

## Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta

Talousvaliokunnalle

### JOHDANTO

#### *Vireilletulo*

Hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta (HE 71/2023 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava talousvaliokunnalle.

#### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Atro Andersson, valtiovarainministeriö
- neuvotteleva virkamies Niina Honkasalo, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Eleonoora Eilittä, työ- ja elinkeinoministeriö
- lakimies Tupuna Manner, Liikenne- ja viestintävirasto
- johtava asiantuntija Helena Waltari, Liikenne- ja viestintävirasto
- osastonjohtaja Elisa Mikkolainen, Väylävirasto
- toimistopäällikkö Gustav Blomberg, Ahvenanmaan maakunnan hallitus
- tarkastaja Henrik Juslin, Ahvenanmaan maakunnan hallitus
- infrastruktuuriministeri Christian Wikström, Ahvenanmaan maakunnan hallitus
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oyj
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- elinkeino- ja ilmastoasiantuntija Teppo Säkkinen, Keskuskauppakamari
- lakimies Kai Massa, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- logistiikkapäällikkö Alina Koskela, Metsäteollisuus ry
- liikenne- ja logistiikkajohtaja Petri Laitinen, Palvelualojen työnantajat PALTA ry
- toimitusjohtaja Annaleena Mäkilä, Suomen Satamat ry
- johtava merenkulun asiantuntija Carolus Ramsay, Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Suomen ilmastopaneeli
- Finavia Oyj
- KvarkenPorts

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2023 vp

- Tallink Silja Oy
- Westenergy Oy Ab
- Kemianteollisuus ry
- Suomen Yrittäjät ry

### VALIOKUNNAN PERUSTELUT

#### *Yleistä*

(1) Hallituksen esityksessä ehdotetuilla muutoksilla täytäntöön pannaan kansallisesti Euroopan unionin päästökauppadirektiiviin 2003/87/EY tehdyt muutokset, joilla pyritään osaltaan vastamaan tiukentuneisiin EU:n päästövähennystavoitteisiin. Esityksen perusteluissa päästökaupan todetaan olevan keskeisin unionitason politiikkatoimi päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

(2) Esityksen mukaan uuden päästökauppalain soveltamisala laajenee voimassa olevaan lakiin verrattuna kattamaan teollisuus- ja energiantuotantolaitosten ja lentoliikenteen lisäksi myös meriliikenteen. Lisäksi lentoliikenteen osalta tehtävillä muutoksilla pyritään tehostamaan lentoliikenteen päästökaupan päästövähennysvaikutuksia. Uudesta polttoaineen jakelijoiden päästökaupasta säädettäisiin esitykseen sisältyvää raportointivelvoitetta lukuun ottamatta myöhemmin erikseen. Valiokunta pitää tärkeänä, että tulevaan polttoaineen jakelun päästökauppaan pyritään mahdollisuuksien mukaan varautumaan ennalta.

#### *Vihreän siirtymän merkitys ja kilpailukykyyn varmistaminen*

(3) Valiokunta pitää päästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden saavuttamista erittäin tärkeänä ja vihreää siirtymää välttämättömänä myös liikennesektorilla. Näin ollen valiokunta pitää kaikkien liikennemuotojen päästövähennystoimia tärkeinä asetettujen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Saadun selvityksen mukaan päästökauppa on osoittautunut tähän mennessä tehokkaaksi keinoksi päästöjen vähentämisessä. Valiokunta katsoo, että päästöjen vähentämisen edistämistä koskevat toimet tulee toteuttaa kustannustehokkaasti, tasapuolisesti ja ottaen huomioon erityisesti toimenpiteiden kilpailukykyyn liittyvät vaikutukset.

