

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen) (U 60/2021 vp): Liikenne- ja viestintävaliokuntaan on saapunut jatkokirjelmä UJ 7/2022 vp — U 60/2021 vp mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- ympäristöneuvos Outi Honkatukia, ympäristöministeriö
- neuvotteleva virkamies Niina Honkasalo, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Ville-Veikko Intovuori, Liikenne- ja viestintävirasto
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Neste Oyj
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Keskuskauppakamari
- Linja-autoliitto
- Metsäteollisuus ry
- Suomen Satamaliitto ry
- Suomen Varustamot ry
- Teknologiateollisuus ry

Viitetiedot

Valiokunta on aikaisemmin antanut asiasta lausunnon LiVL 31/2021 vp.

VALTIONEUVOSTON JATKOKIRJELMÄ

Ehdotus

Komission ehdotuksen pääasiallinen sisältö on kuvattu valtioneuvoston kirjelmässä U 60/2021 vp. Valtioneuvoston jatkokirjelmässä annetaan lisätietoja neuvottelutilanteesta sekä ehdotuksien käsittelyn kuluessa saatuja lisätietoja ehdotuksista erityisesti liittyen jatkokirjeessä täsmennettyihin Suomen kantoihin.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvoston kanta on esitetty eduskunnalle 7. lokakuuta 2021 toimitetussa kirjelmässä U 60/2021 vp, jota täydennetään ja täsmennetään tällä kirjeellä seuraavasti:

Päästövähennystavoite ja keinot sen saavuttamiseksi sekä markkinavakausvaranto

Komission ehdottaman -61 %:n päästövähennystason saavuttamiseksi Suomi pitää tarkoituksenmukaisina komission ehdotuksia lineaarisen päästövähennyskertoimen kiristämiseksi ja päästökattoa kertaluonteiseksi leikkaukseksi. Suomi korostaa, että komission ehdotuksen avulla on mahdollista ennakoida päästökaton leikkauksen suuruus riippumatta muutosten lopullisesta voimaantuloajankohdasta.

Suomi korostaa edelleen tarvetta vähentää merkittävästi liikkeellä olevien päästöoikeuksien ylijäämää, minkä vuoksi Suomi tukee komission ehdotusta säilyttää markkinavakausvarannon sisäänottoprosentti 24 %:ssa ajanjaksolla 2023—2030.

Muutokset kiinteitä laitoksia koskevaan päästäkauppaan, hiilirajamekanismi

Suomi arvioi tähän mennessä saatujen lisätietojen perusteella sekä tehtyjen lisäselvitysten pohjalta, että hiilirajamekanismi komission ehdottamassa laajuudessa on hiilivuodon ehkäisykeino EU:n päästäkaupan päästöoikeuksien ilmaisjakoa paremmin yhteen sovitettavissa EU:n ilmastotavoitteiden kanssa pitkällä aikavälillä. Suomi pitää erittäin tärkeänä, että nykyisin ilmaisjaon piirissä olevien sektoreiden hiilivuotoriskin torjunta siirtymäkauden aikana ja mahdollinen vientikompensaatio pyritään ratkaisemaan ennen kolmikantaneuvottelujen aloittamista hiilirajamekanismiasetuksesta.

Suomi suhtautuu myönteisesti EU:n päästöoikeuksien ilmaisjaosta luopumiseen liittyvän siirtymäkauden pituuden eriyttämiseen sektoreittain hiilirajamekanismin kohteeksi tulevilla sektoreilla edellyttäen, että eriyttäminen kasvattaa hiilivuodon torjunnan tehokkuutta ja voidaan toteuttaa hallinnollisesti riittävän yksinkertaisella tavalla. Sementin kohdalla päästöoikeuksien ilmaisjaosta luopumisen siirtymäaika olisi perusteltua pitää komission esittämää lyhyempänä. Muiden sektoreiden osalta Suomi pitää perusteltuna komission ehdottamaa kymmenen vuoden siirtymäaika, etenkin ottaen huomioon viennin hiilivuotoriskiin liittyvät epävarmuudet.

