

## Plenum

Torsdag 19.10.2023 kl. 15.59—20.00

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

Regeringens proposition RP 71/2023 rd

#### *Remissdebatt*

**Talman Jussi Halla-aho:** Ärende 5. på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talman konferensen föreslår att ärendet remitteras till ekonomiutskottet, som kommunikationsutskottet, jord- och skogsbruksutskottet och miljöutskottet ska lämna utlåtande till.

För remissdebatten reserveras i detta skede högst 30 minuter. Om vi inte inom denna tid hinner gå igenom talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter efter de övriga ärendena på dagordningen.

Debatten börjar. — Minister Mykkänen, varsågod.

#### *Debatt*

**17.51 Ympäristö- ja ilmastoministeri Kai Mykkänen (esittelypuheenvuoro):** Arvoisa puhemies! Tällä hallituksen esityksellä pantaisiin siis täytäntöön päästökauppadirektiivin muutoksia laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen osalta. Esitykseen sisältyvät myös uusi fossiilisten polttoaineiden jakelijoita koskeva, vuodesta 2024 alkaen päästökaupan päästötietojen raportointia koskeva velvoite sekä kansainvälisessä ilmailujärjestössä hyväksytyt lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysjärjestelmän säännökset.

Keskeisimmät muutokset koskevat päästökaupan soveltamisalan muutoksia sekä muutosta maksutta myönnettävien eli ilmaisjaon päästöoikeuksien edellytyksiin. Päästökaupan soveltamisala laajenee kattamaan meriliikenteen EU:n sisällä ja tietyin ehdoin EU:n ja kolmansien maiden välillä. Hallitusohjelman mukaisesti esityksessä ehdotetaan otettavaksi käyttöön määräaikainen saaripoikkeus, jonka myötä matkustaja-aluksille ei muodostuisi päästöoikeuksien palauttamisvelvoitetta Ahvenanmaan ja mannermaan välisten matkojen osalta ennen vuotta 2031.

Jätteenpoltto sisällytetään soveltamisalaan päästöjen tarkkailun ja raportoinnin osalta ensi vuoden alusta lukien ja biomassalaitosten soveltamisalan rajausta koskevaa sääntöä muutetaan siten, että vuodesta 2026 lähtien yli 95-prosenttisesti biomassaa käyttävät laitokset ovat päästökaupan ulkopuolella. Määrittelytapa muuttuu yleisemminkin niin, että jatkossa päästökauppadirektiiviä sovelletaan direktiivissä mainittuihin laitoksiin riippumatta siitä, syntyykö päästöjä vai ei, eli myös päästöttömät laitokset tulevat raportoinnin piiriin. Esityksen myötä ilmaisjakoa päästöoikeuksista tullaan vähentämään asteittain hiilirajamekanismissä mukaisilla toimialoilla. Ilmaisjaon ehtoja kiristetään vuodesta 2026 alkaen siten, että jatkossa toiminnanharjoittajan tulisi osoittaa toteuttaneensa energia-

## Punkt i protokollet PR 45/2023 rd

tehokkuuden parantamiseen tähtäviä toimia saadakseen maksutta myönnettävät päästöoikeudet täysimääräisesti. Päästöintensiivisimpien alojen osalta toiminnanharjoittajat olisivat velvoitettuja laatimaan ilmastoneutraalisuussuunnitelman ehtona täysimääräiselle ilmaisjaolle. Lentoliikenteessä maksutta jaettavista päästöoikeuksista luovuttaisiin asteittain vuoden 2025 loppuun mennessä lukuun ottamatta kestävien lentopolttoaineiden kannustinmekanismeja.

Arvoisa puhemies! Päästökauppa on keskeinen toimi Suomen päästövähennysten ja koko Euroopan päästövähennysten saavuttamiseksi. Ja hallitusohjelman mukaisesti Suomen lähtökohta on se, että päästökaupan roolia EU:n ilmastopolitiikassa vahvistetaan ja laajennetaan. Näin ollen toivon esityksen saavan myönteisen vastaanoton.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Tynkkynen, Oras, olkaa hyvä.

**17.54 Oras Tynkkynen vihr:** Kiitos, puhemies! Edeltävällä suullisella kyselytunnilla minulla ja ministeri Mykkäsellä oli hieman eriäviä näkemyksiä hallituksen ilmastopolitiikan riittävydestä erityisesti taakanjako- ja maankäyttösektoreilla. Sen sijaan uskon, että päästökaupasta olemme hyvin samoilla linjoilla ja myös tästä hallituksen esityksestä.

Nimittäin päästökauppa on hyvin kustannustehokas työkalu ohjaamaan päästöjen vähentämiseen. Se ohjaa vähentämään päästöjä aina siellä, missä se on halvinta. Päästökauppa on myös markkinapohjainen ohjauskeino, joka antaa toiminnanharjoittajille, yrityksille mahdollisimman suuren vapauden valita juuri ne kaikkein toimivimmat keinot ja teknologiat päästöjen vähentämiseen. Päästöjen hinnoittelu joko päästökaupalla tai muilla välineillä ei pelkästään ole yhteensopiva markkinatalouden kanssa, vaan itse asiassa toimiva markkinatalous edellyttää päästöjen hinnoittelua, koska päästökaupalla pystytään sisällyttämään päästöjen aiheuttamat ulkoiskustannukset hyödykkeiden hintoihin, ja se taas on edellytys sille, että voidaan puhua toimivista markkinoista. Siksi on erinomaisen hyvä, että päästökauppaa nyt kehitetään EU:ssa yhdessä sovitun mukaisesti ja siltä pohjalta on myös tuotu eduskunnan käsittelyyn hallituksen esitys.

Tässä hallituksen esityksessä on monia parannuksia päästökauppaan. Ensinnäkin siinä tosiaan laajennetaan päästökauppaa meriliikenteeseen. Mitä suuremman osan päästöistämme kauppa kattaa, sitä enemmän saamme päästöjä vähennettyä, mutta myös sitä likvidimmät markkinat meillä on ja sitä paremmin saadaan ohjattua päästövähennyksiä juuri sinne, missä ne on yleisesti edullisinta tehdä. Meriliikenne on yksi merkittävä päästölähde, jonka päästöjen vähentäminen on jäänyt toistaiseksi vähälle, ja nyt päästökaupalla pystytään siihen paremmin puuttumaan.

Tästä näkökulmasta Ahvenanmaalle suuntautuvan laivaliikenteen poikkeama on kauusvirhe, joka on vaikeasti perusteltavissa. Ruotsinlaivat kulkevat fossiilisilla tuontipolttoaineilla, joko öljyllä tai fossiilisella maakaasulla, ja tuottavat siten merkittäviä määriä ilmastoa kuumentavia päästöjä. Tästä huolimatta me suomalaiset veronmaksajat tuemme ruotsinlaivojen liikennettä jo nykyisellään monin tavoin, ja nyt tällä hallituksen esityksellä luodaan tämän päästökauppapoikkeaman kautta jälleen uusi tukimekanismi suuripäästöisille laivoille.

Hallituksen esityksellä säädetään myös tästä ministerin mainitsemasta lentoliikenteen kansainvälisestä päästöhyvitys- tai päästökompensaatiojärjestelmästä eli CORSIAsta. Se on toki parempi kuin ei mitään, mutta CORSIA on monessa suhteessa hyvin vaillinainen väline. Kyse on alkuun vapaaehtoisesta järjestelmästä. Sen ulkopuolelle on jättytynyt

## Punkt i protokollet PR 45/2023 rd

joukko merkittäviä lentoliikenteen maita, kuten Kiina, Venäjä ja Intia. Järjestelmä kattaa ainoastaan lentoliikenteen hiilidioksidin, ei lentokoneiden epäsuoraa ilmastoa kuumentavaa vaikutusta, ja lisäksi näihin CORSIAN kattamiin päästöhyvityshankkeisiin liittyy koko joukko tunnettuja, myös Suomessa laajalti uutisoituja, puutteita ja riskejä. Senpä takia tämä CORSIA on itsessään täysin riittämätön väline lentämisen päästöjen vähentämiseen, ja tavoitteena tuleekin olla, että EU:n päästökauppa laajennetaan koskemaan kaikkea lentoliikennettä, joka joko saapuu tai lähtee Eta-alueelta tulevaisuudessa.

Hallituksen esityksessä vähennetään tosiaan myös päästöoikeuksien ilmaisjakoa. Se on erittäin perusteltua ja kannatettavaa. Päästökaupan kantava ajatus on juurikin se, että jos aiheuttaa vahinkoa ihmisille ja ympäristölle tuottamalla ilmastopäästöjä, niin tästä aiheutetusta vahingosta pitää maksaa korvaus päästöoikeuden hinnan muodossa. Tätä saastuttaja maksaa -periaatetta ilmaisjako on pitkään vesittänyt, ja nyt sitä onneksi vähennetään. Siirtymä tästä ilmaisjasta päästöoikeuksien kappaan tai myymiseen myös tuottaa valtiolle tuloja, ja niitä tunnetusti tarvitaan tässä taloudellisessa tilanteessa. Siltä osin kuin ilmaisjakoa edelleen jatketaan, niin on hyvä, että se kytketään tiukkeneviin ehtoihin, kuten näihin ministerin mainitseisiin ilmastoneutraaliussuunnitelmiin tai energiatehokkuustoimiin. On hyvä myös, että päivitetään ilmaisjaon laskennan pohjana olevat ehdot.

Neljänneksi päästökauppatulot pitää vastedes osoittaa kokonaisuudessaan direktiivissä kuvattuihin ilmastotoimiin. Tähän astihan ainoastaan osa näistä päästökauppatuloista on tarvinnut käyttää ilmaston puolelle. Pidän tätä hyvänä parannuksena, ja ehkä tuossa seuraavassa keskustelussa voidaan sitten mennä syvemmälle siihen, mitä suunnitelmia hallituksella on näitten varojen käyttämiseen.

Mutta kuten sanottu, hallituksen esitys ja sen taustalla olevat direktiivit ovat hyvin oikeasuuntaisia ja tarpeellisia. Ne ovat tervetulleita täällä eduskunnassa, mutta katson, että päästökaupan vahvistamista tulee EU:ssa edelleen jatkaa, ja uskon, että me oppositiosta voimme hallitusta tässä tukea.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Aalto-Setälä.

**18.00 Pauli Aalto-Setälä kok:** Arvoisa rouva puhemies! Kyllä, tämä on erinomainen esitys. Päästökaupan idea on se, että saastuttaja pannaan maksamaan. Mitä vähemmän saastuttaa, sitä enemmän tienaa.

Päästökauppa asettaa hiilelle hinnan, luo markkinat päästövähennyksille ja lopulta suuntaa pääomia ilmastotoimiin, vähäpäästöisiin ratkaisuihin. Suomella on merkittävänä puhtaan energian tuottajana parhaat mahdollisuudet menestyä päästökauppaan perustuvassa Euroopassa. Suomalaisten hyvinvointi ja työllisyys rakentuvat puhtaan sähköntuotannon varaan, ja juuri tämän markkinan perusta rakentuu päästökaupan varaan.

Päästökauppa on myös kustannustehokkain väline edistää vihreää siirtymää. Tässä esityksessä päästökauppalaan soveltamisalaa laajennettaisiin edelleen, ja on tärkeää, että näiden maksutta myönnettävien päästöoikeuksien määrä myös vähenee.

On hyvä huomata, että Suomen päästökauppatulot kasvavat päästökauppadirektiivin muutosten myötä. Viime vuonna Suomelle kertyi noin 511 miljoonaa euroa tuloja päästökaupasta. Lain soveltamisala laajenisi kattamaan laitosten ja lentoliikenteen lisäksi meriliikenteen, ja tämä on erittäin hyvä asia, koska meremme on sairas.

## Punkt i protokollet PR 45/2023 rd

Päästökauppa toimii, ja sitä kannattaa laajentaa — seuraavaksi ehkä vielä pidemmälle kiinteistöjen lämmitykseen ja liikenteeseen. Lisäksi olen sitä mieltä, että rahtialusten jätteidensä laskun Itämereen on päätyttävä.

Arvoisa puhemies! Ilmastonmuutoksen torjunta vaatii määrätietoisia toimia. Suomen on tärkeää ajaa EU:n päästötalkoiden nopeuttamista. Haluamme tehdä kaikkemme, ja turvataksemme terveen planeetan meidän tulee tehdä vielä enemmän.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Kaunisto.

**18.02 Ville Kaunisto kok:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä on edellä pidetty erinomaisia puheenvuoroja. Siksi pidän oman puheenvuoroni suhteellisen lyhyenä.

Hallituksen esityksessä päästökauppalaki uudistetaan vastaamaan päivitettyä päästökauppadirektiiviä laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökaupan osalta. Esitykseen sisältyy jakelijoita koskeva päästötietojen raportointivelvoite sekä lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysjärjestelmää koskevat säännökset. Edeltävät puhujat ovat tosisaan ministeristä lähtien nostaneet nämä keskeisimmät muutokset esiin, enkä niitä lähde toistamaan.

Oleellista oikeastaan on se, että hallitus on vahvasti sitoutunut ilmastolain tavoitteisiin, ja päästökauppa on keskeinen tapa, keskeinen toimi Suomen päästövähennysten saavuttamiseksi. Lisäksi päästökauppa, kuten täällä on kuultu, luo ja vahvistaa puhtaiden investointien suotuisaa toimintaympäristöä, ja tämä on kyllä täysin keskeistä, kun ajatellaan Suomen menestymismahdollisuuksia.

Markkinalähtöiset ratkaisut ovat keskiössä ilmastotyössä, ja järkevällä sääntelyllä ja verojärjestelmän oikeanlaisella ohjauksella yritykset toimivat nykyistä vastuullisemmin pyrkien entisestään vähentämään tuotannon päästöjä taikka lisäämään materiaalitehokkuutta ja kuluttamaan vähemmän energiaa. Eli kyllä syvä kannatus on ministerin esittämälle hallituksen esitykselle, ja tähän tulee talousvaliokunnan mietintökäsittelyyn. — Kiitos.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Pitko.

**18.03 Jenni Pitko vihr:** Arvoisa puhemies! Näitä kansainväliseen liikenteeseen liittyviä ilmastotekoja olemme käsitelleet viime kaudella muun muassa liikenne- ja viestintävaliokunnassa, ja on kiva huomata, että osa niistä alkaa konkretisoitumaan aidosti. Tässä on hyviä asioita meriliikenteeseen ja lentoliikenteeseen liittyen, ja erityisesti tämä ilmaisjaosta luopuminen on toivoa herättävä asia.

Kuitenkin harmittaa, että näiden tehokkaiden toimien saaminen aikaiseksi kansainvälisillä sopimuksilla lentoliikenteessä ja meriliikenteessä on varsin hankalaa, ja siitä varmaan hyvä esimerkki on myös tämä esitys. Ohjausvaikutus päästöjen vähentämiseen on toistaiseksi näillä sopimuksilla ollut varsin pieni, kun jokainen maa kokee olevansa niin erityisessä asemassa, että aina löytyy veto-oikeuden käyttäjiä, vaikka nimenomaan liikenteessä — rahtiliikenteessä, lentoliikenteessä ja meriliikenteessä — me tarvittaisiin tehokkaita kansainvälisiä ohjauskeinoja. Siispä iso rooli jää edelleenkin kansalliselle politiikalle. Me emme saa meidän hiilineutraalisuustavoitteeseen näillä näkymin merkittävästi lisäapua näistä kansainvälisistä toimista edes EU:n osalta, jossa on esityksiä myös henkilöautoliikenteen päästökauppaan, mutta myös sen vaikutus olisi varsin pieni.

## Punkt i protokollet PR 45/2023 rd

Meillä Suomessa on tavoite, että me puolitamme liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä ja 65 prosentin vähennys tulisi tapahtua vuoteen 2035 mennessä. Olen äärimmäisen huolissani siitä, miten me tulemme pääsemään tähän tavoitteeseen. Me käsittelemme täällä eduskunnassa valtion budjettia, ja täysin odottamatta olemme saamassa käsiin esityksiä, joissa merkittävästi nostetaan liikenteen päästöjä. Pelkästään tämä jakeluvaihtoehtoon liittyvä liikenteen päästölisäys on noin kymmenen prosenttia koko Suomen kokonaispäästöistä, neljä ja puoli megatonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Olisi hyvä antaa myös kotimaan liikenteelle sellainen signaali tarpeeksi ajoissa siitä, että meidän tulee luopua fossiilisesta polttoaineesta, ja nyt tämä signaali on tosi vääränlainen. Se signaali tarvitaan sen takia, että meillä olisi niitä tuottajia, että me saataisiin niitä puhtaita polttoaineita markkinoille — niitähän ei tule, mikäli meillä ei ole tarpeeksi käyttöä — mutta myös ihmisille signaali siitä, että myös liikennepuolella asiat tulevat muuttumaan. Toivoisin, että voisitte hallituksessa miettiä sitä, että vaikka päätökset olisivat tänä päivänä vaikeita, niin kuitenkin katsottaisiin pitkällä tähtäimellä, nähtäisiin se puhtaampi tulevaisuus siellä kauempana, vuonna 2030 ja 2035, [Puhemies: Kolme minuuttia!] mikä olisi myös valoisa viesti ihmisille.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Hamari.

**18.06 Lotta Hamari sd:** Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta. Esitys kiristää EU:n ilmastopolitiikkaa ja laajentaa päästökauppaa merkittävästi. Päästökauppa on yksi keskeisimmistä ja kustannustehokkaimmista — kuten tässä on tullut jo esille — taloudellisista ilmastopolitiikan ohjauskeinoista. FF55-paketti laajentaa ja kiristää päästökauppaa merkittävästi ja on näin keskeinen keino saavuttaa EU:n päästövaihtoehdot. Tiedämme, että tarvitsemme toimia jatkuvasti aikamme isoon haasteeseen eli ilmastomuutokseen. Pidän tärkeänä — ja SDP:ssä pidämme tärkeänä — että EU:n ilmastotavoitteet saavutetaan ja että valmiuspaketin kunnianhimon taso kokonaisuudessaan varmistetaan. Ja yhdyn tässä myöskin edustaja Pitkon huoliin. — Kiitos.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Oras Tynkkynen.

**18.08 Oras Tynkkynen vihr:** Arvoisa puhemies! Vaikutamme tässä salissa olevan niin herttaisen samanmielisiä, että ehkä tästä debattia ei saa helposti syntymään, joten yritän ehkä vähän debatinomaisesti täältä varsinaisen puheenvuoron puolelta esittää läsnä olevalle ministerille muutamia kysymyksiä.

Tuossa pitimmässä puheenvuorossa harmittelin vähän tätä Ahvenanmaa-poikkeamaa. Sen vaikutus toki Suomen kokonaispäästöjen kannalta ei ole suuren suuri, mutta väärän suuntainenhan sekin on. Ministeriltä kysyisin teidän näkemystänne: minkä takia on päädytty tämänkaltaiseen poikkeamaan, joka kuitenkin tuo tähän arkkitehtuuriin pienen särön?

Toinen kysymys koskee päästökauppatuottojen ohjaamista ilmastotoimiin. Tosiaan nyt tässä päästökauppadirektiivin päivityksessä jäsenmaat veloitetaan käyttämään koko päästökauppatulo ilmastotoimiin, siltä osin kuin sitä jäsenmaille nyt kertyy. Minkälaisia suunnitelmia hallituksella on rahoittaa kansallisia ilmastotoimia näillä päästökauppatuloilla?

## **Punkt i protokollet PR 45/2023 rd**

Ja kolmantena: niin kuin, ministeri, totesitte — tai taisi olla ehkä hallituspuolueen edustaja täältä salista — hallitusohjelmassahan on aika vahva luotto päästökauppaan, niin kuin oikein onkin, koska se on toimiva ja hyväksi todettu ohjauskeino. Nyt kun päästökauppaa laajennetaan hieman meriliikenteeseen, on tulossa rinnakkainen päästökauppajärjestelmä kiinteistöjen lämmitykseen ja tieliikenteeseen, niin se suurin jäljellä oleva päästölähde meillä sekä Suomessa että Euroopassa on maatalous. Maataloutta on sisällytetty päästökauppaan joissakin paikoissa, kuten ainakin Uudessa-Seelannissa, ja kiinnostaisi kuulla ministerin näkemyksiä siitä, että miten näette, voisiko tulevaisuudessa myös maatalous kuulua päästökauppajärjestelmään.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Joon Räsänen.

**18.09 Joon Räsänen sd:** Arvoisa puhemies! Niin kuin monet edustajakollegat ovat täällä todenneet, niin mikäli haluamme muuttaa joidenkin asioiden suuntaa, yleensä taloudelliset kannusteet ovat tähän toimintaan parhaimpia. Senpä takia on aivan oikein, että tässä korostetaan tätä päästökaupan roolia, joka on kiistatta ollut merkittävä. Tällä markkinamekanismilla, eli sillä, että päästöille asetetaan hinta, niitä myös tehokkaasti saadaan vähennettyä.

Arvoisa puhemies! Olisi varmaan ylipäätänsäkin hyvä, että laajemminkin pohtisimme niin täällä ilmastomuutoksen torjunnan puolella kuin muun muassa esimerkiksi luontokadon torjunnan puolella sitä, millä tavalla voimme valjastaa tätä markkinamekanismia entistä paremmin siihen suuntaan, että saavutamme ne tavoitteet, joita olemme itse ja muunkin globaali maailma itsellemme asettaneet, ja pystymme hillitsemään ilmastomuutosta ja toisaalta myös hillitsemään luontokatoa. Eli otettaisiin siinä tämä markkinamekanismi vielä paremmin käyttöön.

Arvoisa puhemies! On tärkeää, että täältä salista lähtee hyvin yksituumainen viesti hallitukselle siitä, että toimenpiteitä tarvitaan, ja se on tärkeää juuri sen takia, että kun viime aikoina julkista keskustelua on seurannut, ei ole voinut välttyä siltä, että myös kritiikki hallituksen ilmastopolitiikkaa kohtaan on viime päivinä voimistunut alan asiantuntijoiden toimesta mutta ihan viimeisimpänä myös ihan ministeriöiden virkamiesten osalta. Ja täytyy todeta, arvoisa puhemies, että tähän kritiikkiin on helppo yhtyä, sillä monelta osinhan hallitus ripustaa oman politiikkansa toiveiden varaan ja sen varaan, että toivotaan, että käy hyvin — luultavasti ehkä jonkun verran sisäpoliittisista syistä, niin että jotkut hallituskumppanit eivät luule, että tässä tehtäisiin liian aktiivista ilmastopolitiikkaa. Sehän olisi varmasti kauheaa.

Arvoisa puhemies! Täällä salissa kun tätä keskustelua on kuunnellut, niin kyllä vahva viesti ja tuki hallitukselle olisi siinä, että kunnianhimon taso voisi olla vieläkin korkeampi kuin se tällä hetkellä on, jotta todella saavutamme ne tavoitteet, jotka olemme itsellemme asettaneet siitä, että Suomi viimeistään 2035 on hiilineutraali ja sitten toivottavasti sen jälkeen myös hiileneutraali. Tältä osin teemme oman osamme siinä taistelussa, joka on kuitenkin ihmiskunnan kannalta se tärkein taistelu, että meillä planeetta säilyy elinkelpoisena myös tuleville sukupolville ja siitäkin eteenpäin.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Wickström.

## Punkt i protokollet PR 45/2023 rd

18.12 **Henrik Wickström r:** Värderade fru talman, arvoisa rouva puhemies! Som helhet upplever jag själv att det här förslaget om utsläppsrätterna är rätt, speciellt med beaktande av den befintliga klimatkrisen som vi lever i. Vi vet också att vi har en mekanism som är väldigt fungerande och det är också fint att vi äntligen har fått det här förslaget hit.

Jag vill sedan också lyfta fram en aspekt ur den här lagstiftningen, och det handlar egentligen om läget i våra hamnar och med tanke på vår sjöfart. I förslaget finns med det här ö-undantaget, som är väldigt viktigt för Ålands ekonomi och livskraft, och det är förståeligt att det finns med här. Men jag undrar, minister Mykkänen, hur man kommer att följa upp den här lagstiftningen så att det här inte föranleder att marknadsläget mellan våra rederier snedvrids?

Jag vill här lyfta fram ett exempel som skedde med tanke på Stena Line, som kort innan det här lagförslaget kom meddelade att de slutar att trafikera mellan Hangö och Nynäshamn delvis på grund av det här ö-undantaget som lades in i lagstiftningen.

Suomessa löytyy paljon satamia. Ja itse pidän huolestuttavana sitä, jos katsoo meidän elinkeinoelämän näkökulmasta, että me olemme tällä hetkellä saareke. Geopolitiikan näkökulmasta olisi tärkeää, että mitä tulee meidän varustamoihin ja myöskin meidän satamiin, niillä olisi mahdollisuuksia houkuttaa tänne myöskin lisää uusia toimijoita. Tiedän varsin hyvin, että muutama viikko sitten, pari päivää ennen kuin tämä lakiesitys tuli tänne meille hallitukselta, Stena Line -yritys ilmoitti, että se lopettaa liikennöinnin Hangon ja Nynäshamnin välillä osittain johtuen tästä saaripoikkeamasta.

Ajattelinkin kysyä ministeri Mykkäseltä: voisitteko te kertoa, tuletteko te jollain tavalla seuraamaan tätä lakia, jotta ei pääse syntymään sellaista tilannetta, että me ei saada tänne mitään varustamoja jatkossa sitten liikennöimään meidän satamista? Tiedän, että löytyy satamia, jotka pyrkivät vahvasti houkuttelemaan myöskin tänne toimijoita, koska, niin kuin me tiedetään, geopolitiikka on muuttunut, ja se on myöskin vaikuttanut vahvasti meidän elinkeinoelämään.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Ministeri Mykkänen.

18.14 **Ympäristö- ja ilmastoministeri Kai Mykkänen:** Arvoisa puhemies! Ensimmäkin kiitän kannustuksesta päästökaupan kehittämiseen. On ilo huomata, että salissa on varsin laaja yhteisymmärrys tänä päivänä eri puolueyhömiökin välillä siitä, että nimenomaan yhtenäisesti Euroopan eri maita kohtelevalla yhtenäisellä päästöjen hinnoittelulla, jota päästökauppa tarkoittaa, on kustannustehokasta ja myöskin tasavertaisempaa eri maiden toimijoiden välillä päästä eteenpäin. Siitähän tässä on kysymys nyt muutaman uuden sektorin osalta tältä osin — kunhan otetaan huomioon tietyt erityisolosuhteet.

Ensimmäkin tässä muutamat edustajat koskettelivat tämän lain piirissä suoraan olevaa asiaa eli tätä saaristopoikkeamaa. Miksi se on ensimmäkin otettu tässä käyttöön, niin sehän on siis EU-lainsäädäntöön otettu sisään sen takia, että useilla maillo Euroopassa on erityisesti alueella olevien saarien osalta se haaste, että saaret ovat ymmärrettävästi erityisen riippuvaisia raskaasta meriliikenteestä niin huoltovarmuutensa kuin asukkaidensa liikkumisen osalta, ja kun tämä meriliikenteen päästökaupan nopea käyttöönotto saattaisi nimenomaan näiden saarten talouden ja asukkaiden liikkumisen kannalta muodostaa lyhyellä aikavälillä voimakkaita lisäkustannuksia, niin on ollut järkevää, että saarille mahdollistetaan

## Punkt i protokollet PR 45/2023 rd

tällainen poikkeama, jos jäsenvaltio niin päättää, jotta pystytään etenemään sitten kuitenkin kokonaisuudessa.

Samalla tietysti on tärkeätä, että myöskin saarten kautta kulkevien laivojen päästövähennyksissä edetään, ja sinänsä on ilolla voitu seurata, että esimerkiksi Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivät suuret varustamot ovat tuoneet uusiutuvan polttoaineen vaihtoehtoja laivoihinsa ja myös esimerkiksi matkustajilla on mahdollisuus vaikuttaa lipun yhteydessä suhteellisen pienellä lisämaksulla siihen, miten paljon uusiutuvaa polttoainetta käytetään. Uskon, että tämä on vasta alku sille, että meidän meriliikenne muuttuu.

Investointiympäristön osalta täytyy sanoa sinänsä, että tällä hetkellä uskottavia teollisia toimijoita keskustelelee meidän kanssa isoista biometanoli-investoinneista vetyyn ja suomalaiseseen sähköön perustuen, ja tässä pontimena on nimenomaan siis näkemys siitä, että kansainvälinen rahtiliikenne, tuhannet rahtilaivat, on ehkä helpoiten nopeasti pääsemässä fossiilisista eroon nimenomaan tällaisen metanolituotannon kautta. Vety ja ammoniakki ovat sitten kauempina tulevaisuudessa.

Edustaja Tynkkynen kyseli seuraavista laajennuksista, joita saattaa olla vuoden 2040 EU-ilmastopakedin kohdalla. Keskusteluissakin erityisesti maatalous on yksi kysymys, onko siinäkin mahdollista käyttää yhtenäisempää, reilumpaa päästöjen hinnoittelua. Tässä kohtaa nyt totean vain sen, että tosiaan yhdenvertaisuus EU-maiden kesken, EU-maiden maataloustuottajienkin kesken, on toki lähtökohtaisesti suomalaisille parempi asetelma kuin se, että meillä on tiukat taakanjakosektorin velvoitteet verrattuna siihen, mitä vaikka Puolassa tai monessa muussa maassa tehdään. Taakanjakosektorin säännöt ovat lähtökohtaisesti aina hankalampia meidän toimijoille, ja kuitenkin päästöjen kannalta olisi myös parempi, että siellä, missä saadaan kustannustehokkaimpia toimia, edettäisiin. Siinä mielessä tämmöinen yhtenäisempi tapa olisi varmasti järkevä suunta kaikkine haasteineen, jos niitä pystytään ratkomaan.

Yleisesti täytyy sanoa, että kun edustaja Pitko täällä kantoi huolta siitä, että EU ei meitä auta Suomen hiilineutraalisuustavoitteen osalta, kun on liian vesitettyjä lakiesityksiä, jos oikein ymmärsin, niin sinänsä täytyy ilolla todeta, että tänä maanantaina EU:n ympäristöministerit pääsivät pitkän väännön jälkeen yhteisymmärrykseen raskaan liikenteen CO<sub>2</sub>-normeista, jotka edellyttävät EU:ssa, että uudet raskaan liikenteen ajoneuvot ovat 2040 jo 90-prosenttisesti muita kuin polttomootoreita, kaupunkibusseissa jo aikaisemmin. On aiemminkin osoittautunut tehokkaaksi tavaksi ohjata autoteollisuuden myynti-, markkinointi- ja tuotekehitystä, että ”EU edellyttää”, ja tähän suoraan vaikuttaa myös Suomen liikenteen päästöihin, millä edellytyksillä täällä käyttövoimat vaihtuvat. Samoin EU:n 2040-paketissa itse asiassa keskeinen kysymys komission kanssa käytyjen keskustelujen perusteella tulee olemaan muun muassa teknisten nielujen hiilen talteenoton kehittämisen kysymykset, jotka jälleen ovat aika keskeisiä siinä, millä keinoilla esimerkiksi Suomen hiilineutraalisuusskenaario toteutuu.

Edustaja Räsänen viittasi, että hallituksen ilmastopolitiikkaa arvostellaan. Sanon vain tässä, että esimerkiksi tänään on uutisoitu Keravalla biohiileen hiiltä ilmakehästä sitovasta uudesta laitoksesta, jonka kohdalla esimerkiksi Ilmastopaneelin puheenjohtaja Markku Ollikainen kertoo, että hän pitää erittäin merkittävänä meidän hiilineutraalisuuden toteuttamiselle näitä hiilen sidontatekniikoita ja skaalausmahdollisuuksia, jotka hallitusohjelmassa on otettu uudella tavalla keskiöön sen takia, että nyt on momentum edetä siinä.

Riksdagen avslutade debatten.



### **Punkt i protokollet PR 45/2023 rd**

Riksdagen remitterade ärendet till ekonomiutskottet, som kommunikationsutskottet, jord- och skogsbruksutskottet och miljöutskottet ska lämna utlåtande till.