(4) Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esitettyjen muutosten myötä sekä meri- että lentoliikenteen kustannukset tulevat lähivuosina kasvamaan merkittävästi Suomessa. Päästökauppa aiheuttaa Suomessa meriliikenteelle vuonna 2026 arviolta 400—500 miljoonan euron ja vuonna 2030 500—600 miljoonan euron kustannukset. Finnair on arvioinut lentoliikenteen vuosittaisten päästökaupan kustannusten olevan yli 100 miljoonaa euroa vuonna 2026. Kokonaisuutena ympäristövaatimuksista aiheutuvat kustannukset meri- ja lentoliikenteelle ovat olennaisesti tätä suuremmat, jos otetaan huomioon kaikki EU-tason vihreää siirtymää koskevaan sääntelyyn liittyvät velvoitteet. Valiokunta pitää päästötavoitteisiin pääsemisen kannalta päästöjen selkeää hinnoittelua tärkeänä.

(5) Valiokunta korostaa, että Suomen maantieteellinen sijainti, pitkät kuljetusetäisyydet keskeisille markkina-alueille ja merenkulun jääolosuhteet nostavat kuljetuskustannuksia Suomessa ver-

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2023 vp

rattuna moniin muihin EU:n jäsenmaihiin. Edellä mainittujen Suomen erityispiirteiden vuoksi myös päästökaupan vaikutus Suomen meri- ja lentoliikenteen hintakilpailukyvyille, ulkomaankaupalle ja matkailulle on saadun selvityksen mukaan suhteellisesti suurempi kuin useimmissa muissa EU-maissa.

(6) Kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on valiokunnan käsityksen mukaan huomattavan laajoja vaikutuksia Suomen kilpailukykyyn ja taloudellisen kehityksen mahdollisuuksiin. Valiokunta pitää näin ollen erittäin tärkeänä, että suomalaisten yritysten kuljetuksiin ja logistiikkaan liittyvät kustannukset ovat kilpailukykyisiä. Päästöjen vähentämistä koskevassa päätöksenteossa tulee siten huolehtia siitä, että vihreästä siirtymästä aiheutuvat kustannukset eivät siirry kohtuuttomassa määrin logistiikan ja sitä hyödyntävän kotimaisen teollisuuden kannettavaksi. Saadun selvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus esimerkiksi metsäteollisuuden liikevaihdosta on jo nykyisellään Suomessa noin kaksinkertainen verrattuna keskeisiin eurooppalaisiin kilpailijamaihin. Asiantuntijakuulemisessa on painotettu, että myös joidenkin muiden maiden huomattavan suurilla yritystukiresursseilla on oma vaikutuksensa suomalaisten yritysten kilpailumahdollisuuksiin kansainvälisesti.

(7) Valiokunta katsoo, että yksi nopea keino logistiikan kustannusten nousun hillitsemiseen on niin sanotun ammattidieselin käyttöönotto. Valiokunta pitää kuitenkin erittäin tärkeänä, että logistiikkakustannusten hallintaan etsitään aktiivisesti myös muita keinoja kilpailukykyyn varmistamiseksi. Asiantuntijakuulemisessa tällaisina muina keinoina on tuotu esille muun muassa väyläverkon kunnosta huolehtiminen, tiekuljetusten riittävän suurien massojen hyödyntäminen, jäänmurron kapasiteetista huolehtiminen sekä päästökauppatulojen käyttäminen vihreän siirtymän edistämiseen ja kustannustason hillitsemiseen.

(8) Valiokunta korostaa, että merkittävien kansallisten erityispiirteiden vuoksi Suomen on erittäin tärkeää myös jatkossa panostaa voimakkaasti ennakkovaikuttamiseen päästökauppadirektiivin tulevien muutosten yhteydessä.

(9) Asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että hallinnollinen taakka tulee jatkossa lisääntymään ehdotettujen muutosten myötä. Valiokunta katsoo, että hallinnollisen taakan lisääntymistä tulee pyrkiä minimoimaan kaikin kansallisesti käytössä olevin keinoin. Esityksen mukaan viranomais-tehtävistä vastaa päästöjen tarkkailun, todentamisen ja raportoinnin osalta Liikenne- ja viestintävirasto ja päästökaupparekisterin osalta Energiavirasto. Valiokunta pitää tärkeänä, että viranomaisten resurssitarpeista pidetään huolta.