Suomi katsoo, että ilmaisjakoa korvaavasta hiilirajamekanismista koituvien EU:n viennin kielteisten kilpailukykyvaikutusten vähentämiseksi tulisi tarkastella sellaisia ratkaisuvaihtoehtoja,

Valiokunnan lausunto LiVL 22/2022 vp

jotka eivät vaarantaisi hiilirajamekanismin WTOyhdennä mukaisuutta. Lisäksi Suomi katsoo, että mahdollinen ratkaisu tulisi ensisijaisesti olla EU-tasoinen ja torjua hiilivuotoriskiä niiden toimijoiden osalta, joita korvautumisen vaikutukset koskevat.

Muut muutokset kiinteitä laitoksia koskevaan päästökauppaan

Suomi suhtautuu edelleen varauksellisesti komission ehdotukseen alentaa soveltamisalan kuuluminen rajaa biomassaa käyttävien laitosten osalta 95 %:iin nykyisen 100 %:in sijaan. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että päästöoikeuksien ilmaisjako vastaa sen piirissä olevien toimialojen päästökehitystä, ja että ratkaisujen tulisi kannustaa teknologisiin innovaatioihin ja palkita tehokaimpia laitoksia.

Suomen kokonaisedun kannalta olisi tärkeää, että komission ehdotuksen pohjalta päästökaupparjestelmään soveltavat mahdolliset muutokset kannustavat edelleen mahdollisimman suureen kestävyyskriteerit täyttävään biomassaosuuteen päästökaupassa sekä lisäksi Suomen taakanjakosektorille tulevaa taakkaa mahdollisimman vähän.

Suomi suhtautuu alustavan myönteisesti neuvotteluissa esille nousseeseen ajatukseen sisällyttää jätteenpolto päästökaupan soveltamisalaan ja korostaa kattavien vaikutusarviointien tarvetta. Suomi arvioi, että päästövähennyksien hintaohjauksen laajentaminen edistäisi EU-tasolla tarkasteltuna siirtymää kohti 2050 ilmastoneutraaliteettia. Lisäksi taakanjakosektoriin kuuluvan jätteenpolton sisällyttäminen päästökauppaan tasaisi kilpailuolosuhteita eri energiantuotantolaitoksien välillä niin kansallisesti kuin EU-tasolla. Suomi katsoo, että myös jätteenpolton osalta sääntelyn ja ohjauksen tulisi olla tarkkarajaista ja selkeää.

Suomi toteaa, että mahdollisilla päästökaupan soveltamisalan muutoksilla on vaikutuksia päästökaupan ja taakanjakosektorin päästöihin. Suomi pitää tärkeänä, että mahdolliset soveltamisalan muutokset huomioidaan mukauttamalla tarvittaessa liikkeelle laskettavien päästöoikeuksien määrää päästökaupassa ja jäsenvaltioiden taakanjakosektorin päästökiintiöitä.

Suomi ei näe välttämätöntä tarvetta muuttaa EU:n päästökaupan päästöoikeuden liiallisen hinnannousun estämisen mekanismia, mitä myöskään komissio ei ole ehdottanut. Suomi korostaa, että mekanismi ei ole työkalu päästöoikeuden hintatason sääntelyyn vaan periaate hinnan muodostumiselle tulee olla markkinaehtoisuus. Myös jatkossa mekanismin tulee mahdollistaa markkinoiden normaalin hinnanvaihtelun. Tarvittaessa Suomi voi kuitenkin hyväksyä mekanismin nykyisten toimintaperiaatteiden tarkentamisen ja täsmentämisen, jotta sen toiminta on ennakoitavampaa ja läpinäkyvämpää. Muutokset eivät saa kuitenkaan johtaa päästökaupalle luotavaan hintasäännöstelyyn, mikä olisi ristiriidassa järjestelmän keskeisten toimintaperiaatteiden kanssa. Muutosten tulee olla myös yhteensopivia päästöoikeuksien tarjontaan vaikuttavien mekanismien, kuten markkinavakausvarannon kanssa.

Meriliikenteen päästökauppa

Suomi katsoo edelleen, että päästökaupan soveltaminen meriliikenteeseen tulee toteuttaa tavalla, joka on vaikuttava ja kustannustehokas päästövähennysten näkökulmasta ja huomioi jäsenvaltioiden kilpailukyyn. Vaikuttavuuden osalta neuvotteluissa tulisi pyrkiä ratkaisuihin, jotka vä-

Valiokunnan lausunto LiVL 22/2022 vp

hentävät myös päästökaupan välttelyn riskiä. Välttely esimerkiksi aluksen reittiä ja satamakäyntejä muuttamalla voi heikentää päästökaupan tehokkuutta päästövähennyskeinona ja vaikuttaa negatiivisesti EU:n satamiin.

Suomi pitää edelleen tärkeänä, että talvimerenkulun erityisolosuhteet huomioidaan päästökaupassa, sillä erityisolosuhteiden huomioiminen edistää ilmastotoimien hyväksyttävyyttä. Suomi voi tarvittaessa harkita myös muiden merenkulun päästövaikutuksiltaan hyvin vähäisten erityisolosuhteiden huomiointia osana Suomen kokonaisedun kannalta tasapainoista ja ilmastotavoitteiden näkökulmasta riittävän kunnianhimoista kokonaisratkaisua.

Suomi katsoo, että meriliikenteen päästökaupan käynnistäminen tulee ajoittaa siten, että siinä huomioidaan päästökaupan kansalliseen toimeenpanoon kuluva aika, jota tulisi varata riittävästi ehdotuksen hyväksymisen jälkeen. Meriliikenne tulisi sisällyttää päästökaupan piiriin viipymättä komission ehdottaman vaiheittaisuuden sekä komission ehdottaman siirtymäajan puitteissa.

Suomi pitää tarkoituksenmukaisena, että uusiutuvia ja vähähiilisiä polttoaineita kohdellaan meriliikenteen päästökaupassa johdonmukaisesti muiden päästökaupan piiriin kuuluvien sektoreiden ja uusiutuvan energian direktiivin kanssa.

Suomi tukee komission ehdotusta, jonka mukaisesti laivayhtiö on vastuussa päästöoikeuksien palautuksesta. Koska sääntely kohdistuu jäsenvaltioihin, Suomi katsoo ensisijaisesti, että direktiivissä ei tulisi sitovasti säädellä päästökaupan kustannusten jakamisesta toimijoiden välillä. Kuten komission ehdotuksen johdantolausekkeissa on tuotu esille, toimijoiden on mahdollista sopia musteitse siirtää vastuu kustannuksista. Neuvottelutilanteen tätä edellyttäessä Suomi voi tukea harkinnan pohjalta aiheuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti vastuun siirtämistä päästökaupan kustannuksista esimerkiksi muullekin taholle, kuten aluksen operaattorille. Tämän ei tulisi kuitenkaan vaarantaa päästökaupan toimivuutta tai aiheuttaa kohtuutonta hallinnollista taakkaa.

Suomi katsoo, että meriliikenteen MRV-asetuksen tulee tukea päästökaupan tehokasta toimeenpanoa huomioiden samalla pyrkimys pitää hallinnollinen taakka kohtuullisena. Suomi ei pidä tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena laajentaa päästökaupan kattavuutta 5000 GT pienempiin aluksiin ja muihin kasvihuonekaasuihin kuin hiilidioksidi. Sen sijaan MRV-asetuksen kattavuuden laajentaminen laivojen koon ja sisällytettävien kasvihuonekaasupäästöjen osalta tuottaisi lisätietoja, joiden pohjalta olisi mahdollista harkita päästökaupan laajentamisen tai muiden päästövähennyksiin tähtäävien toimien tarvetta ja tarkoituksenmukaisuutta. MRV-asetuksen kattavuuden laajentaminen mahdollistaisi myös päästökaupan kattavuuden laajentamisen myöhemmässä vaiheessa, mikäli laajentamisesta tehtäisiin päätös. Riittävän tietopohjan varmistamiseksi Suomi pitää MRV-asetuksen kattavuuden laajentamista hyödyllisenä.

Uusi tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa

Suomi tukee uuden EU:n laajuisen tieliikenteen ja rakennusten polttoaineet kattavan päästökaupan käyttöönottoa. Valtioneuvosto kiinnittää edelleen huomiota siihen, että komission vaikutusarvio ei luo kattavaa ja tarkkaa kuvaa uuden päästökaupan kustannus- ja päästövähennysvaikutuksista jäsenvaltioiden tasolla. Eri ohjauskeinojen, ml. kotimaan toimet, kokonaisvaikutukset

Valiokunnan lausunto LiVL 22/2022 vp

tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästövähennyksiin sekä niistä aiheutuviin kustannuksiin kotitalouksille ja yrityksille edellyttävät vielä lähempää arviointia.

Uusi päästökauppa todennäköisesti edistäisi taakanjakosektorin päästövähennyksiä EU:n laajuisesti ja sen toteutumisella voisi olla merkittävä rooli Suomen kansallisten liikenteen päästövähennystavoitteiden toteuttamisen kannalta.

Suomi suhtautuu myönteisesti soveltamisalan tarkentamiseen rajauksilla, jotka yksinkertaistaisivat ja selkeyttäisivät päästökaupan hallinnointia jakelijoiden ja viranomaisten osalta. Tällainen muutos voisi olla esimerkiksi soveltamisalan laajentaminen kaikkiin nykyisin päästökaupan ulkopuolella oleviin pieniin lämmöntuotantolaitoksiin riippumatta niiden tuottaman lämmön käyttökohteesta. Suomi on valmis tarkastelemaan myös muita mahdollisia soveltamisalaa koskevia muutoksia, jotka lisäävät järjestelmän vaikuttavuutta ja tasapuolista kohtelua mukaan lukien työkoneiden osalta.

Suomi katsoo, että komission esittämä päästökaupan käynnistämisen aikataulu on tarkoituksenmukainen. Suomi on avoin tarkastelemaan eri vaihtoehtoja järjestelmän käynnistymisvaiheeseen mahdollisesti liittyvän äkillisen hinnannousun hillitsemiseksi markkinavarausvarannon kautta.

Huutokauppatulojen käyttö, ml. rahastot

Suomi pitää tarkoituksenmukaisena, että jäsenvaltiot hyödyntäisivät täysimääräisesti keräämäänsä huutokauppatulot tai niitä vastaavan summan ilmastotoimissaan ja vihreässä siirtymässä sekä oikeudenmukaisen siirtymän tukemisessa.

Suomi suhtautuu myönteisesti komission ehdotukseen innovaatorahaston koon kasvattamiseen ja sille ehdotettuihin uusiin käyttökohteisiin. Suomi toteaa, ettei komission alkuperäiset ehdotukset innovaatorahastosta CBAM-sektorille kohdistettavasta erityishuomiosta ole ratkaisu vientikompensointioksi tai hiilivuodon torjunnaksi niiden toimijoiden osalta jotka mekanismin johdosta altistuvat hiilivuodolle, erityisesti kansainvälisillä markkinoilla toimivat vientiyritykset sekä CBAM-sektoreilla että näiden sektoreiden tuotteita käyttävillä toimialoilla. Suomi korostaa, että myös jatkossa rahasto edistää vihreää siirtymää parhaiten silloin, kun sen tuki kohdistuu teknologianeutraalisti hankkeiden parhaimmistolle. Meriliikenteen päästövähennystoimien edistämiseksi Suomi tukee innovaatorahaston kehittämistä siten, että mahdollisuudet meriliikenteen päästövähennysten edistämiseen paranevat. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi kriteerien päivittämistä sitä koskevassa delegoidussa säädöksessä siten, että ne tukisivat myös meriliikennesektorin pienemmän kokoluokan päästöjä vähentäviä investointeja.

Modernisaatorahaston osalta Suomi tukee muutoksia, jotka ovat yhdenmukaisia EU:n 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa ja joiden voidaan arvioida vähentävän tarvetta tukea muutoin EU-budjetin kautta rahaston edunsaajamaiden vihreää siirtymää. Siten Suomi voi myös tukea prioriteetti-investointien osuuden nostamista vähintään 80 %:iin.

Valiokunnan lausunto LiVL 22/2022 vp

Muuta

Suomi on arvioinut tarkemmin komissiolle ehdotettua toimivaltaa antaa delegoituja säädöksiä ja täytäntöönpanosäädöksiä. Toimivallan siirrot ovat tarkoituksenmukaisia ja ne on määritelty riittävän tarkkarajaisesti. Ehdotukset voidaan hyväksyä. Jatkokäsittelyssä pyritään kuitenkin vielä entisestään täsmentämään komissiolle siirrettävää toimivaltaa antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan laivayhtiöiden hallinnointiviranomaisia koskevat yksityiskohtaiset säännöt.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Valiokunta on aikaisemmin antanut lausunnot LiVL 31/2021 vp — U 60/2021 vp ja LiVL 14/2022 vp — E 2/2022 vp, joissa valiokunta suhtautuu myönteisesti ehdotusten ilmastovaikutuksiin, mutta kantaa huolta kilpailukyystä. Lausunnoissaan valiokunta pitää globaaleja päästövähennystoimenpiteitä ensisijaisina alueellisiin verrattuina. Valiokunta uudistaa lausunnoissa esittämänsä kannat ja toteaa tämän lisäksi seuraavaa.

(2) Valiokunta pitää esitysten tavoitteita kannatettavina, mutta suhtautuu kriittisesti esitysten aiheuttamien lisäkustannusten vaikutuksiin Suomen kilpailukykyyn. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että valtioneuvoston kannassa toimenpiteiden arvioinnit ovat osittain puutteellisia.

Päästökauppa

(3) Päästökauppaa on teollisuuden sektoreilla pidetty erittäin toimivana ja järkevänä sekä tasapuolisesti ohjaavana ja vähiten markkinahäiriöitä aiheuttavana päästövähennysmekanismina. Asiantuntijakuulemisessa merenkulun ja liikennesektorin sisällyttämistä päästökauppaan ei kuitenkaan ole kaikilta osin kannatettu.

(4) Valiokunta kantaa huolta riittävistä siirtymäajoista ja valtioneuvoston kannassa mainitusta järjestelmän käynnistymisvaiheeseen mahdollisesti liittyvästä äkillisestä hinnannoususta. Valiokunta toteaa, että polttoaineiden hinnat ovat jo muuttuneen kansainvälisen tilanteen myötä nousseet, mikä vaikuttaa kuljetusyritysten toimintamahdollisuuksiin. Valiokunnan näkemyksen mukaan päästöoikeuksien määrän pitää olla ennallaan vuoteen 2030 asti.

(5) Valiokunta on lausunnossaan LiVL 14/2022 vp — E 2/2022 vp pitänyt tärkeänä, että sääntely on ennakoitavaa ja teknologianeutraalia. Valiokunta kiinnittää myös huomiota käyttövoima-neutraaliuteen ja kiertotalouden merkitykseen. Tulee myös ottaa huomioon jätepohjaisiin polttoaineisiin perustuvat ratkaisut.

Tieliikenne. (6) Valiokunta kantaa huolta siitä, että valtioneuvoston kannan mukaisesti komission vaikutusarvio ei luo kattavaa ja tarkkaa kuvaa uuden päästökaupan kustannus- ja päästövähennysvaikutuksista jäsenvaltioiden tasolla. Eri ohjauskeinojen kokonaisvaikutukset tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästövähennyksiin sekä niistä aiheutuviin kustannuksiin kotitalouksille ja yrityksille edellyttävät vielä lähempää arviointia. Valiokunta pitää tärkeänä, että päätöksiä tehtäessä on oltava käytettävissä riittävät vaikutusarviointit.

Valiokunnan lausunto LiVL 22/2022 vp

(7) Valiokunta on aiemmin lausunnossaan LiVL 31/2021 vp — U 60/2021 vp katsonut, että esitysten kokonaisvaikutuksia tulee arvioida huolellisesti. Tämän lisäksi on tärkeää kiinnittää huomiota lainsäädäntöehdotusten yhteisvaikutuksiin ja yhteensopivuuteen. Erityisen tärkeää yhteisvaikutusten selvittäminen on tieliikenteen ja rakennusten päästökaupan kohdalla senkin vuoksi, että nämä sektorit myös jatkossa säilyvät taakanjakosektorilla.

(8) Liikenteen sisällyttämistä päästökauppaan on asiantuntijakuulemisissa osin vastustettu. Saadun selvityksen mukaan liikenteen päästöt on mahdollista puolittaa ilman päästökauppaa. On todettu, että raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä ei tällä hetkellä ole olemassa dieselille vaihtoehtoja käyttövoimaa, minkä vuoksi polttoaineen hinnalla ei kuorma-autoliikenteessä ole päästöjä vähentävää ohjaavaa vaikutusta, vaan hinnannousu aiheuttaa ainoastaan lisäkustannuksia alan yrityksille, elinkeinoelämälle ja kuluttajille. Tämän vuoksi on todettu, että liikenteen päästökauppa ei ole toimiva keino vaikuttaa maanteiden tavaraliikenteen päästöihin.

Merenkulku. (9) Suomi on hyvin riippuvainen merikuljetusten toimivuudesta, ja tällä on keskeinen merkitys myös Suomen huoltovarmuudelle. Valtioneuvoston kannan mukaisesti valiokunta kantaa huolta siitä, että talvimerenkulun toimivuus ja kustannustehokkuus tulee turvata. Vaikutavuuden osalta neuvotteluissa tulisi pyrkiä ratkaisuihin, jotka vähentävät merenkulun päästökaupan välttelyn riskiä. Välttely esimerkiksi aluksen reittiä ja satamakäyntejä muuttamalla voi heikentää päästökaupan tehokkuutta päästövähennyskeinona ja vaikuttaa negatiivisesti EU:n sata-miin.

(10) On myös esitetty, että merenkulun sisällyttäminen päästökauppaan nostaa kustannuksia ja lisää jo toteutunutta kuljetuskustannusten nousua. Valtioneuvoston kannan mukaan Suomi tukee komission ehdotusta, jonka mukaisesti laivayhtiö on vastuussa päästöoikeuksien palautuksesta. Ehdotuksen mukaan toimijoiden on mahdollista sopimusteitse siirtää vastuu kustannuksista. Aiheuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti vastuun siirtäminen eteenpäin olisi myös mahdollista.

(11) Valtioneuvoston kannan mukaisesti valiokunta pitää edelleen tärkeänä, että talvimerenkulun erityisolosuhteet huomioidaan päästökaupassa. Uudistaen kantansa edellä mainituissa lausunnoissa valiokunta korostaa, että talvimerenkulun toimivuus on elinehto Suomen elinkeinoelämälle ja kilpailukyvyille.

(12) Valtioneuvoston tavoin valiokunta ei pidä tarkoituksenmukaisena laajentaa päästökaupan kattavuutta 5 000 GT pienempiin aluksiin ja muihin kasvihuonekaasuihin kuin hiilidioksidi. Valiokunta korostaa, että hallinnollista taakkaa ei tule lisätä liikaa laajentamalla päästökauppaa alle 5 000 GT pienempiin aluksiin.

(13) Valiokunta kiinnittää tässä yhteydessä huomiota lausunnossaan LiVL 14/2022 vp — E 2/2022 vp katsomaansa, että EU:n alueellinen päästökauppa tulee korvata globaalilla järjestelmällä, kun sitä vastaava globaali markkinaehtoinen päästöjen vähentämisjärjestelmä myöhemmin tulee voimaan.

Valiokunnan lausunto LiVL 22/2022 vp

Huutokauppatulojen käyttö, ml. rahastot

(14) Valtioneuvoston kannan mukaan Suomi suhtautuu myönteisesti komission ehdotukseen innovaatorahaston koon kasvattamisesta ja sille ehdotetuista uusista käyttökohteista. Valiokunta pitää ehdottoman tärkeänä, että päästökaupalla kerättävät varat käytetään kyseisen sektorin toimintaedellytysten turvaamiseen ja vihreän siirtymän edistämiseen.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 25.5.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Petri Huru ps
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Paula Werning sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker