnan. Tavoittelemamme hiilineutraalius tarkoittaa sekä päästöjen nopeaa vähentämistä että hiilinielujen ylläpitoa ja vahvistamista, ei heikentämistä.

Arvoisa puhemies! Hallitusta, ministeri Tiilikaista ja ministeri Berneriä tulee kiittää kaikista toimista, joilla päästövähennyksiin tähdätään. Paljon hyvää on saatu työstettyä. Näkemyksemme eroavat silti jonkin verran ilmastomuutostaistelun vakavuudesta tai ainakin aikataulusta ja toimien vaikuttavuudesta. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma Suomen päästövähennyksistä toteuttaa tämänhetkiset tavoitteet, sanoisinko, rimaa hipoen, mutta tiedämme jo nyt, että rimaa on vielä nostettava. Paine tavoitteiden tiukentamiseen on tullut esiin sekä asiantuntijoiden että Euroopan unionin taholta. Suomi on sitoutunut vähentämään päästöjään 80—95 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, mutta eduskunnan alaisen Sitran mukaan Suomen ja EU:n ilmastotavoitteet eivät nykyisellään riitä täyttämään Pariisin ilmastopimuksen tavoitteita ja lämpenemisen pysäyttämistä 1,5 asteeseen. Suomen pitäisi Sitran laskujen mukaan vähentää päästöjään jopa 130—150 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Tähän tarvittaisiin myös metsitystä, maatalouden hiilen sidontaa maaperään, hiilidioksidin talteenottoa ja varastointiakin. Myös ilmastopolitiikan kannalta keskeisten tieteenalojen huippututkijoista koostuva kansallinen ilmastopaneelimme on suuntaa antavassa arviossaan esittänyt tiukat linjat Suomen ilmastopolitiikasta tavoitetasoon nähden.

Arvoisa puhemies! Jos ja kun Suomi mieli hiilineutraaliksi tosissaan, meidän pitää onnistua kiristämään politiikkatoimemme vastaamaan tätä tiukkaa tavoitetta, oikeassa aika-aulussa. Tavoite on maapallon ilmakehän lämpenemisen pysäyttäminen turvarajan mukaisiin lukemiin, ja se on välttämätön edellytys koko Suomelle, koko maailmalle, meille ja meidän lapsillemme. Tässä vaaditaan nyt nopeasti kiristyvää tiukkaa nuttura -linjaa, ei meillä ole varaa löysäilyyn.

15.18 Hanna Sarkkinen vas: Arvoisa puhemies! Kuten on jo todettu, keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa on hyviä toimenpiteitä. Valitettavasti nämä toimet eivät kuitenkaan riitä, ja päästötavoitteita tullaan todennäköisesti vielä kiristämään. Vaikka ilmastomuutosta saadaan hillittyä ja pahimmat skenaariot saadaan vältettyä, ilmasto tulee lämpenemään ja se on jo lämpenemässä. Ilmastomuutokseen pitää siis myös varautua, ja siihen pitää sopeutua. Kaupunkien täytyy tehdä varautumis- ja sopeutumissuunnitelmia, ja myös

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

tarvitaan kansallinen varautumissuunnitelma. Meidän täytyy myös tukea kehitysmaita ilmastomuutokseen sopeutumisessa, sillä ilmastomuutos vaikuttaa kaikista eniten köyhimpiin ja voi pahimmassa tapauksessa aiheuttaa suurta pakolaisuutta, kun alueet muuttuvat elinkelvottomiksi ja kun ihmiset menettävät elinkeinonsa.

Arvoisa puhemies! KAISUssa olennaista on asuminen, liikenne ja ruoka. Ne muodostavat suuren osan päästöistämme, ja niissä on paljon tehtävää. Ilmastopaneelin professori Ollikainen on todennut, että henkilöautoliikenteen pitäisi olla täysin sähköinen jo 2040. Siis on 22 vuotta aikaa — verrattakoon, että MM-95:een on aikaa taaksepäin 23 vuotta. Muutoksen on siis oltava nopea, mutta muutos ei ole mahdoton — ei 95 ollut älykännyköitäkään, ja nyt ne ovat kaikkien taskussa. Tarvitaan siis kunnianhimoisempia tavoitteita ja kannusteita liikenteen nopeaan sähköistämiseen. Liikenteen sähköinen murros antaa myös hyvän mahdollisuuden kehittää älyliikennettä, jossa liikenne saadaan tehokkaammaksi, turvallisemmaksi ja samalla ympäristöystävällisemmäksi.

Myös raskaan liikenteen ja hyötyliikenteen on muututtava. Sähkö ei ainakaan lähitulevaisuudessa ole siellä vartenotettava vaihtoehto, joten katse kääntyy erityisesti kaasuun, vetyyn ja biopolttoaineisiin. Näiden kehittämiseksi tulisi harkita vero-ohjausta, kannusteita ja kehittämishankkeita.

Myös lentoliikenne tarvitsee muutosta. Ei voi olla vain kuluttajien vastuulla tehdä viisaita valintoja, vaan lentoliikenteen päästöjen taittamiseksi tarvitaan normi- ja vero-ohjausta. Koska lentoliikenne on globaalia, pitäisi toimienkin mielellään olla. Mutta jos globaalit toimet eivät etene, tulee tehdä alueellisia päätöksiä.

Pelkkä liikenteen energialähteiden viherryttäminen ei yksistään riitä, tarvitaan liikennetarpeen minimointia ja joukko- ja kevytliikenteen edistämistä. Tässä tullaan yhdyskuntasuunnitteluun ja paikalliseen liikennepolitiikkaan. Kevyt liikenne ja joukkoliikenne on nostettava liikennepolitiikan kärkeen, ja yhdyskuntasuunnittelun tulee tähdätä siihen, että kaupunki- ja taajamaseuduilla voi asua ja toimia ilman henkilöautoja. Kysymys kytkeytyy siis kaavoitukseen ja palveluiden sijoittamiseen.

Arvoisa puhemies! Uudet rakennukset rakennetaan lähtökohtaisesti energiatehokkaiksi, kuitenkin rakentaminen synnyttää paljon päästöjä, esimerkiksi betonin valmistus on iso päästöjen lähde. Ei siis voida katsoa vain asuntojen energiankulutusta, vaan on katsottava myös rakentamisen päästöjä koko elinkaareltä. Tulisikin tehdä yhteinen suunnitelma rakennusteollisuuden kanssa rakentamisen päästöjen minimoimiseksi, ja tässä puurakentaminen on yksi mahdollisuus.

Suurin osa suomalaisista ei kuitenkaan asu uusissa rakennuksissa vaan vanhoissa. Tarvitaan siis vanhan asutokannan muuttamista vähäpäästöisemmäksi. Esimerkiksi öljylämmityksestä on pyrittävä luopumaan, ja luopuminen tarvitsee kannusteita ja tukea. Ilma- ja maalämpöpumppujen asentamista tulee vauhdittaa. Vanhojen kerrostalojen energiatehokkuutta voidaan parantaa paljon esimerkiksi ikkunaremonteilla ja poistoilman lämmön talteenotolla. Tarvitaan kuitenkin kannusteita. Voitaisiin esimerkiksi sallia kotitalousvähen-nyksen käyttö asunto-osakeyhtiöiden energiaremonteissa. Olen tehnyt aiheesta lakialoitteen.

Arvoisa puhemies! Myös syömistottumuksissamme on paljon korjattavaa. Suomalaiset syövät kaksi kertaa enemmän lihaa kuin 60-luvulla. Keskimääräisesti suomalainen syö lihaa 80 kiloa vuodessa, kun 60-luvulla se oli vielä 40 kiloa. Lihan kulutuksen, varsinkin punaisen lihan, on vähennyttävä, sillä lihantuotanto on merkittävä päästöjen lähde. Lihan kulutuksen kohtuullistaminen olisi myös kansanterveyden etu. On siis kannustettava ihmisiä

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

tekemään ilmastoystävällisiä, terveitä valintoja, mutta vastuuta ei voi kokonaan sysätä kulluttajille. Maataloustukia pitäisi suunnata ilmastoystävälliseen ruokaan, tulisi kehittää ilmastovaikutuksista kertovia pakkausmerkintöjä, ja tulevaisuudessa tulisi harkita päästöperusteista verotusta.

Arvoisa puhemies! Pitkällä aikavälillä tulee itse asiassa tavoitella hiilinegatiivisuutta. Eli sen lisäksi, että päästöt saadaan alas, nielut ja hiilivarastot on myös saatava ylös.

15.23 Olli Immonen ps: Arvoisa rouva puhemies! Kuten edellä tässä debatin yhteydessä toinkin esiin, tämä käsittelyssä oleva valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 sisältää paljon hyvää ja paljon sellaisia asioita, jotka on helppo allekirjoittaa. Mutta samalla sen voidaan nähdä myös monin tavoin olevan haasteellinen ja jossain määrin jopa ongelmallinen.

Perussuomalaisten mielestä harjoitetun ilmastopolitiikan keskeisenä tavoitteena on oltava se, ettei liian kunnianhimoisilla kansallisilla ja kansainvälisillä päästövähennystavoitteilla vaikeuteta esimerkiksi suomalaisten yritysten tai vaikkapa metsätalouden toimintaa maassamme. Kiristyksiä on todennäköisesti luvassa päästörajojen muodossa tulevaisuudessa yhä tiukempina EU-tasolla ja kansainvälisesti. Me taas emme halua perusteettomasti hankaloittaa suomalaisten yritysten toimintaedellytyksiä ja toimintaympäristöä.

Arvoisa puhemies! Perussuomalaiset haluavat taata suomalaisen teollisuuden ja yritysten kansainvälisen kilpailukykyyn myös tulevina vuosina. Erilaisten energia- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden toimeenpano uhkaa luoda väistämättä lisäkustannuksia, jotka vaikuttavat kansalliseen kilpailukykyymme kielteisesti. Mikäli emme Suomessa valmista tuotteita kansainvälisille markkinoille, ne tehdään jossain muualla, mikä vaikuttaa olennaisesti maamme työpaikkoihin, huoltovarmuuteen ja omavaraisuuteen. Sen lisäksi, että tämän seurauksena menetämme kansantaloudellisia hyötyjä, vastuu ympäristöasioista jää hyvin pitkälti niille maille, jotka hoitavat jo tällä hetkellä ympäristö- ja ilmastoasioita meitä huomomin. Voisikin sanoa, että suomalainen työ on todellinen ekoteko. Emme saa ajatella, että pois silmistä, pois mielestä. Suomalaista työtä on syytä puolustaa, ja sitä voi hyvällä omallatunnolla puolustaa.

Perussuomalaiset haluavat painottaa sitä, etteivät energia- ja ilmastopolitiikan ohjauskeinot ole pelkästään lainsäädännöllisiä eivätkä täten saa tehdä ilmastopolitiikan suunnittelusta entistä sekavampaa. On myös erityisen tärkeää pitää huolta siitä, että erilaisia ilmastopolitiikkaan liittyviä muutoksia tehtäessä emme vaaranna Suomen riittävää omavaraisuutta ja huoltovarmuutta. Suomen maantieteellinen sijainti on haastava, ja se täytyy ottaa huomioon myös poliittisessa päätöksenteossa. Perussuomalaisten mielestä Suomen ei siis tule asettaa liian kunnianhimoisia ilmastopoliittisia tavoitteita, vaikka toki pidämme ilmastopolitiikan sektoria tärkeänä.

Arvoisa puhemies! Perussuomalaisten valiokuntaryhmä jättikin näihin edellä mainittuihin näkökulmiin viitaten ympäristövaliokunnassa selonteon käsittelyn yhteydessä vastalauseen, joten esitänkin ja ehdotammekin, että selonteon johdosta hyväksytään seuraavat kannanotot.

”Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto:

1. tarkistaa ilmasto- ja energiapolitiikan toimenpiteitä ja tavoitteita tavalla, joka ottaa maksimaalisesti huomioon sekä kansainväliset että kotimaan joustovarot ilman turhaa sääntelyä ja

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

2. panostaa alan toimintaympäristössä maamme teollisuuden työpaikkoihin sekä maamme huoltovarmuuteen ja omavaraisuuteen, yritysten toiminta- ja investointiympäristön pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus huomioiden.”

Puhemies Paula Risikko: Sitten otetaan tähän yksi puheenvuoro.

15.27 Rami Lehto ps: Arvoisa rouva puhemies! Suomen osuus maailman CO₂-päästöistä on noin 16 promillea, ja jos Pariisin ilmastokokouksen tavoitteet toteutuvat, niin Suomen osuus maailman hiilidioksidipäästöistä pienenee vajaat 7 promillea. Tällä hetkellä Suomen hiilidioksidikokonaispäästöt ovat noin 55 miljoonaa tonnia koko maailman 33 miljardista tonnista.

Käsittelyssämme on nyt ensimmäinen keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma. Suunnitelma on osa Suomen ilmastolain määrittelemää suunnittelujärjestelmää, jolla varmistetaan ilmastopolitiikan johdonmukaisuus ja pitkäjänteisyys. Nyt laaditun suunnitelman tavoitteena on esittää ne päästövähennystoimet, joilla Suomen tulisi vähentää kasvihuonepäästöjä päästökaupan ulkopuolisella sektorilla.

Suunnitelman laatiminen onkin järkevää, jotta esimerkiksi yrityksille muodostuu kuva siitä, mihin päästövähennystoimet ollaan todennäköisesti suuntaamassa, ja siten voidaan hahmotella, miten ne vaikuttavat yritystoimintaan pidemmällä aikavälillä. Myös kansantaloudellisesti on järkevää hahmottaa päästövähennystavoitteiden kirjoa ja optimaalisinta keinovalikoimaa tavoitteiden saavuttamiseksi.

Taakanjakosektorin päästötavoite on haastava. Erityisen haastava päästövähennystavoite on liikennesektorilla. Sille on KAISUssa asetettu suurempi päästövähennystaakka. Nyt liikenteelle on kaavailtu yli 50 prosentin vähennys vuoteen 2030 mennessä koko Suomen taakanjakosektoreiden yhteisestä päästövähennysvelvoitteesta.

Yksi merkittävimmistä päästövähennyskeinoista vuoden 2030 tavoitteiden saavuttamiseksi liikennesektorilla on mainittu biopolttoaineiden sekoitusvelvoitteiden lisääminen. Tämä tulee kohdistumaan pääsääntöisesti dieselpolttoaineeseen. Jatkossa onkin tärkeää huomioida, etteivät kuljetusalan kustannukset nousisi päästöjen vähennysten johdosta kohtuuttomasti, jotta kuljetusten kilpailukyky säilyisi hyvänä.

Liikennesektori on suurien haasteiden edessä, ja vaikka keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ei koske päästökauppasektoria, kertautuvat ilmastopolitiikan kustannukset päästökaupassa mukana oleville vientiyrityksille esimerkiksi logistiikkakustannusten muodossa. Kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan suurimmat kustannusvaikutukset yrityksille tulisivat liikenteen ja logistiikan lisäkustannusten kautta. Dieselin käyttäjien kustannukset kasvaisivat 2030:een mennessä 210 miljoonaa euroa per vuosi.

Me perussuomalaiset edellytämme, että Suomessa pyritäisiin jo ratkaisuihin, jotka takaavat teollisuudelle vakaan ja kilpailukykyisen toimintaympäristön. Kansainvälisessä kilpailussa mukana olevien eri yrityssektorien ja maataloussektorin toimivaltaa ei tule vaarantaa kansallisilla ja kansainvälisillä päästövähennystavoitteilla. EU:n energiaunionin asettamat tavoitteet Suomelle ovat erittäin haastavia, joten kotimaisessa direktiivien toimeenpanossa on huolehdittava, että käytetään kansalliset liikkumavarat mahdollisimman optimaalisesti yritysten kilpailukykyvaikutukset arvioiden ja haitat minimoiden.

Arvoisa puhemies! Kannatan edustaja Immosen tekemää esitystä perussuomalaisten vastalauseesta.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Puhemies Paula Risikko: Ja ministeri Tiilikainen vielä, enintään 2 minuuttia siitä paikalta. — Miten, ministeri Berner? Ei tarvetta puheenvuorolle.

15.31 Asunto-, energia- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen: Arvoisa puhemies! Muutama huomio vielä käydystä keskustelusta:

Tämän ilmastosuunnitelman myötä hallitus toi eduskunnan käsittelyyn ensimmäistä kertaa tavoitteen hiilineutraaliudesta Suomessa vuodelle 2045. Tuo hiilineutraaliustavoite kumpuaa Pariisin sopimuksen pitkän aikavälin tavoitteesta, missä tavoitellaan maailmanlaajuisesti päästöjen ja nielujen tasapainoa tämän vuosisadan jälkipuoliskolla. Suomi etenee tässä eturintamassa samaa tahtia Ruotsin kanssa. Se edellyttää, että ajamme riittävän nopeasti päästöjä alas, ja se edellyttää, että pidämme metsien kasvusta ja metsäpinta-alan kehittämisestä hyvää huolta, jotta hiilinielu säilyy pitkälle tulevaisuuteen ja oikeastaan niin pitkälle kuin ylipäänsä tässä mitään suunnitella voi.

Väestönkasvusta oli muutama edustaja huolissaan, ja se on aivan totta, että sillä on merkitystä tietenkin maailmanlaajuisiin päästöihin. Toimivimpia kokemuksia väestönkasvun hidastamisesta on tietenkin tyttöjen koulutus ja terveydenhuoltoon panostaminen, joilla yleensä seurauksena on väestönkasvun hidastuminen. Tällä on myös kytkös ruokaturvaan, minkä edustaja Essayah muun muassa otti esille, ja täytyy todeta, että Pariisin sopimuksessa ruokaturva, oikeus ruokaan, on aika vahvasti kirjattuna.

Vielä lopuksi tähän pohdintaan, että onko hyödyksi olla eturintamassa vai pitäisikö peesailla muita: Suomen kannattaa olla ajamassa kansainvälisesti mahdollisimman kunnianhimoista politiikkaa, mihin kaikki valtiot osallistuvat. Totta kai teemme oman osuutemme ja myös omalla esimerkillämme ja toimillamme voimme rohkaista muita. Ja samalla, jos se esimerkkinä toimiminen johtaa siihen, että meillä on käytännössä ratkaisuja, mitä meidän yritykset pystyvät myymään ulkomaille, silloin se palvelee myös Suomen taloutta ja työllisyyttä, ja se suomalainen työhän on ekoteko.

Puhemies Paula Risikko: Nyt keskustelu keskeytetään, ja keskustelua jatketaan tässä täysistunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi.

Keskustelu keskeytettiin kello 15.33.

Keskustelua jatkettiin kello 16.30.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Nyt jatketaan aiemmin tässä istunnossa keskeytettyä päiväjärjestyksen 5. asiakohdan käsittelyä.

16.30 Riitta Myller sd: Arvoisa puhemies! Täällä jo aiemmin keskusteltiin siitä, miten ne tavoitteet, jotka tässä keskipitkän aikavälin suunnitelmassa ovat, toteuttavat Pariisin ilmastopimuksen tavoitteita. Myöskin se todettiin ja myöskin itse totesin, että meillä täytyy olla valmius nostaa nopeallakin aikataululla näitä päästövähennystavoitteita nykyisestä, koska muutoin me emme pääse tuohon tavoitteeseen, että maapallon lämpötila ei pitkällä aikavälillä nouse yli 1,5:tä celsiusastetta.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Me tarvitsemme globaaleja toimia, mutta jonkun on johdettava. Euroopan unionin on otettava tässä johtovastuu, ja Suomen on oltava aktiivinen Euroopan unionin jäsen. Me hyödyimme siitä, että me otamme tosissamme ilmastotoimet ja pyrimme mahdollisimman hyvään lopputulokseen. Me olemme koulutettu kansa. Toivottavasti panostamme myös tulevaisuudessa osaamiseen, ja tällöin hyödyimme siitä välttämättömästä panostuksesta, joka täytyy ilmastomyönteiseen teknologiaan ja palveluihin tehdä. Tarvitsemme siis kokonaan uutta lähestymistapaa tuotantoon, kuluttamiseen ja liikkumiseen.

Nämä tavoitteet ovat todella kovat. Pariisissa sovittiin, että kehittyneet teollisuusmaat vähentävät hiilidioksidipäästöjä 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 80–95 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, mutta jo nyt tiedetään, että nämä eivät tule riittämään. Vuoteen 2050 tarvitsemme negatiivisia päästöjä, eli meidän täytyy saada lisää hiilinieluja.

Suomessa keskeinen väline tavoitteiden saavuttamiseksi on biotalous ja biopolttoaineet. Liikenteessä kuitenkin biopolttoaineet on nähtävä siirtymäkauden ratkaisuna. Biopolttoaineiden tuotannon lisäys nimittäin heikentää juuri näitä hiilinieluja samoin kuin luonnon monimuotoisuutta. Pidemmällä aikavälillä arvokasta luonnonvaraamme metsiä olisikin käytettävä kestävämmiin pitkäikäisiin tuotteisiin ja puurakentamiseen. Siirtyminen kestävämpiin ratkaisuihin myös liikenteen osalta on aloitettava nyt.

Kaupungit ovat nousseet hyvin esiin tässä keskustelussa, ja näin on hyvä. Kaupungit ja kunnat tekevät merkittäviä päätöksiä, joilla on vaikutuksia ilmaston lämpenemiseen. Täällä todettiin, että Suomessa, esimerkiksi täällä pääkaupunkiseudulla, kaupungeilla on jo korkeammat päästötavoitteet kuin Suomella. On hyvä, että näin on. Siellä, missä on potentiaalia, täytyy myös päästövähennysten olla suuremmat. Kaupunkien onkin entistä voimakkaammin kiinnitettävä huomiota liikennesuunnitteluun osana kaupunkirakennetta. Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn on oltava keskeisessä asemassa samoin kuin digitaalisuuteen perustuvien liikennepalveluiden.

Julkisiin hankintoihin Suomessa käytetään 45 miljardia, joka on 16 prosenttia bruttokansantuotteesta. Tämän summan järkevä käyttäminen niin, että lisätään innovaatioihin panostamista, on välttämätöntä.

Myös liikenteen osalta raideliikennettä on vahvasti kehitettävä, ja tämä ei tapahdu ilman uusia rahallisia panostuksia. Meidän on saatava Suomeen koko maan kattavat, toimivat, nopeat ratayhteydet runkoverkoksi ja niihin nojaavat yhteydet kaupunkien välille ja kaupunkien sisäiseen liikenteeseen. Meillä on jo alkuja siitä, että tätä ideaa toteutetaan, mutta vielä meidän on vahvistettava esimerkiksi maan sisäistä liikennettä. Esimerkiksi, jos itäradalle saadaan järkevät oikaisut, kotikaupunkiini Joensuuhun tulevaisuudessa pääsee kolmessa tunnissa, mikä on yli tunnin lyhennys nykytilanteeseen, ja tämä tuo todella suuren kilpailuedun raideliikenteeseen. Tämä on yksi esimerkki siitä, että panostamalla järkevästi raideliikenteeseen saadaan todella isoja ympäristöhyötyjä ja myöskin aluepoliittisia hyötyjä aikaiseksi. — Kiitos.

16.36 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä valtioneuvoston selonteko itse asiassa on Suomelle kunniaksi, vaikka tässä nyt moni on varmaan yrittänyt puheenvuorossaan kääntää sitä jonkinlaiseksi rangaistukseksi tai suureksi velvoitteeksi. Nimittäin olemme omat asiamme tässä maassa kohtuullisen hyvin hoitaneet, ja uusiutuvan energian kasvun lisäys tässä maassa on ihailtavan hienoa sen takia, että meidän metsävaramme ovat todella todella arvokkaita. Niiden käyttömahdollisuuksia emme ole vielä läheskään hyödyntäneet.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Ensinnäkin Suomi on tietenkin sitoutunut Euroopan unionin ilmastopolitiikkaan, se nyt on selvä asia. Päästövähennykset toteutuvat ihan varmasti siinä laajuudessa, minkä Euroopan unioni edellyttää vuoteen 2030 mennessä, eli sillä puolella meitä ei kannata kenenkään moittia. Paremminkin meistä voisi ottaa esimerkkiä.

Sitten meillä on mahdollisuus ylittää vaikka nämä tarpeet, jos niin haluamme, mutta se ylittäminen pitää tehdä sillä tavalla, että käytämme järkevästi luonnonvarojamme ja kehittämme parempaa teknologiaa.

Ja kolmas asia, joka on kaikista tärkein näistä perusteista, on se, että emme taas kerran ammu omaan jalkaan näillä järjettömillä erilaisilla rajoituksilla, joita metsien käyttöön ja luonnon raaka-aineiden käyttöön tässä maassa on monessa yhteydessä tehty.

Esimerkkillistä siitä, millaisia virheitä olemme tällä alalla tehneet, on murheellisen pitkä. Katsotaanpa vaikka tällä hetkellä: Esimerkiksi muutamat edustajat tämän asian käsittelyn yhteydessä esittivät, että hiilinielu pienenee. Sehän on täysin käsittämätöntä puhetta. Suomen metsien kasvu itsenäisyytemme aikana on suurin piirtein tuplaantunut, noin kärkealla mittarilla katsottuna kaksinkertaistunut, reilustikin, ja hiilivarasto on samoin kasvanut. Valtakunnan metsien 12. inventoinnin mukaan Suomen metsien virallinen kasvu tällä hetkellä on 110 miljoonaa mottia vuodessa. 13. valtakunnan metsien inventointi on menossa, ja ennakkotietojen mukaan metsien kasvu tällä hetkellä on noin 113 miljoonaa mottia vuodessa. Hakkuut tällä hetkellä ovat noin 70 miljoonaa mottia, hieman yli. Eli meille jää suurin piirtein 40 miljoonaa mottia joka vuosi enemmän metsiin puuvarastoa kuin sitä käytämme. Kuka väittää, että hiilinielu pienenee? Onhan se käsittämätöntä puhetta, kun ei edes matematiikka riitä. Kyllä jollakin täytyy olla ego aika korkealla, kun ei edes numeroita uskota. Esimerkiksi edustaja Adlercreutz puheenvuorossaan yritti todistella, että hiilinielu pienenee. Sehän ei pidä paikkaansa. Minkä takia jääräpäisesti tätä samaa väitetään? Väitän, että siinä on tavoitteena se, että Suomen metsistä tehdään museo, niitä ei saa käyttää, ja sen jälkeen tunnetaan suurta voitonriemua siitä, että teemme valtavan ympäristöteon, kun suojelemme jonkun metsän. Eihän se niin ole.

Suomen metsien käyttö on kasvanut koko ajan parempaan suuntaan, ja nythän se homma vasta alkaa, kun olemme saaneet biotalouteen lisää vauhtia kahta kautta. Toinen on se, että isoja sellutehtaita on lähtenyt liikkeelle, Äänekoski viimeiseksi. Mutta tulossa on sitten erilaisista puuraaka-aineista tuotettavien biopolttoaineiden lisääntyvä tuotanto tässä maassa. Kaikki nämä tuovat lisää työtä Suomeen ja ennen kaikkea luovat uutta työtä ja pienentävät sitä paljon puhuttua valtionvelkaa, kun ihmiset eivät ole enää työttömyyskortistossa, vaan aika moni heistä on jo töissä. Ja tänä päivänä tulleiden Pellervon taloudellisen tutkimuskeskuksen tietojen mukaan talouskasvu ei kun vauhdittuu ja kansantalous tervehtyy pikkuhiljaa. [Olavi Ala-Nissilä: Näin käy!]

Kun pikkuhiljaa tässä maassa alkaa tapahtua, niin toivon, että tällaisissa puheenvuoroissa, joissa yritetään esittää valkoinen mustaksi, ainakin numerot tunnustetaan. Kasvu on paljon suurempaa kuin metsien käyttö, eli hiilinielu ei kun parane. Ja sitten kun harvennushakkuut tehdään ajallaan, se nostaa Suomen metsien kasvua koko ajan, eli hiilinielu karkaa yhä korkeampiin lukemiin, vaikka hakataan enemmän. Miksi tätä ei tässä talossa tunnusteta, vaan puhutaan asian vierestä komeasti ja väitetään sen olevan vielä totta?

Vanha viisaus sanoo, että jokaisella kansanedustajalla on oikeus omiin mielipiteisiinsä, se on totta, mutta ei omiin tosiasioihin. Suomen metsien tutkimus on yli sata vuotta vanhaa. Ensimmäinen valtakunnan metsien inventointi alkoi vuonna 1921 ja valmistui muistaakseni 1923. Todellinen tutkimus siis kävi maksimaalisella teholla vuonna 1922. Siitä

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

saamme kiittää sen aikaisia tiedemiehiä, kuten Yrjö Ilvessalaa, jotka kehittivät näitä järjestelmiä. Kaikki se tieto, mikä on yli sadan vuoden ajalta tässä maassa metsistä kerätty, on luotettavaa tieteellistä tietoa. Luulisi sen nyt välttävän nuoremmillekin kansanedustajille tai jopa vanhemmille kansanedustajille, koska numerot ovat numeroita ja ne eivät muutu siitä miksikään, että niitä [Puhemies koputtaa] väännellään ja käännellään. — Varaan vielä toisen puheenvuoron, kun pari asiaa jäi, arvoisa puhemies, sanomatta.

16.42 Sari Tanus kd: Arvoisa puhemies! Keskipitkän ajan suunnitelmassa määritellään ilmastopolitiikan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimet eri hallinnonaloilla. Ilmastosuunnitelma pitää hyviä linjauksia sisällään mutta jättää kuitenkin osin avoimeksi esimerkiksi lisätoimien rahoituksen. Ilmastopolitiikka ja päästövähennysten kokonaisarviointi on paikoitellen vaikeaa, koska päästöjä tarkastellaan erikseen päästökauppa- ja taakanjakosektorilla ja vielä erikseen maankäyttösektorilla. Kokonaisuuden ymmärtämisestä vaikeuttaa myös ehdotettujen toimien yhteismitattomuus.

Pariisin tavoitteiden saavuttaminen voi edellyttää Suomen ja muiden kehittyneiden maiden osalta jopa 60 prosentin päästövähennyksiä vuoteen 2030 mennessä ja 130—150 prosentin vähennystä vuoteen 2050 mennessä. Tavoite on haastava. Kunnianhimoinen ilmastopolitiikka voi kuitenkin samalla olla myös mahdollisuus, se luo perustaa cleantech-yritysten kasvulle ja synnyttää uusia vientimahdollisuuksia.

Selonteon tavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia. Toivoisimme kuitenkin seurantaan enemmän konkretiaa, esimerkiksi kuinka monta sähköautoa on myyty ja kuinka monta biokaasun tuotantolaitosta perustettu. Näin voimme paremmin arvioida, edellyttävätkö tavoitteiden saavuttaminen uusia toimenpiteitä tai lisämäärärahoja.

Jätehuollon kasvihuonepäästöistä merkittävin on kaatopaikkojen tuottama metaani. Eduskuntaryhmämme kävi tutustumassa Oulun Jätehuolto Oy:n toimintaan, siellä on kehitetty biokaasun talteenottoa ja perustettu viime vuonna liikennebiokaasuasema. Tämän mahdollistamiseksi jätelaissa on huolehdittava siitä, että kunnallinen jätehuolto säilyy kilpailukykyisenä ja sillä voi säilyä vähintään 10 prosenttia markkinaehtoisessa jätteessä.

Energianeuvonta- ja energiatehokkuusavustukset ovat osoittautuneet tehokkaiksi keinoiksi energiaremonttien edistämisessä. Siksi onkin kummallista, että juuri näitä avustuksia on karsittu. Taakanjakosektorilla toimijoita ovat paikalliset asukkaat, yhteisöt ja yritykset, siksi myös kannustimien tulee olla monimuotoisia. Energiatehokkuusvaatimusten kiristyminen ja sähköisen henkilöautoliikenteen edellyttämän infran rakentaminen vaativat lähitulevaisuudessa merkittäviä panostuksia myös taloyhtiöissä.

Kristillisdemokraattien mielestä autojen romutuspalkkioita tulisi harkita myös julkisen liikenteen matkalippujen, yhteiskäyttöautopalvelujen sekä sähköavusteisten polkupyörien hankintatukena. Panostukset sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön edistämiseen eivät ole vielä riittävällä tasolla. Potentiaalia biokaasutuotannon kasvattamiseen on huomattavasti enemmän kuin selonteossa mainitaan. [Olavi Ala-Nissilä: Polkupyörän romutuspalkkio!] Investointituilla, asemien rakentamisella voidaan edistää esimerkiksi kaasuautojen käyttöä. On tärkeää, että liikenteeseen kohdistuvaa verotusta kehitetään entistä vahvemmin päästöperusteiseksi. Olemmekin esittäneet alennusta kaasuautojen ajoneuvo- ja autoveroon.

Sitten muutama sana maatalouteen ja biokaasulaitosten tukiin liittyen. Tilakohtaiseen biokaasulaitokseen, jossa energiaa käytetään maatalouden tuotantotoiminnassa, myönnettävän maatilainvestointituen tukitaso korotettiin 40 prosenttiin vuonna 2016. Laitoksel-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

le, josta energiaa on tarkoitus myydä myös tilan ulkopuolelle, tukea voidaan myöntää maa-seutuohjelman yritystukena, ja tukitaso on tuolloin vain 30 prosenttia. Kristillisdemokraatit esittävätkin panostuksia näihin tukiin.

Toivomme myös toimenpiteitä, jotka edistävät aurinkosähkön laajamittaisempaa hyödyntämistä. Tällä hetkellä arvonlisäverosäännökset haittaavat aurinkosähkön tuotantoa asunto-osakeyhtiöissä, jos yhtiö luovuttaa aurinkosähköä asukkailleen kiinteistöverkon sisällä tai solmii pientuotantosopimuksen sähköyhtiön kanssa. Mielestämme tällaisen asunto-osakkeiden omaan tarpeeseen tehdyn sähkön tuotannon tulee olla vapaata arvonlisäverosta.

Julkisen tutkimus- ja kehitysrahoituksen riittävyydellä on suuri merkitys kiertotalouden ja puhtaiden teknologioiden viennin edistämisessä ja referenssikohteiden saamisessa. Kristillisdemokraatit ovatkin vaihtoehtobudjetissaan esittäneet tutkimus-, kehitys- ja innovaatio-rahoitukseen tehtyjen leikkausten perumista. Toivoisimme tämän toteutuvan.

16.47 Laura Huhtasaari ps: Arvoisa puhemies! Onkin todella tärkeätä, että me kehitämme raideliikennettä, esimerkiksi tällainen suora ratayhteys Porista Helsinkiin Forssan kautta. [Jari Myllykosken välihuuto] — Katsos, Kokemäellehän se raide tulee jo, ja sitä pitäisi ehdottomasti jatkaa, eikö vain, edustaja Myllykoski, jotta saisimme nopean yhteyden Helsinkiin? — Tällaisiin asioihin meidän tulee panostaa, meidän omaan infraamme ja omaan saavutettavuuteemme, ja me pidämme tällä tavalla teollisuuden kilpailukykyä yllä.

Pariisin ilmastopopimus, tämä EU-sovellutus: Siinä kävi nyt näin, että EU otti päästötavoitteen ja nakitti sen Suomelle. Valitettavasti. Siis kivihiilen osuus sähköntuotannosta: Puola 92 prosenttia, Bulgaria 90 prosenttia, Romania 90 prosenttia, Tanska 48 prosenttia, Saksa 46 prosenttia — ja Saksahan tukee yhä rusko-, kivihiilituotantoa itäisessä Saksassa — ja Suomi 6,7 prosenttia. EU-päästöjen vähentämistavoitteet: Puola vain 7 prosenttia, Romania 2 prosenttia, Bulgaria 0 prosenttia. Eli vähiten kivihiiltä käyttävälle Suomelle tuli 39 prosentin päästövähennystavoite. Eniten saastuttavat jäsenmaat Puola, Romania, Bulgaria ilmoittivat välittömästi, etteivät hyväksy sopimusta, joka romuttaisi maiden teollisuuden toimintaedellytykset. Eli jotta EU pystyi allekirjoittamaan sopimuksen, suurimpien saastuttajien osuus siirrettiin vähiten saastuttavien maiden, kuten Suomen, hoidettavaksi. Samalla jätettiin kokonaan huomioimatta se, että suomalaiset energia- ja teollisuuslaitokset ovat jo aikaisemmin minimoineet päästönsä. Ja mitä tulee tähän Pariisin ilmastopopimuksen tavoitteisiin, niin maailman parhaisiin yliopistoihin lukeutuvan MIT:n laskelman mukaan vuoteen 2100 mennessä vain 0,2 astetta hidastuisi tämä lämpeneminen. Näillä tavoitteilla [Olavi Ala-Nissilän välihuuto] — Appappap, opettaja puhuu! — me valitettavasti emme pääse Pariisin ilmastopopimuksen tavoitteisiin, koska meidän pitäisi laittaa ne maat, jotka saastuttavat, siivoamaan jälkensä. Suomi ei voi kilpailla palkoilla, sijainnilla tai raaka-aineilla, ja meillä on pitkät välimatkat, ja jos teollinen valmistus katoaa ulkomaille, romahtaa hyvinvointimme rahoituspohja. Jos otamme liian suuren päästövähennystaakan omille harteillemme, Suomesta lähtee teollisuus, ja pahimmassa tapauksessa teollisuutta siirtyy niihin maihin, jotka eivät ilmastotavoitteista piittaa tuon taivaallista.

Trump tekee oikeita ilmastopoliittisia tekoja leikkaamalla päästöjä turvaten kuitenkin kansallisen teollisuuden toimintaedellytykset. [Olavi Ala-Nissilä: Hetkinen!] On äärimmäisen tärkeätä turvata Suomen teollinen kilpailukyky. Esimerkiksi tehtaan siirtäminen Kiinasta Suomeen on ilmastoteko. Perussuomalaiset ovat sitä mieltä, että sottaajien on siivottava jälkensä.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

On mielenkiintoista, että Suomessa on paljon puolueita, joille tuulivoima ja maahanmuutto ovat semmoisia asioita, että niihin riittää aina rahaa. Esimerkiksi tämä uusiutuvan energian tuotantotuki, 273 miljoonaa euroa, on käytännössä tuulivoimatuki kakkonen. Se on 12 vuodelle, ja se on yli 20 miljoonaa euroa per vuosi. Siitäkin kun käyttäisi esimerkiksi 10 miljoonaa tutkimukseen ja 10 miljoonaa vaikka matkailun kehittämiseen, niin se olisi varmasti meidän bruttokansantuotteellemme paljon järkevämpää. Nythän ollaan tekemässä tutkimusta esimerkiksi siitä, miten voisi tuottaa terästä ilman hiiltä. Tällaisiin asioihin Suomen tulisi panostaa eikä tuulivoimaan tai semmoisiin asioihin, mitkä eivät nosta Suomen kilpailukykyä ja bruttokansantuotetta.

16.52 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On pakko sanoa, että junasta olemme edustaja Huhtasaaren kanssa yhtä mieltä, mutta Trump ajaa mielipiteemme kiskoilta pois. Ja vielä sanottakoon, että Raahessa sijaitsee sellainen terästehdas, jossa jo vedyllä pelkistetään, ja se ei enää ole tutkimusasteella, vaan se on toteuttamista vaille valmis.

Vielä yksi huomio edustaja Huhtasaarelle: Matkailu on hienoa, ja on hienoa, että meidän elinkeinot sillä saralla pystyvät kehittymään, mutta pitää aina muistaa, onko ilmastoteko lähteä Helsingistä lentämällä Kittilään ja sitä kautta ajelemaan lohenkalastukseen. Minä sanon, että on siitä vihreys kyllä kaukana, että jos me haluamme edistää lentoliikenteen kehittämistä matkailulle, [Puhemies koputtaa] niin olemme me vähän kaksinaismoraalisia tässä suhteessa.

16.53 Riitta Myller sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Juuri se, että olemme ymmärtäneet, että hiilidioksidipäästöistä pitää päästä eroon, ja olemme onnistuneet Pariisin ilmastopöytäkirjassa sopimaan, että ilmaston lämpötila ei nouse yli 1,5 celsiusasteen, on se syy, mikä nimenomaan pakottaa meidät etsimään uusia innovaatioita hiilipäästöjen vähentämiseksi. Tästä on seurausta myös se, että terästä tulevaisuudessa tehdään ilman hiiltä. Mutta jos meillä ei näitä tavoitteita olisi, meillä ei olisi myöskään mitään ponninta tehdä parempaa ilmastopolitiikkaa. Kyllä meidän on nähtävä myös niin, että välttämättömyydestä tehdään hyve. Eli silloin kun meidän [Puhemies koputtaa] on tehtävä ilmastotekoja sen vuoksi, että myöskin lastenlapsemme elävät tällä maapallolla, on tehtävä sen mukaisia päätöksiä.

16.54 Olavi Ala-Nissilä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täällä edustaja Huhtasaari sanoi, että sottaajien pitäisi maksaa. Sitten hän toisessa lauseessa puolusti Trumpin ilmastopolitiikkaa. Eihän tämä yhtälö mene umpeen. Trumpin johdolla Yhdysvallat on sanoutunut irti Pariisin ilmastopöytäkirjasta — erittäin vastuuton teko. Me tiedämme, mitä hän hiilipäästöillä edistää Yhdysvalloissa koko ajan eri toimin.

Minusta retoriikallakin, herra puhemies, pitää olla rajansa silloin, kun on niin vakavasta asiasta kysymys kuin ilmastomuutoksesta, jonka estämiseen meillä on aikaa tehokkaasti vaikuttaa enää ehkä seuraava eduskuntakausi, seuraava europarlamenttikausi.

16.55 Laura Huhtasaari ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Mitä tulee tähän Donald Trumpin ilmastopöytäkirjan petturuuteen, miksi sitä nyt on kutsuttu, niin presidentti Sauli Niinistökin Ylen presidentinvaalitentissä tunnusti, että vaikka Trump on siitä irtisanoutunut, niin hän leikkaa päästöjä ja tekee ilmastotekoja.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Ja mitä tulee sitten tähän, että me pelastamme maapallon, niin Suomen päästöt ovat koko maailman päästöistä noin 16 promillea, ja tällä mallilla me emme oikeasti vähennä maailmassa päästöjä. Tämä malli saattaa johtaa jopa siihen, niin kuin aikaisemmatkin sopimukset ovat johtaneet, että päästöt lisääntyvät, koska niiden maiden, mitkä ovat hoitaneet asiansa hyvin, tehtaot siirtyvät niihin maihin, missä saa saastuttaa vapaasti.

Puhemies Paula Risikko: Vastauspuheenvuoro, edustaja Myller, vielä.

16.56 Riitta Myller sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ihan lyhyesti vain. Sitä varten me tarvitsemme näitä globaaleja ilmastopimuksia, että saamme sidottua kaikki mukaan näihin päästövähennyksiin. Mutta sanon vielä kerran sen, että meidän kannattaa lähteä siitä ajatuksesta, että kun on pakko tehdä näitä ilmastotoimia ja meillä on osaamista, niin me haemme sitä kautta myöskin itsellemme uutta kasvua ja työpaikkoja, ja tämäkin puoli täytyy nähdä.

16.56 Olavi Ala-Nissilä kesk: Arvoisa puhemies! The clock is ticking, eli kello käy. Ilmastomuutos on fakta. Se näkyy pirtin ikkunasta tällä hetkellä, ja todellakin aika sen tehokkaaksi hillitsemiseksi käy vähiin.

Todellakin Suomi kuokkii sarkaansa, niin kuin täällä on todettu, me olemme edelläkävijä. Ministeri Tiilikainen Pariisin ilmastopimusta tehdessä oli yksi EU:n pääneuvottelijoita ja teki siellä ihan uroshevosen työn, tärkeän työn.

EU:n rooli on totta kai tärkeä nyt, kun lähivuosina lähestymme uutta ja europarlamenttivaaleja, ja EU voi ottaa johtavan roolin, kun sitä nämä suuret saastuttajat eivät sillä tavalla ota. Siis todella maailmanlaajuisesti pitäisi lähteä siitä, että saastuttajat maksavat. Tarvittaisiin oikeastaan jonkinlainen hiilivero, carbon tax, mutta se on idealismia. Tietenkin silloin markkinat alkaisivat toimia.

Mutta kyllä minä vieläkin ihmettelen, puhemies, tätä edustaja Huhtasaaren Trumpin ilmastopolitiikan hyväksymistä [Laura Huhtasaari: Olen presidentti Niinistön kanssa yhtä mieltä!] ja retoriikkaa sen ympärillä. Minä pidän sitä vastuuttomana ihmisten harhauttamisena tässä asiassa. [Laura Huhtasaaren välihuuto] — Minä pidän sitä ihmisten harhauttamisena ja toivon, että sitä ei täällä tehtäisi vaan tämä iso, globaali ongelma otettaisiin vakavasti.

Vielä, puhemies, nämä ilmastoriskit tietenkin meidän pitää ottaa huomioon myöskin esimerkiksi vaikka EU:n ja Suomen ruokaturvallisuudessa. Jos me näemme, että riskejä tulee lähivuosina ruuantuotannon suhteen, silloin meillä pitää olla omaa tuotantoa. [Puhemies koputtaa] Ja jotta sitä olisi, niin sen pitäisi kannattaa, jotta siihen tulisi uusia yrittäjiä. Tämäkin on seikka, joka pitää ottaa huomioon.

16.59 Ville Skinnari sd: Arvoisa puhemies! Kun eduskunta tässä salissa hyväksyi ilmastot- ja energiastrategian 2030, tietysti täytyy olla iloinen siitä, että lähes me kaikki eduskuntapuolueet olimme samaa mieltä. Talousvaliokunta tästä silloin teki mietinnön, ja myös meidän ponsiesityksemme olivat mielestäni oikeansuuntaisia ja hyviä.

Mitä tulee Yhdysvaltoihin, Kiinaan tai Intiaan, kyllä minun mielestäni, edustaja Huhtasaari, on hienoa, että pieni Suomi ja Pohjoismaat näyttävät tietä, näyttävät mallia maailmalle ja näyttävät tietä siihen, mitä se hiilettömä yhteiskunta voi olla, koska se on ainoa tapa toimia. Voin kokemuksesta sanoa, että kun Washingtonissakin innokkaana suomalaisena

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

kiertotalouden harrastajana esittelin suomalaista osaamista presidentti Trumpin valinnan jälkeen, niin ei se meidän suomalaisten tai eurooppalaisten myyntipuhe enää oikein tehonnut. Että kyllä se ajatusmaailma Yhdysvalloissa on jotain ihan muuta. Siellä puhutaan öljystä, kaasusta. Tosin ehkä osavaltiotasolla on totta, että siellä uusiutuva energia, kiertotalous ja uudet ratkaisut saattavat kantaa, mutta se, mikä on tällä hetkellä Yhdysvaltojen niin sanottu ”virallinen linja”, ei ole sitä, mitä ehkä me toivomme.

Mutta, arvoisa puhemies, syy, miksi pyysin puheenvuoron, liittyy oikeastaan siihen, että ensinnäkin Suomi on EU:n puheenjohtaja 2019 ja nyt meillä on tilaisuus näyttää niin koko Euroopalle kuin samalla maailmallekin, mitä me osaamme. Siinä mielessä tietysti olisi toivottavaa, että Sipilän johtama hallituskin näkisi tämän tilaisuuden ja ne puheet muuttuisivat myös teoiksi. [Olavi Ala-Nissilä: Miksei se tekisi niin?] Haaste on nimittäin siinä, että kyllähän jos ajatellaan vaikka liikenteen ilmastopoliittisia ratkaisuja, Suomi kulkee pitkälle hieman eri suuntaan kuin muu Eurooppa, kun puhutaan kuitenkin siitä, miten liikenne sähköistyy.

EU:n tavoite on, että tulevaisuudessa puolet eli 50 prosenttia liikenteestä on raiteilla, kiskoilla, junaliikenteessä ja toinen puoli kumipyörillä ja vesiliikenteessä. Tämä on se iso kuva. Suomessa sen sijaan tällä hetkellä 81 prosenttia liikenteestä on kumipyörillä. Jokainen ymmärtää, mikä se haaste on, ei pelkästään teiden kannalta mutta myös ilmaston kannalta. Ja tässä, arvoisa puhemies, tullaan siihen, millaista liikennepoliittikkaa, millaista väyläpolitiikkaa Suomi jatkossa tekee. Sen muutoksen pitää olla iso. Siinä eivät pienet liikkeet ja lillukat auta.

Kun katsomme sitten Suomen energiapolitiikkaa ja tukipoliittikkaa, niin on aivan selvää, että esimerkiksi Saksa on omalla tulevaisuuspaketillaan, Energiewende-paketillaan, jopa kasvattanut CO₂-päästöjä, mutta täytyy todeta, että samaan aikaan liikenteessä Saksa on ennakkoluuloton muun muassa luomalla 1 600 sähköautojen latauspistettä moottoriteille, autobaanoille. Se on iso linjanveto, ja se takuulla näkyy Saksan liikennepäästöissä tulevina vuosina ja vuosikymmeninä.

Mutta mitä tekee Suomi? Meidän investoinnit, meidän hallituksen linjaukset liikenteen uusiin sähköisiin ratkaisuihin ovat lievästi sanottuna vaatimattomia — puhutaan muutamista miljoonista — mutta samaan aikaan hallitus tuo eduskuntaan lähes 300 miljoonan uuden uusiutuvan energian tukipaketin, joka kuitenkin käytännössä jälleen kerran, arvoisa puhemies, suuntautuu vain ja ainoastaan tuulivoimaan. [Laura Huhtasaari: Juuri näin, tuulivoimatuki kakkonen!] Tämä yhtälö ei toimi. Sen sijaan me voisimme panostaa tulevaisuuteen, tutkimukseen ja kehitykseen, koska tuulivoima liiketoimintana ei jätä niitä euroja Suomeen.

Toivon, että ministeri Tiilikaisen johdolla hallitus vielä kerran punnitsee näitä isoja asioita ja isoja linjauksia, koska samalla on kysymys suomalaisista työpaikoista, innovaatioista ja vientituloista mutta, kuten on todettu jo aikaisemmin, etenkin Suomen ja koko maailman ilmastosta.

17.04 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Täällä salissa on puhuttu tänä päivänä paljon liikenteestä, ja kun liikenne kuuluu päästökaupan ulkopuoliseen sektoriin, jossa meillä on 39 prosentin velvoite pienentää sitten päästöjä... [Hälinää] — Salissa taitaa olla kilpaileva keskustelu käynnissä. [Puhemies koputtaa]

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Edustajat, nyt on edustaja Eestilällä puheenvuoro. Pyydän hiljaisuutta tai poistumaan salista.

Kiitoksia, arvoisa puhemies! On vähän vaikea puhua, jos joutuu kilpailemaan jonkun toisen puheen kanssa, vaikka varmaan hyvä puheenvuoro molemmilla olikin. — Mutta jatkan siitä, että kun me pyrimme ja Suomi on sitoutunut Pariisin ilmastositomukseen ja me lähdemme liikenteestäkin puolittamaan niitä päästöjä, jotka olivat 2005, ja sitten meidän pitää 2030:een mennessä saada puolitettua ne, aikajännehän on kohtalaisen lyhyt. Me voimme kyllä puhua, ja itsekin puhun lämpimästi, sähköautoista, ladattavista hybrideistä ja muista, mutta ei se tulevaisuus heti tässä nyt ole niin ruusuinen kuin mitä se joissakin salipuheissa näyttää olevan, sillä sekin meidän täytyy tunnustaa, että sähköautolla, kun se siellä myymälän lattialla on — ja sitten kun katsotaan koko elinkaarta, akkujen purkamisen ja kaikki — hiilijalanjälki on jo aika iso. Sanoisin jopa näin, että jos on pienikuluksinen diesel, joku Euro kutonen, niin se saattaa olla ihan yhtä järkevä ja jopa järkevämpikin vaihtoehto. Näistä ei kannata kiistellä, mutta meidän täytyy kuitenkin aina osata arvioida oikein, ja sama koskee näitä ladattavia hybridejä. Niissä on autovero pieni, ja itse asiassa ne ovatkin keino hankkia merkittävä ja mittava lisävarustelista pienellä autoverolla, mutta todellinen kulutus on ihan toista kuin mitä sitten luvataan. Että nämäkin tosiasiat meidän täytyy tunnustaa.

Sitten minä haluan tähän autoiluun liittyen tuoda senkin esille, että jos me kerran olemme oikeasti — siis korostan sanaa ”oikeasti” — Suomessa vähentämässä liikenteen päästöjä, niin ei se ainakaan sillä tavalla tapahdu, että meillä järjestelmä kannustaa ihmisiä tuomaan muualta maailmasta, lähinnä Keski-Euroopasta, sellaisia autoja, joissa on väärä moottori, päästöjen näkökulmasta Euro nelonen, Euro vitonen. Niitä tuli viime vuonna 29 400, ja kun siihen pannaan 3 500 pakettiautoa päälle, päästään lukuun 33 000. Kun keski-ikä on 8,9 vuotta, päästöt ovat reilusti yli 180 grammaa kilometrillä, niin silloin meidän autokanta ikään kuin vanhenee. Kyllä minä ainakin raaskin suoraan sanoa, että jos meillä tällaiset säännöt on ja tämä nykyisen kaltainen autovero ja kalliit autot, niin Suomihan on käytettyjen diesel- ynnä muitten autojen hautausmaa, sellaisten autojen, joista muut pyrkivät eroon ja haluavat eroon. Ja joku voi sitten laskea, paljonko sinne ulkomaille menee rahaa arvonnäköverot ja muut mukaan lukien, niin että kyllä minun mielestäni tässäkin tapauksessa, jos kerran ollaan aidosti sitouduttu päästöjä vähentämään, pitäisi tunnustaa se, että meidän autovero on syyllinen siihen, että ilmastotavoitteet karkaavat siltä osin meidän käsistämme pois.

Minun mielestäni olisi paljon järkevämpää, jos halutaan liikenneturvallisuutta edistää ja pysyä päästötavoitteissa ja noudattaa Pariisin ilmastositomusta, tunnustaa tosiasiat, poistaa autovero. Sen pystyy tekemään ilman markkinahäiriöitä viiden vuoden aikana, jolloin me pääsemme huomattavasti turvallisempaan ja vähäkuluttavampaan autokantaan käsiksi. Tämä olisi yksi semmoinen keino, ettei tarvitse ihan kurkotella kauas tulevaisuuteen. Kun puhutaan keskipitkästä aikajänteestä, niin nämä kannattaisi mahdollisimman pian tehdä, koska silloin päästään heti uralle, joka vie parempaan maailmaan ja parempaan lopputulokseen.

Ja sitten näitä konkreettisia asioita, joita pitäisi nyt tehdä:

Täällä edustaja Satu Hassi — ei ole enää täällä — oli huolissaan nimenomaan Helsingin typpidioksidipäästöistä ja typpipäästöistä, joita nämä dieselit tuottavat, varsinkin vanhat koneet. Silloin pitäisi minun mielestäni käyttää puheenvuoroja, että nämä dieselbussit

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

muutetaan hybridibusseiksi, jolloinka tämä dieselin kulutus on ihan toista luokkaa. Mutta sielläkin on lainsäädäntö esteenä, se määrittelee bussin tietyllä tavalla vanhentuneeksi, että sitä ei voi tehdä, koska siellä on joitakin tiettyjä komponentteja. Tämä vaatisi lainmuutoksen, mutta ehdottomasti luulen, että tämä dieselbussien muuttaminen hybridibusseiksi pudottaisi huomattavasti päästöjä pääkaupunkiseudulla, joka on saanut huomautuksen typen oksideista.

Toinen, mistä ministeri Berner on aivan oikein puhunut ja pitänyt esillä, on raideliikenteen osuuden nostaminen. Sen osuus tällä hetkellä henkilöliikenteestä on 5 prosenttia. Me voimme nostaa sen 10 prosenttiin, se on selvä ilmastoteko. Jos me nostamme sen 10 prosenttiin, niin meillä on isoja hankkeita, ja totta kai niitä menee Tampereelle ja Turkuun, mutta on täällä muitakin hyviä ja isoja ja merkittäviä bruttokansantuoteseutuja olemassa. Itse sanoisin näin, että jos me tiettyjä ratalinjauksia [Puhemies koputtaa] tekisimme esimerkiksi niin, että Kuopio ja Joensuu olisivat kolmen tunnin päässä pääkaupunkiseudusta, niin se vähentäisi merkittävästi autoilua. [Puhemies koputtaa]

Arvoisa puhemies! Tässä oli muutama keino, mitä itse ajattelin tuoda esille konkreettisina keinoina, että päästään tavoitteisiin.

17.09 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa puhemies! Edellisessä puheenvuorossani lausuin huoleni siitä, että hiilinieluja väitetään tässä maassa pienennettävän, kun metsiä hoidetaan. Se ei tosiasiaa eikä numeroiden valossa eikä tieteellisten tutkimusten valossa pidä paikkaansa. Totta kai, jos joku pieni yksityiskohta otetaan ja siitä ruvetaan riitelemään, se yksityiskohta voi olla juuri näin, mutta iso kuva, tilastot ja todelliset tutkimustulokset kiistatta todistavat sen, että hiilinielu kasvaa koko ajan, kun metsiä hoidetaan. Meidän tavoite on semmoinen, että laitetaan metsät kasvamaan entistä paremmin. Noin 135:n, jopa 140 miljoonan motin vuotuinen kasvu on mahdollista, kun laitamme metsät kuntoon. Siinä meitä pikkasen jelpkaa — se on totta — tuo ilmastomuutos, lämpeneminen, mutta koska se nyt on realiteetti, jota ei hetkessä muuteta, niin miksei siitä voisi sitten nauttia, kerran se on kuitenkin tullakseen?

Toinen asia on tämä hiilivarasto. Todellakin Suomen itsenäisyyden aikana puuvarasto on kaksinkertaistunut, elikkä senkään suhteen meillä ei ole hävettävää. Puuvarasto eli hiilivarasto on kasvanut todella hurjaa vauhtia ja joka vuosi kasvaa jatkossakin. Se on kiistaton tosiasia. Kun vielä teemme sen ympäristöteon, joka tässä maassa olisi pitänyt ajat sitten tehdä, lisätä puurakentamisen tehoa tässä maassa olennaisesti — Joensuuhun rakennetaan parhaillaan puutaloa, kerrostaloa, ja se on ollut melkoisissa vaikeuksissa ei teknisen osaamisen takia vaan sen takia, että siellä on erilaisia rakennusmääräyksiä, jotka vaikeuttavat puurakentamista. Sama koskee pientaloja.

Minun mielestäni tässä maassa ympäristöministeriön ja -ministerin pitää tässä asiassa tarttua tomerasti toimeen ja vähentää olennaisesti puurakentamisen byrokratiaa. On aivan käsittämätöntä, että jos joku rakentaa esimerkiksi hirsitalon tuonne maaseudulle, niin sinne pitää nykyisen ohjeiston mukaan rakentaa valtavat ilmastointilaitteet, puutaloon, hirsitaloon, joka ei tarvitse mitään ilmastointilaitteita. Painovoimainen ilmanvaihto ja rossipohjalle rakennettu talo ja siihen kotimainen hyvin vähän päästöjä tuottava tulisija, niin se on siinä sitten. Eikä varmasti ikinä homehdu, eikä talossa asu yhtään allergikkoa.

Elikkä tämä järjestelmä on ollut vuosisatoja tässä maassa testissä, ja nyt me kuvittelemme näitä hirmuisia mehiläiskennokombinaatteja rakennettaessa, että tällä me maailman pelastamme. Ei varmasti onnistu sillä tavalla se pelastaminen. Elikkä käytetään puuta enem-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

män rakentamiseen. Silloin hiilinielu paranee koko ajan ja suomalaisten elintaso nousee. Tämä luo työtä Suomeen valtavasti. Joka ainut motti, mikä metsistä saadaan hyötykäyttöön, on äärimmäisen tärkeä ja myös näiden valtioneuvoston selonteossa asetettujen ilmastotavoitteiden kannalta.

Toinen asia, joka liittyy siihen, on se, kun käytämme omia metsiämme, eli tämä liikennepolttoaineista käyty keskusteluhan tavallaan saa tukea tästä metsien käytöstä. Meillä on harvennushakkuissa tulossa joka vuosi sellaista puutavaraa tienvarteen, joka ei välttämättä esimerkiksi sellutehtaille sovi saatikka sahoilille mene. Tämä vähempiarvoinen puu kannattaa ehdottomasti jalostaa biojaetta tuottavan teollisuuden kautta liikennepolttoaineeseen raaka-aineeksi, olkoon se sitten dieseliä tai bensaa. Nostetaan sitä biojakeen osuutta kotimaisessa bensassa. Eihän se nyt temppu eikä mikään ole, kun Brasiliassa tänä päivänä ajetaan henkilöautoilla, mitkä toimivat lähes puhtaalla bioetanolilla. Se tosin tehdään siellä sokeriruo'osta, mutta mitä sillä on väliä. Se pystytään tekemään nykyisillä laitteilla myös puusta ja monesta muusta raaka-aineesta.

Eli meillä on mahdollisuuksia, ja mikä tärkeintä, arvoisa puhemies, meillä on teknologiaa. Me osaamme jo asioita erittäin hyvin. Emme ole ehkä maailman parhaita joka paikassa mutta ehdottomasti Euroopan kärkimaana tällä hetkellä. Minkä tautta me kyyristelemme sen edessä, jos joku meitä arvostelee, että meillä ei muka metsiä suojella? Metsiensuojelunkin suhteen Suomi on Euroopan unionin maa numero yksi. Muut ovat meistä kaukana, kaukana jäljessä. Suomi on ehdoton ykkönen tässäkin tilastossa. Meidän pitäisi rinta rottingilla kulkea tuolla Brysselin hallintopalatsien käytävillä eikä kyyristellä siellä nurkissa piilossa, kun joku saksalainen meitä moittii. Nämä ovat kylmiä tosiasioita ihan numeroidenkin valossa, ei tähän tarvita vähättelyä, edustaja Myller. Tämä on kylmä tosiasia. [Naurua] — Minä huomasin teidän ilmeestänne, että ette hyväksy tätä minun ajatustani. Se ei ole minun murheeni. — Mutta toivon, että edes tosiasiat tunnustetaan. Se on maailmanhistoriassa kuitenkin se ainoa tie mennä eteenpäin. Jos me lähdemme sille tielle, että pelottelemme, että Suomi joutuu kadotukseen ja ilmasto menee piloille, niin faktahan kuitenkin on, että kivihiilen käyttö maailmassa on huipputasolla ja kasvaa pikkuhiljaa koko ajan. Kuvitteleeko joku, kun esimerkiksi Saksa teki ydinvoimasta luopumispäätöksen, että he tuulimyllyillä ne metallitehtaat ja Mersu-tehtaat pitävät pystyssä? Ei varmasti onnistu. Kyllä siinä maassa kivihiihltä ja ruskohiihltä [Puhemies koputtaa] poltetaan vielä vuosikymmeniä. Jos joku muuta väittää, niin joutuu puheensa toteen näyttämään.

17.15 Kari Kulmala sin: Arvoisa puhemies! Suomen ensimmäinen keskipitkän ajan ilmastopolitiikan suunnitelma konkretisoi päästökaupan ulkopuolisen sektorin eli niin sanotun taakanjakosektorin päästövähennystoimet vuoden 2030 tavoitteiden saavuttamiseksi. Mielestäni tämä suunnitelma on tärkeä. Suomen tulee jatkaa edelläkävijän roolissaan kunianhimoista ilmastopolitiikkaa kasvupotentiaalin realisoimiseksi, kuitenkin oman maan etu edellä. Suunnitelmassa todetaan sen olevan merkittävä askel kohti hiilineutraaliutta. Hiilineutraalius tarkoittaa sitä, että päästöt ja nielut ovat tasapainossa.

Taakanjakosektorin merkittävin päästövähennyspotentiaali on liikenteessä. Tavoitteena onkin edistää vähähiilistä liikennettä tukemalla täyssähköautojen hankintaa ja kaasutai etanolikonversion tekemistä vanhoihin autoihin. Valtion tämän vuoden budjetissa onkin tähän 6 miljoonan euron määräraha sekä 8 miljoonaa euroa ajoneuvojen romutuspalkkio-kokeiluun. Mielestäni tämä on oikea ja riittävä satsaus tässä vaiheessa. Julkisen sektorin tu-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

lee toimia ensi sijassa kehityksen mahdollistajana, esteiden poistajana ja yhteensopivuuden tukijana, ei yksityisen ajoneuvon omistajan.

Maatalouden osuus taakanjakosektorin päästöistä on noin 20 prosenttia. On tärkeää edistää tutkimushankkeita, joilla saadaan lisää tietoa tehokkaimmista menetelmistä sitoa hiiltä maaperään. Orgaanisen aineksen hajotusmekanismeja säätelevät tekijät eri ympäristö- ja maaperäolosuhteissa ja maaperän hiilivarastojen mittaaminen ovatkin edelleen ajankohtaisia tutkimuskohteita. Tässäkään asiassa ei kuitenkaan pidä sortua hysteriaan vaan tukea maataloutta koko Suomen alueella.

Hallitusohjelmaan sisältyy tavoite yhdyskuntajätteen kierrätysasteen nostamiseksi 50 prosenttiin. Pitkällä tähtäimellä kierrätyksen lisääntyminen ja siirtyminen kohti kierrätyslouetta vähentävät kasvihuonekaasupäästöjä, ja tämä onkin mielestäni Suomessa hyvin ymmärretty. Se, että ruokahävikin osuus kotitalouksissa on noin 30 prosenttia, pitäisi myös ymmärtää, ja ennen kaikkea tuota hävikkiä pitäisi vähentää.

Puun korjuu on Suomessa erittäin tärkeää, kuten edustaja Hoskonen juuri äsken kertoi. On selvää, että puun korjuun lisäyksellä voi olla myös haitallisia vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen ja vesistöihin. Selvityksen mukaankin vaikutukset riippuvat siitä, miten mahdolliset lisähakkuut toteutetaan, minkälaisiin jakeisiin energiapuun korjuu kohdentuu ja minkälaisia toimenpiteitä haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi toteutetaan.

Suomen metsissä on tällä hetkellä enemmän puuta kuin koskaan 1800-luvun alun jälkeen. Tämä ei ole uskomus tai luulo vaan tutkittua tietoa. Metsämme myös kasvavat enemmän kuin koskaan aiemmin. Pelkästään 50:n viime vuoden aikana metsien kasvu on tuplaantunut 50 miljoonasta kuutiometristä yli 100 miljoonaan kuutiometriin. Tämäkin on tutkittua tietoa. Tämä puuston kasvu ei ole tullut sattumalta tai vahingossa, koska fakta on myös se, että 25 viime vuoden aikana metsiin on investoitu liki 10 miljardia euroa. Kun metsämme kasvavat, ne sitovat hiilidioksidia ilmasta. Tästä syystä metsät ovat tehokas keino ilmastonmuutoksen torjunnassa. Metsien hiilivarasto kasvaa, kun puuta hakataan kasvua vähemmän. Kasvusta meillä hyödynnetään tällä hetkellä vain noin kaksi kolmasosaa. Kansallinen tahtotilamme tässä ilmastonmuutoksen keskellä on kuitenkin, että hyvinvointiamme tullaan lisäämään metsiä ja puuta tehokkaasti hyödyntämällä. Jos metsien hakkuita nostetaan nykyisestä mutta kasvu säilyy hakkuita korkeampana, metsät ovat edelleen hiilinielu.

Uhkaavatko kasvavat hakkuut ja metsänhoito metsäluonnon monimuotoisuutta? Eivät, jos asiat hoidetaan fiksusti. Luonnonvarakeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen mukaan metsäluonnon monimuotoisuuden edistämiseksi tärkeintä ovat kuollut puu, järeät, elävät säästöpuut sekä kulotus. Tutkijoiden mukaan monimuotoisuudesta pystytään huolehtimaan, vaikka hakkuita nostettaisiin merkittävästikin. Tämäkin on tutkittua tietoa eikä pala kulotuksessakaan.

17.19 Laura Huhtasaari ps: Arvoisa puhemies! Omavaraisuus on äärimmäisen tärkeä asia, siis lähiruoka, puhdas ruoka, ja samalla voidaan pitää kiinni eläinten oikeuksista. Tässä nyt valitettavasti pistetään 20 prosentin tavoite maataloudelle, mikä on muutoinkin jo ahtaalla. Kannattaisi katsoa näitä asioita laajemmin myös siitä näkökulmasta, miksi nämä samat, surutta saastuttavat maat, kuten Kiina ja Intia, polkevat ihmisoikeuksia, työntekijän oikeuksia, harrastavat polkumyyntiä, dumpaavat palkoilla. Me haluamme tehdä ilmasto-politiikkaa, mutta sen pitää olla reilua. Me haluamme tehdä vapaakauppaa, mutta senkin

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

pitää olla reilua. Ei pidä näperrellä jonkun pienen asian kanssa ja jättää sitten iso kuva näkemättä, koska maailmaa ei sillä tavalla muuteta.

Suomi on jees-mies, aina vain jees-mies EU:ssa, ei Suomi siellä oikeasti uskalla mitään vaatia tai pitää puoliaan. Me kuvittelemme, että hymypoikapatsasmetodi toimii, mutta se ei toimi. Se on aina maailmassa ollut näin, että ne, jotka koviten huutaa, niin ne eniten saa. Tässäkin Suomen olisi pitänyt vaatia, että kun Puola saa 84 miljardia euroa koheesiorahaa, niin siinä olisi voitu korvamerkata ilmastotalkoisiin osa, siivu, ja laittaa suomalaista clean-tech-osaamista sinne. Suomella on sitä, ja sillä tavalla olisi taas parannettu maailmaa oikeasti. Suomalaisten tulee pitää suomalaisten puolia, kukaan muu ei sitä tee.

On mielenkiintoinen ajatus, että me aina kuvittelemme, että EU:ssa päätetään Suomen asioista paremmin, mutta ei se missään ole näin. Perussuomalainen politiikka lähtee ensinnäkin siitä, että se olen minä, joka päätän, sitten perhe, sitten kunta tai eduskunta, eikä yhtään haluttaisi antaa päätösvaltaa ulkopuolelle, koska kukaan muu ei tee sitä paremmin. Meidän pitää tehdä iso suunnanmuutos niin monessa asiassa, ja tämä ilmastopolitiikka [Puhemies koputtaa] on yksi.

17.21 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Ihan ensinnäkin täytyy sanoa, että koen tuon kuka eniten huutaa -asian vähän toisellakin tapaa, eli jos sieltä toisten, isojen selkien takaa kovasti huutaa, niin yleensä saa turpaansa eikä eniten mitään muuta. [Laura Huhtasaaren välihuuto]

Mutta itse asiassa liikenteen päästötavoitteet ovat isossa osassa tässä selonteossa — tai siis sanotaanko, että ne ovat iso asia ja iso haaste suomalaiselle yhteiskunnalle — mutta nyt tarvittaisiin vielä kaiken muun lisäksi uusia innovaatioita, mitenkä meidän tulisi liikennepäästöjen osalta fiksummin asioita hoitaa, ja tässä debatin aikana käytin puheenvuoron, jossa esitin — kun tällä hetkellä työpaikkaliikennettä ohjataan paljon niin, että henkilöautoille annetaan verotusetuutta — että olisi paljon parempi, että se, joka luopuu oman auton käytöstä, saisi veroetuutta hankkiutuessaan toisen kimppekyydin palvelukseen. Näin me loisimme uusia mahdollisuuksia.

Samoiten täytyy todeta, että hallituksen ja parlamentaarisen työryhmänkin liikennelinjauksista puuttuvat kokonaan kiireettömien raskaitten massojen vesikuljetukset. Tässä salissa ei ole tänäkään päivänä puhuttu kertaakaan liikenteen osalta siitä, että me voisimme vesiliikenteen ottaa yhdeksi osaksi sitä, että me voisimme näitä raskaita kumipyöräliikenteelle ohjattuja massoja enemmän kuljettaa vesiteitse.

Ja olisi tärkeätä, että energiainvestointien osalta todellakin, kuten Hanna Sarkkinen on täällä esittänyt, asunto-osakeyhtiöissä voitaisiin kotitalousvähennyksen piiriin päästä esimerkiksi aurinkopaneelien asentamisen osalta, niin että mikään lainsäädäntö ei estäisi tällaista uutta toimintaa.

17.24 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa puhemies! Vielä lopuksi omalta osaltani tästä ilmastopolitiikasta ja tavoitteista vuoteen 2030. Vaikka näin runsaslukuinen yleisö on, kun on vähän harventunut, siitä huolimatta totean sen, että meillä suomalaisilla kaikesta huolimatta, kaikista välipuheista huolimatta, on kaikki tärkeät energiatalouden järkevän hoitamisen edellytykset tämän maan rajojen sisäpuolella.

Se on totta, että me tuomme edelleen raakaöljyä ulkomailta. Se on ihan luonnollinen asia. Mutta ikävä kyllä me tuomme myös kivihiiltä mitä kummallisimmista paikoista, ja sitä perusteellaan sitten esimerkiksi tässä kaupungissa niin, että se on hyvä lämmitysmuo-

to. Jos joku ei puhettani usko, niin kannattaa käydä pienellä opintomatkalla läntisen naapurimme pääkaupungissa Tukholmassa. Siellä on homma osattu, ja siellä muun muassa Fortum, suomalainen energiayhtiö, on investoinut Tukholman lähellä oleviin suuriin voimalaitoksiin paljon rahaa. Miksi? Siellä biotalous toimii, siinä on se syy. Sinne Fortum on pistänyt suomalaisten verorahoja paljon ja tekee voittoa ja tekee puhdasta energiaa sekä Tukholman kaupungille että lähialueille — sähköä, kaukolämpöä ja niin edelleen. Tämä tarkoittaa sitä, että me uskomme omien rajojemme ulkopuolella mahdolliseen menestymiseen, mutta tässä maassa ei aina, joka tapauksessa, uskota.

Sen takia, arvoisa puhemies, meidän pitäisi päästä tällaisesta alemmuudentunteesta vahvasti irti ja ruveta oikeasti tekemään näitä biotalouden tekoja rinta pystyssä. Meillä on siihen teknologiaakin, kuten edellisessä puheenvuorossani sanoin. Kylmä tosiasia kuitenkin on se, että maailmassa kivihiili tulee olemaan edelleen merkittävä energiantekomuoto. Se tulee olemaan sitä Saksassa. Kuka kuvittelee tänä päivänä, että ne Saksan Ruhrin alueen valtavat metallisulatot ja metallitehtaat, autotehtaat... Kaikki se tuotanto, mitä Saksassa on, kuten tiedämme, vaatii valtavasti energiaa. Sitä sähköä ei ydinvoimalat sammuttamalla tehdä, koska tuollainen raskas teollisuus, niin kuin tiedämme, vaatii tasaisen sähkövirran, tasaisen energian, ja sitä ei kovin monella muulla keinolla pysty tekemään.

Sen takia meidän Suomessa pitää tämä ilmastopolitiikka viilata siihen asentoon, että teemme puhdasta energiaa mahdollisimman paljon. Annamme mahdollisuuden, totta kai, tuulivoimalle, annamme mahdollisuuden biopolttoaineille, annamme vähän mahdollisuutta lisävesivoiman rakentamiselle.

Ja Vuotoksen altaan rakentaminen, mistä olen aina puhunut, vaikka tiedän, että se on tässä talossa heraldisoitu ja se on siunattu ja se on kaikkiin pyhiin paaluihin lyöty — siitä huolimatta, että siellä kuitenkin on Rovaniemen tulvasuojelun mukaan aivan selvä, valtava ongelma. Ranskassa Seine tulvi valtavasti. Samoin ovat tulvineet tässä lähellä pääkaupunkiseutua joet viime syksyn ankarien sateiden takia. Mitä tuo ensi kevät? Sen takia meidän pitäisi nämä omat asiat panna kuntoon. Kun meillä on tutkimuksia, jotka ovat luotettavia, niin miksi me emme itse niitä usko?

Tämän takia, arvoisa puhemies, olisi välttämätöntä tälle maalle, että käytämme sen teknologiaetumatkan, mikä meillä on muun muassa CHP-voiman tuotannossa. Se on kotimaista, parasta osaamista, joka toimii erittäin tehokkaasti juuri silloin, kun sen pitää toimia: silloin, kun on kova pakkanen. Vuoden 2016 tammikuussa elettiin kriittisiä hetkiä, olttiin ajamassa suomalaista sähköverkkoa osittain lähes alas, koska sähköntuotanto plus tähän maahan tuleva ostettu sähkö eivät olleet riittäviä. Meidät pelastivat vain ja ainoastaan viikonlopun kaksi asiaa: kun markkinoita kuitenkin länneestä saatiin paljon ja Venäjältä yhä enemmän, kun siellä oli juhlatviikonloppu, olivatko ne pakkasukon juhlat, vai mitkä siellä olivatkaan, mutta kuitenkin juhlat olivat, ja tuotanto ajettiin alas, ja venäläinen myi meille, hyvällä hinnalla tietenkin, ystävälleen, sähköä. Kiitos siitä, että autoitte meitä hädässä.

Sekin asia on meidän pantava kuntoon. Sähköä on tässä maassa oltava, jos me haluamme näitä tuotteita myydä ja tehdä. Eivät Uudenkaupungin autotehtaan koneet toimi pelkällä pyhällä hengellä eivätkä kissannahalla tehdyllä sähköllä, vaan kyllä siihen tarvitaan ihan aitoa voimavirtaa, jolla Mersua syntyy, Turun telakalla hitsataan laivoja — ja monta muuta asiaa. Paperitehtaat eivät pyöri, ellei ole sähköä.

Tämän takia tässä maassa pitää pikkuhiljaa ruveta ymmärtämään se, että olemme hie-
man itsekkäämpiä, olemme rinta rottingilla, kerromme, että me osaamme tämän homman, ja teemme siitä vientituotteen. Ei suomalaisten energiaystävällisten ja ilmastoystävällisten

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

tuotteiden maastavienti ole mikään ympäristöteko negatiivisessa mielessä. Päinvastoin se on positiivinen asia, koska se tukee toisten maiden kehitystä paremmalle, puhtaammalle energialle. Se pitää meidän ymmärtää vihdoin ja viimein.

Arvoisa puhemies! Toivon, että tämä suomalainen energiapolitiikka ymmärretään jatkossa valtavana mahdollisuutena eikä uhkana. Itse me tämän homman hoidamme, sitä ei muuten kukaan meidän puolestamme tee. Se on meidän itse tehtävä.

17.29 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Hoskonen saa tämän runsaslukuisen yleisön reagoimaan käyttämäänsä puheenvuoroon. Täytyy todeta siitä edellisestä puheenvuorosta, kun Hoskonen sanoi, että edustaja Myller suhtautui vähätellen, että minullakin oli naama hymyssä, mutta se koski kyllä ystävällisessä hengessä sanottuna sitä erittäin värikästä kielenkäyttöä EU-palatsien osalla tapahtuvasta kyyristelystä, eli se tuli siihen asiayhteyteen.

Todellakin jokainen metallia jalostava laitos toimiessaan Suomessa on kansainvälisesti ympäristöteko, mutta ne päästöt, mihinkä on päästy, ovat kyllä tulleet kiristyvän lainsäädännön myötä osana sitä meidän jatkuvaa aktiivista, myös ilmaston kannalta olevaa politiikkaa, mitä olemme harjoittaneet.

Mutta tuosta uudesta energiatukisuunnitelmasta täytyy sanoa, että osio siitä puuttuu. Myös uusiutuvan energian osalle, joka on esimerkiksi tuulesta kiinni, olisi pitänyt samalla kertaa myös lisätä säätövoimaa sille hetkelle, koska me tarvitsemme tätä yhtäläisyyttä, että kun kovilla pakkasilla on tuo tuuli pikkuisen miedompaa, niin me tarvitsemme juuri tuollaisia meidän lämpöä ja sähköä tuottavia CHP-laitoksia tähän maahan enemmän. Niitten mahdollistaminen tässä kokonaisuudessa olisi ollut järkevää. On jotenkin nurinkurista, että meillä tällä hetkellä venäläiselle hakkeelle maksetaan tukia mutta kotimainen puru mätänee aumoihinsa.

17.31 Joakim Strand r: Värderade talman! Kollegat puhuivat hyvin näistä CHP-laitoksista. Tosiasiahan on se, että pohjoismaisilla energiamarkkinoilla kyllä sähköenergiaa on lähivuosina yllin kyllin, mutta sekä säätö- että huipputehoa uhkaa samanaikaisesti pula. Sähkötehon riittävyydestä meidän kannattaisi muutenkin Suomessa käydä huomattavasti syvällisempää keskustelua.

Det är precis som kollegan Hoskonen sade, att förra vintern skulle det ha kunnat gå riktigt dåligt i januari om vi inte skulle ha fått hjälp från våra grannar.

Nyt ollaan puhuttu paljon ilmastosta ja siitä valtioneuvoston keskipitkän aikavälin suunnitelmasta. Mitä tulee energia- ja ilmastostrategiaan, niin itse toivoisin ja olen monessa yhteydessä tuonut esiin, että jatkossa olisi järkevää laatia Pohjoismaiden yhteinen energia- ja ilmastostrategia.

Jag hoppas att de nordiska länderna i framtiden skulle kunna göra gemensamma planer som rör både energi och klimat. — Kiitos.

Keskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.

6. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilötietojen käsittelystä Puolustusvoimissa sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 13/2018 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Paula Risikko: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 6. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään puolustusvaliokuntaan, jolle perustuslaki-valiokunnan on annettava lausunto.

Keskustelu

15.33 Puolustusministeri Jussi Niinistö (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Nyt käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki henkilötietojen käsittelystä Puolustusvoimissa. Lakiin koottaisiin henkilötietojen käsittelyä koskevat säännökset Puolustusvoimien toimivaltuuksia koskevista laeista. Esitykseen sisältyvät ehdotukset tiettyjen liitännäislakien muuttamisesta, joissa ovat henkilötietojen käsittelyä koskevat säännökset siirrettäisiin uuteen lakiin. Lisäksi esitykseen sisältyvät ehdotukset laeiksi vapaaehtoisesta maanpuolustuksesta annetun lain ja turvallisuus selvityslain muuttamisesta. Esitys liittyy tietosuojalainsäädännön kokonaisuudistukseen, jonka taustalla on Euroopan unionin tietosuoja koskeva sääntely. EU:n tietosuoja-asetusta ja rikosasioiden tietosuojadirektiiviä sovelletaan toukokuusta 2018 alkaen ja niillä on tarkoitus korvata nykyään sovellettava yleinen henkilötietolaki.

Puolustusvoimia koskevien tietosuoja säännösten kokoaminen yhteen lakiin mahdollistaisi sen, että Puolustusvoimissa tapahtuvasta henkilötietojen käsittelystä säädetään nykyaikaisesti ja kattavasti tietojenkäsittelyn elinkaarimallin mukaisesti. Yhdestä laista kävisi tällöin ilmi, mitä henkilörekistereitä Puolustusvoimilla on, mitä rekistereihin kerätään, mihin tarkoituksiin tietoja käytetään, kenelle tietoja voidaan luovuttaa ja kuinka kauan tietoja rekistereissä säilytetään. Erillisen henkilötietolain säätämisen myötä Puolustusvoimia koskeva henkilötietosääntely saatettaisiin samalla vastaamaan rakenteeltaan muiden kansallisesta turvallisuudesta vastaavien viranomaisten sääntelyä. Muun muassa poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin suorittamasta henkilötietojen käsittelystä on jo vuosia säädetty erillisissä henkilötietolaeissa.

Rekisterinpito keskitettäisiin Pääesikunnalle, joka vastaisi siitä, että henkilötietoja käsitellään lainmukaisesti. Pääesikunnassa toimisi itsenäinen tietosuojavastaava, jonka tehtävänä on neuvoa henkilötietojen käsittelyyn liittyvissä asioissa ja valvoa organisaation sisällä käsittelyn lainmukaisuutta. Uuden lain myötä saataisiin myös joustavampi sääntelytekniikka, joka sopeutuisi paremmin käsittelytarpeiden muutoksiin. Viranomaisten välistä tiedonvaihtoa koskevat pykälät päivitetäisiin kokonaisuudessaan, useita tiedonvaihtosäännöksissä ilmenneitä aukkoja paikattaisiin, ja näin ylipäätään byrokratiaa pyritään karsimaan. Esimerkiksi poliisi voisi saada passihakemusten yhteydessä tiedon asevelvollisuuden suorittamisesta sähköisesti Puolustusvoimilta. Myös oppilaitokset voisivat saada sähköisesti tiedon varusmiespalveluksen suorittamisesta. Puolustusvoimat saisi varusmiespalvelukseen saapuvien terveydentilaa koskevat tiedot nykyistä aiemmin ja nykyistä kattavammin. Tehokkaalla ennakkoseulonnalla voidaan vähentää palveluksen keskeyttämisten määrää ja siten myös saavuttaa säästöjä.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Arvoisa puhemies! Ehdotetussa laissa säädettäisiin ensimmäistä kertaa sotilastiedusteluun liittyvästä henkilötietojen käsittelystä. Henkilötietolailla ei luoda minkäänlaisia tiedonhankinnan toimivaltuuksia, kyse on vain hankitun tiedon käsittelyä koskevista säännöistä. Tiedonhankinnalle on aina oltava muusta laista seuraava toimivaltuus. Sotilastiedustelun henkilötiedot talletettaisiin sotilastiedustelurekisteriin. Lähtökohtana on, että vain tehtävien hoitamisen kannalta merkitykselliseksi todettua tietoa saa tallettaa rekisteriin. Tiedustelutehtävien yhteydessä saatua tietoa, jonka merkityksellisyyttä ei voida välittömästi määrittää, saisi kuitenkin tallettaa väliaikaisesti kuudeksi kuukaudeksi rekisteriin sen merkityksellisyyden selvittämiseksi.

Tiedustelutietoa saisi luovuttaa ulkomaille vain tiukoin ehdoin. Edellytyksenä on, että luovuttaminen on välttämätöntä kansallisen turvallisuuden tai rikosten ennalta estämisen ja paljastamisen varmistamiseksi. Sotilastiedustelu on pitkäjänteistä toimintaa, minkä vuoksi henkilötietoja saisi säilyttää rekisterissä 50 vuoden ajan. Tietojen tarpeellisuutta olisi kuitenkin arvioitava viiden vuoden välein ja tarpeettomat tiedot poistettava välittömästi. Rekisteröity ei voisi itse tarkistaa, mitä tietoja sotilastiedustelu hänestä käsittelee, mutta kuka tahansa voi pyytää tietosuojavaltuutettua tarkistamaan, että hänen tietojensa käsitellään lainmukaisesti. Välillinen tietosuojavaltuutetun kautta tapahtuva tarkastusoikeus siten turvaa rekisteröityjen oikeuksien ja yksityisyydensuojan toteutumista.

15.38 Kari Kulmala sin: Arvoisa puhemies! Puolustusvoimia koskien ei ole tällä hetkellä keskitettyä lainsäädäntöä henkilötietojen käsittelystä, vaan aihetta koskevat erityissäännökset on hajautettu useisiin eri lakeihin. Tämä ei ole kovin järkevää, koska säännökset ovat osittain tarpeettoman hajanaisia ja epäyhtenäisiä. Lisäksi kaikkeen Puolustusvoimien suorittamaan henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan tietenkin yleisen henkilötietolain säännöksiä.

Säännösten hajauttaminen useisiin eri lakeihin on johtanut myös siihen, että samoja tai lähes samoja säännöksiä on tarpeen toistaa eri henkilörekisterien osalta useissa eri laeissa. Puolustushallinnossa onkin jo pitkään harkittu säännösten keskittämistä yhteen lakiin vastaavasti kuin muun muassa poliisin, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja Rikosseuraamuslaitoksen suorittaman henkilötietojen käsittelyn osalta on jo tehty. Hyvä, että tämä keskittäminen viimeinkin tehdään. Toivottavasti sääntelytapa on jatkossa joustava ja yksityiskohtaisten luetteloiden pitäminen on ajan tasalla.

Puolustusvoimien harjoittamasta sotilastiedustelusta sekä sen yhteydessä suoritettavasta henkilötietojen käsittelystä ei ole ymmärtääkseni tällä hetkellä lainkaan voimassa olevaa sääntelyä, ja mielestäni siitä olisi syytä säätää lailla.

Arvoisa puhemies! Esityksen tavoitteena on muun muassa varmistaa, että henkilötietojen suojasta Puolustusvoimien toiminnassa säädetään asianmukaisesti ja perustuslain vaatimukset täyttävällä tavalla tietosuojalainsäädäntöä koskevan kokonaisuudistuksen jälkeen.

Mielestäni tämä esitys on ajankohtainen ja erittäin tarpeellinen. Lainsäädännön tulee olla toimivaa myös Puolustusvoimien mahdollisesti muuttuvien toimivaltuuksien, kuten ehdotettujen sotilastiedustelutehtävien, hoitamiseen.

15.40 Lea Mäkipää sin: Arvoisa puhemies! Ihan vielä lyhyesti tästä esityksestä. Esityksen tarkoituksena on säätää uusi laki henkilötietojen käsittelystä Puolustusvoimissa, johon koottaisiin kaikki PV:n henkilötietojen käsittelyä koskevat säännökset. Lain tarkoituksena

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

on varmistaa, että perustuslain 10 §:n 1 momentin vaatimus säättää henkilötietojen suojasta täyttyä asianmukaisesti myös Puolustusvoimien toiminnassa. Esitys liittyy Suomen tietosuojalainsäädännön kokonaisuudistukseen.

Esitykseen sisältyy ehdotus vapaaehtoista maanpuolustusta koskevan lain muuttamiseksi. Näin tehden yhdenmukaistettaisiin Maanpuolustuskoulutusyhdistystä velvoittava henkilötietosäätely Puolustusvoimia koskevan säätelyn kanssa ja varmistettaisiin samalla sujuva tiedonvaihto Puolustusvoimien ja Maanpuolustuskoulutusyhdistyksen kesken. Maanpuolustuskoulutusyhdistyksen suorittamaan henkilötietojen käsittelyyn sovellettaisiin lisäksi yleistä tietosuoja-asetusta ja ehdotettua yleistä tietosuojalakia.

Tällä hetkellä Puolustusvoimilla ei ole siis keskitettyä lainsäädäntöä henkilötietojen käsittelystä, vaan aihetta koskevat erityissäännökset on hajautettu useisiin eri lakeihin. Näin ollen väärin ymmärtäminen ja väärin soveltaminen on riskialtista. Sama koskee MPK-yhdistystä.

Arvoisa puhemies! Poliisilla, Rajavartiolaitoksella ja Tullilla sekä Rikosseuraamusvirastolla on jo käytössä yksi henkilötietolaki. Samankaltaiseen lakiin pyritään tässä esityksessä, ja mielestäni tämä on tarpeellinen ja kannatan näin ollen hallituksen esitystä.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin puolustusvaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan on annettava lausunto.

7. Hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 145/2017 vp

Lakialoite LA 59/2016 vp

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Puhemies Paula Risikko: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 7. asia. Käsittelyn pohjana on liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 3/2018 vp. Nyt päätetään lakiehdotusten sisällöstä.

Keskustelu

15.43 Ari Jalonen sin (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyseessä on lakipaketti, jonka kakkososa on nyt käsittelyssä. Tämä on kolmiosainen, eli kakkososa on tullut aikaisemmin, kakkososa nyt ja kolmososa on tulossa. Tämä on tämän kakkososan mietintö.

Käyn jonkin verran läpi näitä tiivistetysti, mitä tässä on käsitelty. Luonnollisestikaan näin paksua mietintöä en esittele kokonaisuudessaan, ja niinpä päädyttiin hyvinkin suppeaan esittelymalliin.

Tässä on monelta osin oikeastaan byrokratian purkua harrastettu, ja se on ehkä se punainen lanka, mikä tässä on mukana. Tässä on ollut asioita eri osista, muun muassa koulutuksesta, ammattipätevyyksistä, niin tieliikenteen kuin rautatieliikenteenkin osalta käsitelty-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

nä. Tätä on zoomattu sitten tulevaisuuteen, mikä on se suurin tarve ja näkymä, mitä meidän tulee katsoa. Tässä on katsottu erinäköisiä yksityiskohtia, muun muassa esteettömyyksiä, viranomaisnäkökantoja näihin asioihin, mutta myös sitä ollaan koko ajan korostettu, että koska on iso paketti kyseessä, niin seuranta on harrastettava hyvinkin tarkkaan.

Se, mikä nousee kuitenkin esille koko valiokunnan tasolla ja varmasti tässä salikeskustelussakin, on lain, sanotaanko, poikkeuksellinen rakenne muihin lakiesityksiin, hallituksen esityksiin nähden. Tähän perustuslakivaliokunta on antanut oman lausuntonsa, ja kuten luonnollista ja normaalia, niin perustuslakia kunnioitetaan ja ne havainnot, mitä siellä on, sitten korjataan.

Tässä on kaksi näkökantaa valiokunnan pöydän ympärillä, miten se korjaus tehdään. Tässä vaiheessa sanonkin, että tämä ei ole yksimielinen elikkä tässä on hylkäysesitys, jota laajasti oppositio esittää. Valiokunnan enemmistö taas on sillä kantilla, että pitää antaa ministeriöön kunnon ohjeistus ja mahdollisuus korjata ja vaatimus korjata kolmanteen osaan tätä lakipakettia nämä havaitut virheet. Tämän johdosta me olemme tehneet tähän varsin vahvan lausuman.

Oikeastaan tässä on kaksi lausumaa. Tämä toinen, pienempi merkitykseltään, joskin iso sekin, koskee Puolustusvoimien liikennekoulutusta ja ammattipätevyysasiaa siihen nähden, ja se kuuluu: ”Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto pyrkii kehittämään järjestelmän, joka helpottaa toimimista raskaan liikenteen tehtävissä Puolustusvoimien nopeutetun ammattipätevyyskoulutuksen pohjalta.” Tämä on sitä koulutuspuolta ja ammattipätevyyspuolta, mitä käsiteltiin.

Mutta sitten tähän lain rakenteeseen tuli tämä todella vahva lausuma, joka kuuluu — taas lausumasta — että hankkeen kolmannen vaiheen hallituksen esityksessä varmistetaan, että laista tulee juoksevaan numeropykälöintiin perustuva, selkeä ja järkevästi jäsenelty kokonaisuus. Tämmöistä lausumaa valiokunta siis esittää, tarkemmin tästä mietinnöstä nämä pohjat löytyvät.

Tässä on todella iso paketti kyseessä, jossa on monta yksityiskohtaa, joita on pohdittu asiantuntijoita kuullen. Tässä on muun muassa Ahvenanmaan asioihin tehty korjauksia ja myös näihin moneen pieneen yksityiskohtaan, mutta tämän käsittelyn, tämän salikeskustelun tärkein kulma lienee tuossa perustuslakivaliokunnan lausunnossa. Siihen on kaksi ratkaisuvaihtoehtoa valiokunnan pöydän ympärillä. Toinen on, että hylätään, ja valiokunnan enemmistö on tehnyt nämä vahvat velvoittavat lausumat.

15.49 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Laki liikenteen palveluista on kolmevaiheinen paketti, ja nyt meillä on ensimmäisessä käsittelyssä lakipaketin kakkosvaihe.

Lain liikenteen palveluista ykköspakettiin me sosiaalidemokraatit teimme viime vuonna eduskuntakäsittelyssä 28 pykälämuutosesitystä, koska me tahdoimme, ettei maailman parasta taksijärjestelmää romutettaisi. Enemmistön tahdon mukaisesti uusi lainsäädäntö astuu kuitenkin voimaan 1. heinäkuuta kuluvaan vuoteen. Tämän kakkososan tavoite — lakitekstiä lukiessa — on toteuttaa hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä sujuvoittaa säädöksiä. Käsittelyssä oleva paketti on varsin mitava, 878 sivua, ja se koskettaa 59:ää eri lakia.

Perustuslakivaliokunta on antanut poikkeuksellisen kovan lausunnon liittyen sääntelyn selkeyteen koskien kyseisen lain sisältöä. Perustuslakivaliokunnan mielestä hallituksen esitys on ”hyvin vaikeaselkoinen eikä tämän vuoksi edusta sen tavoitteeksi asetettua sujuvaa sääntelyä. Tämä seikka vaarantaa olennaisesti lainsäädännön selkeyttä”, jatkaa perus-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

tuslakivaliokunta. Perustuslakivaliokunnan lausunnosta voi lukea myös, että tavalliselle kansalaiselle sääntelyn ymmärtäminen ja hahmottaminen saattaa olla ”miltei mahdotonta”. ”Myös kieliasultaan hallituksen esityksen sisältämät lakiehdotukset ovat paikoin tavalliselle kansalaiselle lähes käsittämättömät. Kun kyse on yleislaista, jota sovelletaan liikenteen palveluihin, tulisi lain olla sekä muodoltaan että sisällöltään ymmärrettävä.” Tämä kaikki siis perustuslakivaliokunnan lausunnosta.

Perustuslakivaliokunta ottaa myös kantaa liikenne- ja viestintävaliokunnan käsittelyn aikana esiin tulleeseen seikkaan, että mittavien säännösteknisten muutosten tekeminen valiokuntakäsittelyssä sisältää riskejä ja tämänkaltaisen muutos kuuluu muutoinkin tehtäväksi osana perusvalmistelua ministeriössä. Arvoisat kollegat, kuten kuulitte, varsin rankkaa tekstiä, joka tuotti sitten liikenne- ja viestintävaliokunnassa 194-sivuisen mietinnön.

Arvoisa puhemies! Oppositioista käsin me sosiaalidemokraatit, perussuomalaiset, vasemmistoliitto ja vihreät jätimme vastalauseen, joka pitää sisällään hylyn ja lausumaehdotuksen. Se on rakennettu pitkälti perustuslakivaliokunnan huomioiden pohjalta. Lain tavoitte tietorajapintojen avaamisesta on sinällään kannatettava, mutta lain sisällä olevat puolesta-asiointi ja matkustajan suoja matkaketjussa vaatisivat vielä hurjasti lisätyötä ja selvennystä. Rajapintojen avautuessa koordinoinnin ja vastuukysymysten on oltava selkeät, kaikkien tiedossa ja helposti hahmotettavissa.

Erilaiset turvallisuuskysymykset aiheuttivat myös laajaa huolta valiokunnan kuulemisissa. Samaten oli aiheellinen huoli siitä, että samaan toimintaympäristöön syntyy eri toimijoille hyvin erilaiset säännöt ja velvoitteet tämän lainsäädännön astuessa voimaan. Kun lainsäädäntöä uudistetaan tai karsitaan, minä ajattelen niin, että ehdoton edellytys on, ettei päädytä tilanteeseen, jossa turvallisuus kärsii tai liikenteen toimijoiden asema vaikeutuu. Muun muassa näistä syistä jouduimme valmistelevaan lakiin hylyn sisältävän vastalauseen.

Ja, arvoisa herra puhemies, aivan lopuksi: Tästä 194-sivuisesta mietinnöstä, joka valiokunnassa valmistui, täytyy kyllä sanoa, kun itse olen lainsäädäntötyötä saanut nöyrästi tehdä noin 11 vuoden ajan, että tuntuu pahalta sanoa, että tällaisessa lainsäädäntöhankkeessa valiokunnassa joudutaan tekemään lausumaehdotus, jonka itse asiassa valiokunnan puheenjohtaja Jalonenkin täällä nosti esiin. Jos mietitte tarkkaan tämän lausuman sisältöä — ”Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto valmistelee hankkeen kolmannen vaiheen hallituksen esityksessä laista juoksevaan pykälänumerointiin perustuvan, kieliasultaan selkeän ja järkevästi jäsennellyn kokonaisuuden” — niin eiköhän tässä talossa pitäisi tehdä lainsäädäntöä niin, että ei jouduttaisi tällaisiin vastaavanlaisiin lausumaehdotuksiin, joihin nyt on jouduttu.

15.55 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Erittäin isosta kokonaisuudesta on kysymys. Itselleni, kun hyppäsin niin sanotusti liikkuvaan junaan, on ollut vieläkin haastavampaa omaksua kaikkea sitä, mikä on ollut vaikeasti omaksuttavissa ja mikä näkyy sitten mietinnön tekemisessä ja tänne tulleessa hallituksen esityksessä. On ollut hirmuisen vaikea saada tästä selkoa, ja kun tässä edellä oli edustaja Taimelan esittämä puheenvuoro, niin en pitkitä tätä omaani mutta haluan kyllä korostaa perustuslakivaliokunnan lausuntoa tästä hallituksen esityksestä. Perustuslakivaliokunta toteaa: ”Sääntelytekniikka voi johtaa siihen, että jopa asiantuntijoiden on vaikea hahmottaa sääntelyä.” Ja kun itsellä tuo lakipuolen koulutus on jäänyt hieman kesken, niin täytyy sanoa, että voitte olla varmoja, että se myös kansanedustajalle valiokunnassa on melko vaikeasti aukeavaa. ”Tavalliselle kansa-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

laiselle sääntelyn ymmärtäminen ja hahmottaminen saattaa valiokunnan mielestä olla miltei mahdotonta.” Siinä vaiheessa ajattelee, että toivottavasti kansalainen ei tule kysymään lainsäätäjää Myllykoskelta, että mitä oikein olette tarkoittaneet. Senpä takia valiokunnan lausumaehdotus, minkä valiokunnan puheenjohtaja, kansanedustaja Jalonenkin kertoi tuossa, on ehdottomasti tehtävä. Se olisi ollut hyvä saada jo kesään mennessä kuntoon, mutta nyt näyttää siltä, että tavaamme ja tapaamme sen asian kanssa syksyllä.

Tämä on iso kokonaisuus, ja on oikein, että liikennekaarta viedään eteenpäin. Palvelutuottajien tasavertaisuus ei saa olla missään vaiheessa uhattuna, vaan nimenomaan lain pitää turvata yrittäjille mutta myös asiakkaille oikeusturva niin, että kukaan ei tule syrjityksi ja laki ei vääristä kilpailua.

Arvoisa herra puhemies! Toivotaan tälle parempaa jatkoa, mutta — näillä omilla tuntemuksillani — vaikka se olisi ollut teknisesti melko vaikeasti toteutettavissa, että tätä olisi vielä kerran koitettu ruuvata ennen ykkösen voimaantuloa, niin on tärkeää, että jatkossa tämä tehdään. Mutta ymmärtänette, miksi valiokunnan jäsen, vasemmistoliiton Jari Myllykoski on tämän hylkäyksen takana.

15.58 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa puhemies! Laki liikenteen palveluista osa 2 on nyt meillä käsittelyssä, ja valiokunnan työskentelystä sen verran, että teimme mittavan kuulemiskierroksen ja perehdyimme asiaan huolella. Ensinnäkin ensimmäisessä vaiheessa oli kyse tieliikennelain ja siihen kuuluvien palveluiden ja liikennejärjestelmien uudistamisesta, mutta nyt asiat sitten laajenivat koskemaan raideliikennettä, lentoliikennettä ja meriliikennettä.

Jos katsomme isossa kuvassa liikenteen murrosta ja muuttumista, olemme ison asian edessä. Liikenne tulee sähköistymään, digitalisaatio on osa liikennettä, ja liikennepalvelut tulevat olemaan kaikkien edessä ja ulottuvilla. Liikkumisen tarpeet muuttuvat, ja siksi myöskin lainsäädännön on muututtava. Sen on myöskin mahdollistettava uutta liiketoimintaa ja palveluiden järjestäjiä, asiakas ja asiakkaan liikkumistarpeet keskiössä. Siksi totean, että laki liikenteen palveluista, liikennekaari, on tarpeellinen kaikissa vaiheissa. Ensimmäinen kaaren valmistelun tulos, se lakipaketti tieliikenteen osalta, on siis läpäissyt eduskunnan käsittelyn, mutta tämä on sitä jatkumoa, ja katson, että jos emme tavallansa etene tälläkään polulla, jossa on kyse ammattipätevyyksistä, kyse datan ja tiedon hyödyntämisestä ja rajapinnoista, niin me emme saavuta sitä isoa kuvaa, jolla tässä asiassa on lähdetty etenemään.

Liikennepalvelulaki kokoaa yhteen liikennemarkkinoiden lainsäädännön ja luo edellytykset liikenteen digitalisaatiolle ja uusille liiketoimintamahdollisuuksille. Ensimmäisessä vaiheessa siis liikennepalvelulakiin koottiin tieliikennettä koskevat säädökset. Nyt tässä toisessa vaiheessa mukaan liitettiin lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita ja kuljetushenkilöstön pätevyyskoskevat säädökset. Ensimmäisestä vaiheesta seuraa toinen vaihe, ja tiedämme, että kolmas vaihekin on vielä tulossa, jotta aivan aidosti ja oikeasti laki liikenteen palveluista voidaan hyödyntää kaikilla liikenteen sektoreilla.

Liikennepalvelulain keskeisenä tarkoituksena on edistää liikenteen palvelujen digitalisointia ja tiedon tehokkaampaa hyödyntämistä. Tiedon avaamista jatketaan liikennepalvelulain tässä vaiheessa, ja se tulee tarpeeseen, mietimmepä vaikka esimerkiksi niitä matkaketjuja. Me tuomme siis mukaan tähän nyt sen puolesta-asioinnin, niin että eri matkaketjujen aidosti yhteen liputtaminen yhdellä maksuvälineellä, yhdellä lippujärjestelmällä olisi mahdollista. Kun pihtiputaan mummo haluaa lähteä Tallinnaan, niin hän pystyisi yhdel-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

lä lippujärjestelmällä ostamaan vaikka nyt ensin taksikuljetuksen sinne rautatien tai bussin lähettyville ja sen jälkeen laivalipun ja mahdollisesti myöskin majoitukset ja kaikki muut palvelut, joita hän haluaa siihen mukaan. Tämä on tätä digiaikaa, tätä aikaa, jota me elämme, ja mitä myöskin ihmiset kaipaavat ja haluavat. Eli tärkeää on, että tiedot avataan ja niitä pystytään hyödyntämään uusien liiketoimintamahdollisuuksien puitteissa.

Arvoisa puhemies! Mitä tulee ammattipätevyyksiin, niin totean, että säädöksiä ja lainsäädäntöä kevennetään niin paljon kuin se Euroopan unionin lainsäädännön muodossa ja soveltamismahdollisuuksissa on mahdollista, nyt siis raideliikenteessä esimerkiksi veturinkuljettajien ammattipätevyyksien osalta, meriliikenteessä ja lentoliikenteessä. Nämä kaksi viimeistä ovat hyvin EU-säänneltyjä, joten joudumme hyvin paljon soveltamaan sitä lainsäädäntöä, joka meille on annettu.

Arvoisa puhemies! Mitä tulee sitten valiokunnan lausumaan, niin totean, että kun yhdistetään hyvin paljon erilaisia lakeja yhteen ja luodaan uutta palvelujärjestelmää liikenteen palveluihin, on tarpeen tehdä seurantajärjestelmä siitä, miten tämä muutos aidosti ja oikeasti sitten täytäntöön viedään ja mitä tapahtuu. Yhdyn siis siihen, että seurantaa tehdään. Myöskin kun perustuslakivaliokunta on antanut meidän liikenne- ja viestintävaliokunnalle lausunnon nimenomaan siitä, että säännöksiä tulee sujuvoittaa ja pykälänumerointia ja kieliasua on täsmennettävä ja selvennettävä, niin se tehdään. Me lausuimme ja haluamme tässä mietinnössä todeta, että se tehdään sitten lain liikenteen palveluista kolmannessa vaiheessa, ja tämän totean, että näin tehdään.

16.04 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Tosiaan käsittelemme nyt lakia liikenteen palveluista ja tämän kolmiosaisen lakikokonaisuuden kakkospakettia. Tässä kakkosvaiheessa on siis otettu kantaa koulutukseen, ammattipätevyyksiin, rekistereiden avaamiseen, rajapintoihin ja niiden avoimuuteen, datan ja tiedon käytettävyyteen ja vapauttamiseen. Kokonaisuudessaan kysymys on hallitusohjelman ja hallituksen tavoitteiden mukaisesta digitalisaatiosta ja säädösten sujuvoittamisesta. Valiokunta on huolella paneutunut tähän asiaan ja käynyt laajat kuulemiset.

Näkemykseni mukaan tämä paketti on hyvin onnistunut kokonaisuus ja vaikutuksiltaan merkittävä. Se osaltaan modernisoi meidän matkustusjärjestelmäämme ja vie sitä vastaamaan tämän päivän ja tulevaisuuden vaatimuksiin. Laki edistää sellaisen liiketoimintaympäristön syntymistä, jossa on mahdollisuuksia aivan uudentyyppisille liiketoiminnoille ja palveluille, jopa myös sellaisille, joita emme osaa vielä tässä hetkessä kuvitella. Kokonaisuudessaan siis hyvä paketti, ja kuten tiedämme, kolmaskin osa on vielä tulossa.

Täällä on puhuttu nyt näistä lausumista, ja selvitysten perusteella perustuslakivaliokunnan huomautus tämän lakipaketin ulkoasusta on tietenkin otettava vakavasti. Uskon, että ministeriö myös tämän jatkossa huomioi, ja perustuslakivaliokunnan ohjeiden mukaisesti tätä pannaan uuteen kuosiin. Täytyy nyt kuitenkin muistaa, että kysymys on käytännössä lakipykälänumeroinnista, ei sen dramaattisemmasta asiasta. Kun näitä puheenvuoroja kuuntelee, niin tulee käsitys, että ikään kuin tämä olisi nyt ihan siansaksaa koko esitys, mutta tästä ei ole kysymys, vaan kysymys on vain siitä, ovatko pykälät numerojärjestyksessä vai eivät, käytetäänkö juoksevaa numerointia vai ei. Saamamme selvityksen mukaan jatkossa tämä korjataan ja myöskin tulevaisuudessa esityksissä tämä huomautus on huomioitu.

16.07 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Ensinnäkin tästä perustuslakivaliokunnan antamasta lausunnosta on syytä muistaa kuitenkin se, että tietysti lakiesitystä

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

voidaan aina arvostella mutta siellä todella oli vain yksi asia, joka meni ponteen, eli nä erään lakiosion yhden pykälän korjaaminen, jotta se täyttää tämän perustuslaille asetet-
tavan vaatimuksen. Se on aina syytä muistaa, että helposti vedotaan perustuslakivaliokun-
nan lausuntoihin sillä, että tässä on jumalansanaa. Eihän se niin mene, vaan siellä on tar-
kasti katsottu se, mikä menee niin sanotusti ponteen ja mikä ei mene ponteen. Kritiikkiä-
hän voi aina toki esittää, ei ole täydellistä pykälää tässä maassa tietävästi vielä tehty. Pe-
rustuslaki, jonka aikoinaan Ståhlberg apujoukkoineen kirjoitti, lienee aika lähelle täydelli-
syyttä päässyt, mutta sielläkin, huomatakseni, kun aikaa on mennyt jo sata vuotta, olemme
havainneet puutteita, ja se johtuu ihan siitä, että aika muuttuu.

Tässä on syytä muistaa kaikkien meidän eduskuntaryhmien edustajien, että tätä lakipa-
kettia on valmisteltu pitkään. Liikennevaliokunta on käynyt mittavan kuulemiskierroksen
asiasta, eli asiaan ei ole suhtauduttu välinpitämättömästi tai huolimattomasti, päinvastoin.
Kiitokset valiokunnalle vahvasta työstä.

Liikennepalvelut ovat muuttuneet viime vuosina, sille me emme mahda mitään. Aivan
kuten esimerkiksi edustaja Vehkaperä puheenvuorossaan mainitsi ja kuvasi, todellakin
maailma on muuttunut hurjaa vauhtia, ja monesti puhutaan tuosta eteläisestä veljeskansas-
ta Virossa, miksi siellä jotkut asiat tapahtuvat nopeammin. No, he ovat ymmärtäneet tämän
digitaalisen kehityskaaren, miten se homma menee siellä, kun käytetään näitä nykyajan vä-
lineitä tehokkaasti hyväksi.

Totta kai tämäkään laki ei ole sataprosenttisen onnistunut vielä, mutta sitäkin pikkuhil-
jaa viilataan parempaan kuntoon vuosien saatossa. Tieliikenneosio on siis jo hyväksytty, ja
nyt on sitten lento-, meri- ja raideliikenne menossa. Tärkeää on tässä nyt saada ymmärtää
tämä asia, että nyt on kysymys matkaketjuista. Ketju on yhtä vahva kuin sen heikoin lenki
on. Esitetty kritiikki on ymmärrettävää, mutta kun katsoo tässä opposition väkeä, miten
paljon täällä on paikalla, niin ei tämä nyt ole mitään kansainvaellusta [Puhemies koputtaa]
aiheuttanut, paremminkin lievää kritiikkiä.

16.09 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa herra puhemies! Kun luin — tai en lukenut vaan
silmäilin — tätä mietintöä, tuli kyllä, ennen kuin tuohon perustuslakivaliokunnan lausun-
toon asti pääsi, mieleen, että kyllä tämä aika vaikeaselkoinen on, mutta toisaalta ei tätä la-
kikokonaisuutta liene tällaiselle tavalliselle kadun kulkijalle tarkoitettukaan. Mutta se,
mitä edustaja Myllykoski totesi, pitää paikkansa, että meiltä kysytään kyllä aika usein, mitä
tarkoittaa tämä ja tämä, ja on tietysti hankala, jos ei pysty mitään sanomaan. Arvoisa pu-
hemies on kanssani usein kesällä Mikko Flyktmanin järjestämässä iltatilaisuudessa, jossa
ovat keski-suomalaiset ammattiautoilijat, ja varmasti, kun seuraavan kerran kokoonnutaan
niissä merkeissä, tällainen kysymys tulee. Luotan, että puhemies on paneutunut asiaan pa-
remmin kuin minä, mutta onhan tässä aikaa vielä.

Arvoisa puhemies! Täällä on todella kiinnitetty tähän perustuslakivaliokunnan lausun-
toon huomiota, ja se on voimakas. Tässä näyttää olevan kuusi lukua ja jokaisessa luvussa
lukuisa määrä pykälää, eli kyllä tästä tietysti iso numero tulee, jos ne juoksevasti numeroi-
taisiin. Nyt en tiedä, mikä on tällä hetkellä lainsäädäntöohje hallituksen sisällä, milloin pi-
tää juoksevasti numeroida, milloin voidaan jakaa lukuihin ja näin jakaa tavallaan kokonai-
suutta. Mutta hyvä on tietysti, jos selkeyttä saadaan lisää niin, että ne, joita asia koskee,
voivat mahdollisimman hyvin sen ymmärtää. Minä en tästä sisällöstä osaa sanoa, mutta
luotan valiokunnassa tehtyyn työhön ja myös tuohon vastalauseeseen, joka perustuu perus-
tuslakivaliokunnan lausuntoon.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

16.11 Ari Jalonen sin: Arvoisa puhemies! Kuten on kuultu monen sanomana, tämä on tosi monimuotoinen, iso paketti. Mutta yksi asia, joka on tämän koko lakikokonaisuuden ihan ytimessä, on rajapintojen aukaisu ja puolesta-asiointi. Siitä on ollut hieman epäselvyyksiä, kuinka paljon se velvoittaa ja mitä tarvitsee tehdä ja mitä ei. Tässä on nyt oikeastaan toistettu ja alleviivattu sitä, että kun ollaan ensimmäisessä vaiheessa jo tätä säädetty, niin se rajapinta, pääsy niihin tarvittaviin toimiin, on annettava. Eli tämä on nyt koetettu tässä avata niin, että nyt ei pitäisi olla enää kenellekään epäselvää. Se pääsy sisään omaan toimintaan on annettava myös puolesta-asioinnin kohdalla, ja tämä mahdollistaa nämä liikenteen uudet palvelut, toiminnot ja kehitykset, mitkä ovat itse asiassa syntyneet täällä Suomessa — kotitekoinen tuote, mikä leviää maailmalle — ja nyt tämän lakikokonaisuuden ansiosta me olemme maailman kärkeä.

16.13 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Vehkaperä mainitsi omassa puheenvuorossaan, että nyt kyse on muun muassa ammattipätevyydestä, tiedon paremmasta hyödyntämisestä, puolesta-asioinnista ja digijasta. Koska täällä on useammassa puheenvuorossa nyt viitattu tähän perustuslakivaliokunnan yksimieliseen lausuntoon, viitataan myös talousvaliokunnan lausuntoon, jonka me olemme saaneet valiokunnassa käsiteltäväksemme.

Mitä tulee muun muassa tähän puolesta-asiointiin, niin talousvaliokunta peräänkuuluttaa, että puolesta-asioinnin järjestämiseen liittyy kysymyksiä, joista useat vaatisivat käytännön ratkaisuja ennen velvoittavan sääntelyn voimaantuloa muun muassa tietosuojan ja yksityisyydensuojan nimissä. Ei mikään pieni huomio tämäkään. Lisäksi talousvaliokunta kiinnittää liikenne- ja viestintävaliokunnan huomiota säännösten epäselvyyden luomaan oikeudelliseen epävarmuuteen liittyen tietokantoihin pääsyyn ja tiedon käyttöön. Talousvaliokunta jatkaa, että tasapuolisiin kilpailun lähtökohtiin päästään vain, jos sallimisen ja kieltämisen kriteeristö on avoin ja selkeä.

Aivan lopuksi haluan myös nyt edustajakollega Kopralla kaikella ystävyydellä mainita sen, että omasta puheenvuorostanne sai sen käsityksen, että tämä perustuslakivaliokunnan voimakas, erittäin voimakas, kritiikki kohdistuisi nyt vain ja ainoastaan tähän lain numerointiin. Näinhän se ei ole. Me tiedämme tämän valiokunnan käsittelyssä molemmat mukana olleina.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ministeri, 3 minuuttia. — No, 5 minuuttia. Ministerin katseen perusteella tuli heti 2 minuuttia lisää. Siis 5 minuuttia ministerille. [Naurua]

16.14 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Kiitoksia, arvoisa herra puhemies! Haluaisin todeta tähän alkuun, että lainvalmistelu on tehty avoimessa ja vuorovaikutteisessa yhteistoiminnassa toimialan kanssa. Meillä on ollut kaiken kaikkiaan noin 20 sidosryhmäkuulemistia, ja olemme jatkaneet sidosryhmien kanssa yhteistyötä myöskin sääntelyn valmistumisen jälkeen ja huolehtineet siitä, että meillä olisi mahdollisimman hyvä panostus tähän toimeenpanoon. Samanaikaisesti haluan nostaa esille, että olemme saaneet kaiken kaikkiaan 120 lausuntoa, joissa pääasiallisesti hanketta on kannatettu, ja puolesta-asioinnin merkitys tässä kokonaisuudessa on huomattava.

Liikenne- ja viestintäministeriö suhtautuu vakavasti kaikkeen saamaansa palautteeseen. Haluan kuitenkin nostaa muutaman asian esille.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Laki käsittää kaiken kaikkiaan seitsemän osaa, jotka jakautuvat lukuihin. Lukunumerointi alkaa alusta jokaisen osan kohdalta, ja vastaavasti pykälänumerointi alkaa alusta jokaisessa luvussa. Tähän valittuun lakitekhniseen ratkaisuun on päädytty, koska lainsäädäntöhanke on jouduttu sen mittakaavan vuoksi toteuttamaan kolmessa osassa. Jos säädös olisi ensimmäisessä vaiheessa numeroitu juoksevasti, uusien pykälien lisääminen keskelle lakia olisi ollut haasteellista. Lisäämistä tehdään lisäämällä latinalainen aakkonen numeron perään, ja tässä kohtaa aakkoset olisivat loppuneet kesken. Lainvalmistelijan oppaassa salitaan sekä juokseva numerointi että lukukohtainen numerointi. Myöskin lainsäädäntökonaisuus on tarkastettu oikeusministeriössä.

Meillä on kyseessä erittäin laaja kokonaisuus. Se kattaa asioita henkilöluvuista tekniseen sääntelyyn. Se on myöskin ennen kaikkea suunnattu liikenteen ammattilaisille ja myöskin tuo tullessaan mahdollisuuden luoda meille kokonaan uutta teknologian käyttöä. Mutta samalla meillä on tarve tasapainoilla teknisten yksityiskohtien kanssa riittävän tarkkuuden osalta ja samalla huolehtia siitä, että meillä säilyy teknologian neutraliteetti osana lainsäädäntöä.

Tässä ollaan tekemässä ensimmäistä tämäntyyppistä lainsäädäntöä Euroopassa, todennäköisesti myöskin ihan kansainvälisesti. Tämän lainsäädännön uudistamisesta ja siitä, miten me mahdollistamme liikennettä palveluna, on myöskin ministeriö saanut kansainvälisesti huomiota ja myöskin palkintoa siitä, että lainsäädäntöä on kuitenkin määrätietoisesti pystytty viemään eteenpäin.

Tärkeätä on se, että me katsomme, mitä me olemme tällä lailla mahdollistamassa. Me ymmärrämme erittäin hyvin ne haasteet, joita tässä on nostettu esille, ja olemmekin valmiita niihin tarttumaan lainsäädännön kolmannessa vaiheessa.

Uuden luomisessa me tarvitsemmekin rohkeutta luoda sellaisia ratkaisuja, joihin kaikkiin ei ole valmiita vastauksia. Kun liikennepalvelulaissa on luotu kehys, joka palvelee nopeasti kehittyvää liiketoiminta-alaa, niin meidän keskeinen päämäärämme on huolehtia siitä, että kuluttajan on entistä helpompi liikkua ja saada laajempia palveluita ja kuitenkin myös huomioidaan, että meillä on paljon yleislainsäädäntöä, joka tässä kohtaa on myöskin sovellettavissa, kuten kuluttajansuojassa ja henkilötietosuojassa.

Kokonaisuutena meille on myöskin tärkeää se, että me pyrimme arvioimaan, että laajassa kokonaisuudessa meillä on myöskin sellaisia teknisiä kokonaisuuksia, joita on kirjattava monisanaisina ilmaisuina, ja tässä on edessä varmasti se haaste, että löydetään lakien laadinnassa tasapaino täsmällisyyden ja ytimekkyyden välillä.

Puolesta-asiointi on yksi osa tätä kokonaisuutta, joka on nostettukin tähän lainsäädäntöön nimenomaan finanssisektorilta eikä näin ollen ole kokonaan uutta lainsäädäntöä, uutta pohdintaa tai uutta käytäntöä, mutta sen hyvin keskeinen tekijä on se, että se mahdollistaa tässä kohtaa lain liikenteen palveluista soveltamisen sellaisiin kokonaisuuksiin, missä henkilötietoja on mukana, ja se mahdollistaa myöskin sen, että voidaan huomioida esimerkiksi eläkeläisten tai opiskelijoiden omat henkilökohtaiset lippualennukset. Puolesta-asiointi tapahtuu myös aina henkilön omasta tahdosta ja on sikäli myös aina ihmisen oman päätösvallan kohteena.

Tästä me jatkamme yhteistyössä, ja kiitän valiokuntaa sen huolellisesta työstä, yhteistoiminnasta, laajoista kuulemisista ja kaikesta siitä evästyksestä, mitä ministeriö on saanut. — Kiitos.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Äskeiseen meni aikaa 5 minuuttia ja 1 sekunti.

16.20 Olavi Ala-Nissilä kesk: Arvoisa puhemies! Minulle riittää hieman vähemmän. — Onnittelen sekä ministeriä että valiokuntaa tästä tehdystä työstä. Tuossa edellä puhuttiin ilmastopäästöistä, niiden haasteista. Itse vähän myöhästyin keskustelusta, mutta itse asiassa tämäkin laki liittyy ilmaston päästöjen hillintään monella tavalla.

Hallituksella on yhtenä strategisena toiminta-alueena uudet toimintatavat, joissa digitalisaatio on hyvin keskeinen, ja on ollut hyvä todeta, että Sipilän hallitus, erityisesti liikenneministeriö on ollut tässä edelläkävijä monella tavalla, luomassa uusia liikenneketjuja, helpottamassa asiakkaiden palveluiden saantia ja niin edelleen, ja siinä mielessä kannustan tätä työtä edelleen jatkamaan.

16.21 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Tässä kuulumme juuri äsken kiitoksia valiokunnan työstä ja työskentelystä, ja erityisesti kiitosta tästä valiokunnan työstä kuuluu antaa valiokuntaneuvoksille, jotka kyllä joutuivat tässä tekemään sellaista työtä, joka olisi pitänyt tehdä ministeriön puolella huolellisemmin. Ja tosiaan, jos mietintö on 194-sivuinen, voimme pitää sitä varsin poikkeuksellisenä eduskuntaan tai tähän saliin saapuvana mietintönä.

Siitä huolimatta tuohon lakiesitykseen jäi vielä kovin paljon puutteita, jotka olivat niin mittavia, että sitä eivät yksinkertaisesti edes valiokuntaneuvokset tai valiokunta pystyneet tässä käsittelyssä korjaamaan. Tästä hyvin selkeää kieltä kertoo valiokunnan lausumaehdotus 2, jossa valiokunta edellyttää, että valtioneuvosto valmistelee hankkeen kolmannen vaiheen hallituksen esityksessä laista juoksevaan pykälänumerointiin perustuvan, kieliasultaan selkeän ja järkevästi jäsennellyn kokonaisuuden.

Tässä on erityisen huolestuttavaa, että jälleen kerran hallitukselta tulee esitys, jossa ei huomioida perustuslakivaliokunnan huomioita niin, että kieliasu olisi valmistelussa muokattu siihen malliin, että tavalliset ihmiset olisivat siitä voineet ottaa selvän mutta ennen kaikkea edes ne ammattilaiset. Perustuslakivaliokunnan lausunnossahan todettiin, että jopa ammattilaisten on vaikea tätä lainsäädäntöä tulkita. Sen vuoksi on toki tärkeää, että kolmannessa vaiheessa nuo numerot ja pykälätekstit ja muut muutetaan siihen muotoon, että se on helpommin tulkittavissa, mutta kyllä tämä antaa erikoisen kuvan eduskunnasta, että ensin valmistellaan kiireellä, lyödään ykkösosa valmiiksi ja siihen liittyvä aikataulu [Puhemies koputtaa] ja sen vuoksi joudutaan kiireellä sitten tekemään kakkosvaihe ja kakkosvaihe on pakko hyväksyä, jotta saamme sitten uuden. — Puheenvuoro loppuu, pyydänpö uuden puheenvuoron vai saanko jatkaa, puhemies?

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Jospa edustaja nyt hetken vielä jatkaisi, tai tuo puhujapöytä on ihan vapaana, voitte siirtyä siihen, jos sopii.

No, jatkan vain hetken, jos sopii, vie varmasti vähemmän aikaa.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Olkaa hyvä.

Eli kyllä meidän täytyy myös kantaa huolta tulevan osalta siitä, miten eduskunnassa laki valmistellaan. Meidän täytyy voida luottaa siihen, että ministeriössä tehdään työ niin tar-

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

koin, ettei valiokuntaan jää tätä valmistelutyötä. Meillä tätä vastuuta on monen muunkin lakipykälän osalta kyllä riittänyt.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 145/2017 vp sisältyvien 1.—59. lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Eduskunta yhtyi valiokunnan ehdotukseen lakialoitteeseen LA 59/2016 vp sisältyvän lakiehdotuksen hylkäämisestä. Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely päättyi.

8. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi yksityisten yritysten ja muiden yhteisöjen hyväksymisestä työnvälityspalvelujen eurooppalaisen verkoston (Eures) jäseniksi ja yhteistyökumppaneiksi

Hallituksen esitys HE 196/2017 vp

Valiokunnan mietintö TyVM 2/2018 vp

Toinen käsittely

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Toiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 8. asia. Nyt voidaan hyväksyä tai hylätä lakiehdotus, jonka sisällöstä päätettiin ensimmäisessä käsittelyssä.

Keskustelu

16.24 Sinuhe Wallinheimo kok: Arvoisa puhemies! Koska en päässyt aikoinaan osallistumaan tämän hallituksen esityksen lähetekeskusteluun, ajattelin korjata tämän asian nyt.

Tässä esityksessä, jonka hyväksymistä työ- ja tasa-arvovaliokunta ehdottaa muuttamattomana, toteutetaan kaksi asiaa. Ensinnäkin tässä pannaan täytäntöön eurooppalaista työnvälitysverkostoa eli Euresia koskeva uusi asetus ja tarkemmin vielä kyseisen asetuksen 11 artiklan mukainen vaatimus kansallisen hyväksymisjärjestelmän perustamisesta. Toinen, välillisempi asia on se, että tällä esityksellä toteutetaan nykyisen hallitusohjelman kirjausta lisätä yksityisten työvoimapalveluiden roolia erityisesti helpommin työllistyvien palveluissa. Esitys antaa uusille toimijoille mahdollisuuden päästä hyödyntämään työnvälitysliiketoiminnassaan laajempia työnhakija- ja ansioluettelokantoja.

Arvoisa puhemies! Hyötyjinä tästä uudistuksesta ovat erityisesti niin sanotut helposti työllistyvät työttömät sekä sellaiset alat ja yritykset, joissa pula asiantuntevasta työvoimasta on akuutti. Tilastokeskuksen viime kuussa antaman tiedotteen mukaan liki 45 prosenttia eli noin 19 000 avointa työpaikkaa oli niin sanotusti vaikeasti täytettäviä ja vuodessa niiden lukumäärä oli kasvanut 6 000 kappaleella. Jotta edes osa näistä vaikeasti täytettävistä työpaikoista saadaan täytettyä, tämän tyyppisiä hallituksen esityksiä tarvitaan lisää. Vakavaan harkintaan ottaisin esimerkiksi ehdotukset siitä, että jatkossa myös ulkomaalaisilla opiskelijoilla olisi oikeus tehdä opintojen ohessa töitä, sekä kohdennettujen rekrytointien toteuttamisen aloilla, joilla työvoimapula on vaikea ja pitkälle tulevaisuuteen jatkuva. Esimerkiksi hoivasektori on meillä tällainen.

Keskustelu päättyi.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyn, hallituksen esitykseen HE 196/2017 vp sisältyvän lakiehdotuksen. Lakiehdotuksen toinen käsittely päättyi. Asian käsittely päättyi.

9. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kirkkolain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 1/2018 vp

Valiokunnan mietintö HaVM 4/2018 vp

Toinen käsittely

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Toiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 9. asia. Nyt voidaan hyväksyä tai hylätä lakiehdotus, jonka sisällöstä päätettiin ensimmäisessä käsittelyssä.

Keskustelu

16.27 **Lea Mäkipää sin:** Arvoisa puhemies! Kirkkolain muutosesityksessä esitetään, ettei seurakuntavaaleissa ehdokkaaksi asettava henkilö tai hänen läheisensä voisi enää toimia vaalilautakunnan jäsenenä. Mielestäni tämä on hyvä parannus, varsinkin kun seurakuntavaalien yhteydessä kävi ilmi, ainakin vuonna 2014, että vaalilautakunnan esteellisyydestä oli erilaisia tulkintoja. Kirkolliskokous on linjannut, että kirkollisissa vaaleissa esteellisyyksymykseen tulee suhtautua samalla tavalla kuin yleisissä vaaleissa, minkä vuoksi kirkollisissa vaaleissa vaalilautakunnan jäsenen esteellisyyttä on arvioitava samoin kuin yleisten vaalien keskusvaalilautakunnan jäsenten esteellisyyttä. Eli tätä varten on siten 19 §:ään lisätty momentti, samoin kuin kirkkolain 19 §:n 1 momenttia muutettaisiin niin, että siitä poistetaan maininta kirkkoherrasta pakollisena vaalilautakunnan jäsenenä.

Arvoisa puhemies! Esteellisyyssääntelyn tiukentumisen myötä varsinkin pienissä seurakunnissa voi tulla vaikeuksia saada riittävä määrä vaalitoimitsijoita, ja jotta tältä vältyttäisiin, on syytä valita vaalilautakuntaan riittävästi varajäseniä. — Tämä lyhykäisyydessään.

Keskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyn, hallituksen esitykseen HE 1/2018 vp sisältyvän lakiehdotuksen. Lakiehdotuksen toinen käsittely päättyi. Asian käsittely päättyi.

10. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Suomen Akatemiasta annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 2/2018 vp

Valiokunnan mietintö SiVM 1/2018 vp

Toinen käsittely

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyn, hallituksen esitykseen HE 2/2018 vp sisältyvän lakiehdotuksen. Lakiehdotuksen toinen käsittely päättyi. Asian käsittely päättyi.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

11. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi konsulipalvelulain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 168/2017 vp

Valiokunnan mietintö UaVM 1/2018 vp

Toinen käsittely

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyn, hallituksen esitykseen HE 168/2017 vp sisältyvän lakiehdotuksen. Lakiehdotuksen toinen käsittely päättyi. Asian käsittely päättyi.

12. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 204/2017 vp

Valiokunnan mietintö MmVM 3/2018 vp

Toinen käsittely

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyn, hallituksen esitykseen HE 204/2017 vp sisältyvän lakiehdotuksen. Lakiehdotuksen toinen käsittely päättyi. Asian käsittely päättyi.

13. Hallituksen esitys eduskunnalle yhteistyöstä kilpailuasioissa tehdyn pohjoismaisen sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi sekä laiksi kilpailulain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 193/2017 vp

Valiokunnan mietintö TaVM 1/2018 vp

Osittain ainoa, osittain toinen käsittely

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Osittain ainoaan, osittain toiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 13. asia. Ensin päätetään talousvaliokunnan mietinnön TaVM 1/2018 vp pohjalta ainoassa käsittelyssä sopimuksesta ja sitten toisessa käsittelyssä lakiehdotuksista.

Keskustelua ei syntynyt.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esityksessä HE 193/2017 vp tarkoitetun sopimuksen. Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyt, hallituksen esitykseen HE 193/2017 vp sisältyvät 1.—2. lakiehdotuksen. Sopimuksen ainoa ja lakiehdotusten toinen käsittely päättyi. Asian käsittely päättyi.

14. Seuraava täysistunto

Eduskunnan seuraava täysistunto on keskiviikkona 14.3.2018 klo 14.00. Täysistunto lopetettiin klo 17.32.

Pöytäkirja PTK 21/2018 vp

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Timo Tuovinen