### *Globaalin sääntelyn merkitys ja päällekkäisen sääntelyn välttäminen*

(10) Valiokunta katsoo, että yhtenäinen globaali sääntely on toimivin tapa pyrkiä varmistamaan tasapuoliset kansainväliset kilpailuedellytykset Euroopalle ja eurooppalaisille yrityksille. Asiantuntijakuulemisessa on painotettu, että kansainvälisen meriliikenteen päästövähennystavoitteista ja ilmastotoimista tulisi ensisijaisesti sopia kansainvälisessä merenkulkujärjestö IMO:ssa ja lentoliikenteen osalta kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa.

(11) Valiokunta pitää tärkeänä, että kilpailukykyyn varmistamiseksi kaikessa sääntelyssä ja toimissa huolehditaan siitä, että sääntely ja toimenpiteet eivät ole päällekkäisiä globaalilla, EU-ta-

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2023 vp

solla tai kansallisesti. Vastaavasti tulee huolehtia siitä, että esimerkiksi päästökauppaa ja energiaverotusta koskeva säätely ei aiheuta päällekkäistä taakkaa alan toimijoille.

### *Päästökauppatulojen käyttäminen*

(12) Esityksen perusteluissa on arvioitu, että Suomen valtion päästökauppatulot ovat lähivuosina huomattavassa kasvussa, johtuen muun muassa päästöoikeuksien hintakehityksestä, ilmaisten päästöoikeuksien jaon päättymisestä lentoliikenteessä kokonaan vuonna 2026 ja meriliikenteen mukaantulosta.

(13) Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että Suomessa kohdennetaan huutokauppatuloja kasvihuonepäästöjen vähentämistä ja vihreää siirtymää tukeviin toimenpiteisiin ja innovointiin. Erityisen tärkeää on edistää kestävien polttoaineiden saatavuutta ja kaventaa fossiilisten polttoaineiden ja kestävien polttoaineiden hinnan eroa. Meri- ja lentoliikenteen uusiutuvien polttoaineiden tuotantoa ja raaka-aineiden saatavuutta tulee pyrkiä edistämään myös EU-tason vaikuttamisella.

### *Lentoliikenteen päästökauppa*

(14) Valiokunta pitää lentoliikenteen globaalien päästöjen vähentämistä erittäin tärkeänä. Lentoliikenteen osalta ehdotetuilla muutoksilla pyritään tehostamaan lentoliikenteen päästökaupan päästövähennysvaikutusta. Lisäksi ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön direktiiviin sisältyvät kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa hyväksytyt lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysjärjestelmää koskevat niin sanotut CORSIA-säännökset. Saadun selvityksen mukaan nyt täytäntöön pantavat direktiivimuutokset eivät sisällä lentoliikenteen osalta kansallista liikkumavaraa.

(15) Päästökaupan kustannukset kotimaisille lentoyhtiöille olivat vuonna 2022 noin 38,4 miljoonaa euroa. Arvioiden mukaan jatkossa vuosittaiset kustannukset nousevat merkittävästi ollen vuonna 2026 yli 100 miljoonaa euroa. Valiokunta pitää kustannustason nousua huomattavana ottaen huomioon lentoliikenteen kilpailutilanne ja kehitysnäkymät.

(16) Suomen etäisyys keskeisistä markkina-alueista on pitkä ja lentoliikenteen päästökauppaan tehdyt muutokset tulevat lisäämään lentomatrustamisen ja -rahtiliikenteen kustannuksia entisestään. Suomesta tai Suomeen matkustettaessa lentämiselle ei myöskään ole olemassa yhtä käytännöllisiä vaihtoehtoja kuin monessa muussa Euroopan maassa. Lentojen hintojen nousu voi siten vaikuttaa Suomessa myös liike- ja muuhun matkustamiseen suhteellisesti muuta Eurooppaa voimakkaammin. Valiokunta painottaa, että lentoliikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta. Vastaavasti lentoliikenne on hyvin tärkeää myös Suomen sisällä monien alueiden saavutettavuuden kannalta.

(17) Valiokunta on kustannustason nousun myötä erittäin huolissaan eurooppalaisten ja erityisesti kotimaisten lentoyhtiöiden mahdollisuuksista vastata tiukkaan globaaliin kilpailuun. Lentoliikenteen kustannustason nousulla on väistämättä vaikutuksia myös Suomen sisäiseen lentoliikenteeseen. Saadun selvityksen mukaan kustannusvaikutuksia ei ole mahdollista kattaa pelkästään nostamalla lippujen ja lentorahtien hintoja ja eurooppalaisten lentoyhtiöiden on siten välttämättä löydettävä uusia tapoja kattaa kasvavia kuluja, jotta ne eivät menettäisi kilpailukykyään ja

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2023 vp

kannattavuuttaan. Uutta ympäristöystävällisempää lentokoneteknologiaa arvioidaan olevan kaupallisesti saatavilla aikaisintaan 2030-luvulla. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan nousevat kustannukset voivat myös heikentää lentoyhtiöiden mahdollisuuksia tehdä muita päästöjä vähentäviä investointeja, millä saattaa olla vihreää siirtymää hidastavia vaikutuksia.

(18) Valiokunta korostaa saamansa selvityksen perusteella, että tarvittavan uusiutuvan lentopolttoaineen saatavuudessa tulee asiantuntija-arvioiden mukaan olemaan kasvavaan kysyntään nähden huomattavia ongelmia. Kysynnän lisääntymisen myötä polttoaineen hinta ei asiantuntija-arvioiden mukaan tule myöskään kovin helposti laskemaan lähitulevaisuudessa. Esityksen 65 §:ään sisältyy tukimekanismi, jolla pyritään helpottamaan kustannusten nousua kattamalla ilmaisilla päästöoikeuksilla uusiutuvan lentopolttoaineen ja fossiilisen lentopolttoaineen hintaeroa. Valiokunta kantaa huolta siitä, että asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että mainitun tukimekanismin vaikutus ei tule olemaan merkittävä.

(19) Valiokunta korostaa, että kustannusten nousun hillitsemiseksi on erittäin tärkeää edistää uusiutuvan lentopolttoaineen tuotantoa ja käyttää alalta saatavat huutokauppatulot lentoliikennesektorin vihreän siirtymän tukemiseen, kestävä polttoaineen käytön edistämiseen ja vähäpäästöisen lentoliikenteen kehittämiseen. Saadun selvityksen mukaan useilla Euroopan lentoasemilla on jo tällä hetkellä käytössä uusiutuvan lentopolttoaineen hankintatuki.

(20) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että nyt tehtävät ratkaisut saattavat myös johtaa pidempiin lentoreitteihin tai EU:n ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen ohjautumiseen EU:n ulkopuolisten yhteyspisteiden kautta EU:ssa sijaitsevien lentoliikenteen solmukohtien sijaan. Valiokunta korostaa, että tällä voisi olla merkittäviä kilpailukykyä ja myöskin ympäristövaikutuksia heikentäviä seurauksia.

(21) Valiokunta pitää globaaleja ratkaisuja ensisijaisina lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä. Kansainvälisesti sovittujen sääntöjen, kuten CORSIA:n yhdenmukainen toimeenpano on globaalin lentoliikennetoimialan tasavertaisten toiminta- ja kilpailuedellytysten ylläpitämiseksi keskeistä. Asiantuntijakuulemisessa on oltu huolissaan muun muassa mahdollisesta päästökaupan soveltamisalan laajentamisesta jatkossa vuoden 2027 alusta lähtien myös ETA-alueen ulkopuolisiin lentoihin. Valiokunta kiinnittää talousvaliokunnan huomiota siihen, että mahdollisen soveltamisalan laajentumisen on asiantuntijakuulemisessa katsottu voivan vaikuttaa negatiivisesti CORSIA:n globaalin toimeenpanon tehokkuuteen ja lisäävän lentoliikenteen päästökaupan kustannuksia kaksin- tai kolminkertaiseksi nyt arvioidusta tasosta.

### *Meriliikenteen päästökauppa*

(22) Esityksessä ehdotetaan, että meriliikenne sisällytetään päästökauppalaan soveltamisalaan. Valiokunta pitää merenkulun päästöjen vähentämistä erittäin tärkeänä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan päästökauppadirektiivin täytäntöönpanossa kansallista liikkumavaraa on lähinnä niin sanotun saaripoikkeuksen käyttönoton osalta.

(23) Esityksessä meriliikenteen päästökaupan vuosittaisiksi kustannuksiksi on arvioitu vuonna 2026 olevan 400—500 miljoonaa euroa ja vuonna 2030 500—600 miljoonaa euroa.

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2023 vp

(24) Toimivat ja kustannustehokkaat merikuljetukset ovat Suomen ulkomaankaupan elinehto. Saadun selvityksen mukaan meriliikennettä hyödynnetään noin 95 prosentissa Suomen ja muiden EU-maiden välisestä tavarakaupasta, kun muissa EU-maissa tämä on keskimäärin 30 prosenttia. Suomen sijainnista johtuen merikuljetuksia ei voida myöskään merkittävässä määrin korvata muilla kuljetusmuodoilla. Pitkät kuljetusetäisyydet tärkeille markkina-alueille, ankarat jääolosuhteet sekä merikuljetusten keskeinen merkitys tekevät päästökauppalaan vaikutuksista erityisen merkittäviä juuri Suomen ulkomaankaupalle ja huoltovarmuudelle. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että meriliikenteen päästökauppa vaikuttaa myös Suomen kansainvälisiin maantiekuljetuksiin, sillä valtaosa Suomen kansainvälisistä maantiekuljetuksista kulkee meritse.

(25) Asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että meriliikenteen päästökaupan kuljetuskustannuksia nostava vaikutus lisää tuonnin kustannuksia, heikentää viennin hintakilpailukykyä ja alentaa merenkulkualan yritysten investointikykyä. Vastaavanlaisia vaikutuksia on myös muissa EU-maissa, mutta edellä mainituista tekijöistä johtuen vaikutukset voivat olla Suomelle suhteellisesti suuremmat kuin muille EU-maille.

(26) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että merenkulussa ei vielä tällä hetkellä ole käytettävissä sellaista teknologiaa, jolla päästöjä saataisiin teknologian keinoin merkittävästi vähennettyä nykyisestä. Lisäksi on erityisesti korostettu, että puhtaita polttoaineita ei ole kysynnän lisääntymisen myötä riittävästi saatavilla.

(27) Valiokunta korostaa, että Suomen talvimerenkulun jääolosuhteet luovat pysyvän kilpailuhaitan ja kustannusrasitteen mikä tulee ottaa huomioon jatkossa sääntelyn jatkotarkasteluissa. Hallituksen esityksen mukaan jäävahvisteisia aluksia koskee 5 %:n helpotus päästöoikeuksien palauttamisessa. Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin arvioitu, että mainittu poikkeus ei kata jäissä kulun aiheuttamia lisäkustannuksia, ja helpotus on voimassa vain määräaikaisena vuoden 2030 loppuun saakka. Valiokunta katsoo, että tältä osin Suomen on jatkettava vaikuttamistyötä talvimerenkulun huomioimiseksi tulevissa päästökauppadiirektiivin arvioinneissa ja muutoksissa, jotta talvimerenkulun tarvitsemista poikkeuksista saadaan pysyviä.

(28) Valiokunta pitää globaaleja ratkaisuja ensisijaisina meriliikenteen päästöjen vähentämisessä. Valiokunta pitää tärkeänä, että IMO:n taloudellisten ohjauskeinojen mahdollisesti astuessa aikanaan voimaan EU:n päästökauppajärjestelmää tulee tarkastella komission toimesta, jotta vältetään päällekkäisiltä vaatimuksilta ja taakalta. Pitkien kuljetusetäisyyksien ja merikuljetusten keskeisen merkityksen vuoksi on erityisen tärkeää Suomelle, ettei merenkulun päästöistä makseta useampaan kertaan.

(29) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että Suomessa toimii merkittävä meriteknologian klusteri. Meriliikenteen päästövähennystoimien odotetaan luovan liiketoimintamahdollisuuksia Suomen meriklusterille ja energiateknologioiden aloille, kun kysyntä ympäristöystävällisille ratkaisuille ympäristövaatimuksista johtuen lisääntyy. Valiokunta pitää tärkeänä, että nämä mahdollisuudet pyritään hyödyntämään täysimääräisesti.

(30) Asiantuntijakuulemisessa on myös arvioitu, että meriliikenteen sisällyttäminen päästökaupan piiriin yhdessä muun merenkulun ympäristösääntelyn kanssa heikentää todennäköisesti jatkossa kauppa-alusten keskimääräistä jäissäkulukykyä, mikä lisää riittävän jäänmurtokapasitee-

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2023 vp

tin merkitystä. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että jäänmurron toimivuudesta kaikissa olosuhteissa huolehditaan myös jatkossa.

### *Saaripoikkeus*

(31) Esityksen mukaan Suomi ottaa käyttöön määräaikaisen saaripoikkeuksen, jonka mukaan matkustaja-aluksille ei muodostu päästöoikeuksien palauttamisvelvoitetta Ahvenanmaan ja manner-Suomen välisten matkojen osalta vuosina 2024—2030. Esityksen mukaan poikkeuksella voidaan lieventää päästökaupan kustannusvaikutuksia Ahvenanmaalle ja antaa Ahvenanmaalle liikennöiville varustamoille lisää aikaa sopeutua päästökauppaan.

(32) Saadun selvityksen mukaan Ahvenanmaa on käytännössä täysin riippuvainen merikuljetuksista ja merenkulun kustannusten nousulla on siten sen kilpailukyvyllä ja taloudelle erittäin huomattava merkitys. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että ilman saaripoikkeusta päästökaupasta aiheutuvat lisäkustannukset voisivat johtaa myös muutoksiin yhteystarjonnassa ja heikentää siten Ahvenanmaan maakunnan saavutettavuutta ja kilpailullista asemaa. Kuljetuskustannusten nousu voisi lisätä Ahvenanmaalla toimivien yritysten tuotantokustannuksia ja vaikeuttaa myös Ahvenanmaan huoltovarmuuden toteuttamista. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että saaripoikkeus on tässä vaiheessa erittäin tärkeä Ahvenanmaan matkustaja- ja rahtiliikenteen kustannuspaineiden hillitsemiseksi. Saadun selvityksen mukaan Ruotsi on ottamassa käyttöön saaripoikkeuksen manner-Ruotsin ja Gotlannin väliselle liikenteelle.

(33) Toisaalta asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että saaripoikkeuksella voidaan nähdä olevan toimintaympäristön tasapuolisuutta heikentäviä vaikutuksia ja tätä kautta myös mahdollisia kilpailuvaikutuksia. Riski siitä, että varustamot pidentäisivät reittejään käydäkseen pelkätään saaripoikkeuksen vuoksi Ahvenanmaalla päästökaupan välttämiseksi, on esityksessä arvioitu vähäiseksi. Saaripoikkeuksen käyttöönoton on eräissä asiantuntijalausunnoissa katsottu hidastavan merenkulun vihreää siirtymää ja hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamista.

(34) Valiokunta pitää saavutettavuuden ja hyvien yhteyksien turvaamista Ahvenanmaalle erittäin tärkeänä. Määräaikainen kustannustason nousua hillitsevä ja muun muassa Ahvenanmaan huoltovarmuuden turvaamista tukeva saaripoikkeus on siten valiokunnan käsityksen mukaan tarpeellinen ja tarkoituksenmukainen tässä vaiheessa. Valiokunta katsoo, että saaripoikkeuksen soveltamisen yhteydessä on kuitenkin samalla pidettävä huolta mahdollisten markkinavaikutusten ehkäisemisestä.

## **VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS**

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2023 vp

Helsingissä 15.11.2023

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk  
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas  
jäsen Pekka Aittakumpu kesk  
jäsen Marko Asell sd  
jäsen Heikki Autto kok  
jäsen Seppo Eskelinen sd  
jäsen Petri Huru ps  
jäsen Aleks Jäntti kok  
jäsen Marko Kilpi kok  
jäsen Terhi Koulumies kok  
jäsen Mats Löfström r  
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd  
jäsen Pinja Perholehto sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula