LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Asiantuntijalausunto

21.10.2024

Eduskunnan talousvaliokunta

TaV@eduskunta.fi

HE 119/2024 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon asiassa. Lailla toimeenpannaan uusi fossiilisen polttoaineen jakelua koskeva päästökauppa, joka annettiin direktiiviehdotuksena osana 55-valmiuspakettia. Direktiivin mukainen jakelijoiden päästökauppa kattaa tieliikenteen, rakennusten erillislämmityksen, rakentamisen sekä nykyisen yleisen päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja energiantuotannon fossiilisen polttoaineen luovuttamisen kulutukseen. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025 ja fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa alkaisi vuonna 2027.

Direktiivin mukainen soveltamisalarajaus tiettyjen polttoaineiden loppukäyttäjäsektoreiden mukaan on kansallisessa toimeenpanovaiheessa osoittautunut olevan mahdoton toteuttaa kustannustehokkaasti nykyisessä jakelujärjestelmässä ja tästä syystä soveltamisalan laajentaminen direktiivin ulkopuolisille sektoreille on perusteltua. Kansallisen lain soveltamisalarajaus on esityksessä pyritty toteuttamaan siten, että soveltamisalasta rajataan ulos kaikki direktiivin soveltamisalan ulkopuolisten sektoreiden polttoaineiden jakelu, joka on nykyisessä jakelujärjestelmässä mahdollista rajata ulkopuolelle. Liikenteen sektorilla pystytään erottelemaan raideliikenteelle erillisjaeltu ja vesiliikenteelle verottomasti jaeltu polttoaine.Tämän lisäksi on tunnistettu, että lentoliikenteessä käytetyt lentobensiini ja lentopetroli voidaan jättää lain soveltamisalan ulkopuolelle. Valitut soveltamisalarajaukset liikenteessä takaavat sen, että päällekkäisyyksiä ei synny yleisen päästökaupan (ETS1) piirissä olevien lento- ja meriliikenteen kanssa.

Vesiliikenteessä soveltamisalarajaus perustuu nykyiseen valmisteverolainsäädäntöön, joka mahdollistaa polttoaineen luovuttamisen tietyntyyppiseen vesiliikenteeseen verottomana. Tämän perusteella jakelija pystyy erottelemaan polttoaineen loppukäyttäjän. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä, että vesiliikenteestä soveltamisalan ulkopuolelle rajataan suuren aluskoon kaupallisessa toiminnassa olevat alukset ja suurin osa

viranomaiskäytössä olevista aluksista. Valittu soveltamisalan rajaustapa tarkoittaa kuitenkin sitä, että pienempien, mukaan luettuna kaupallisessa toiminnassa olevien alusten, käyttämä polttoaine jää käytännössä soveltamisalan piiriin. Soveltamisalarajauksen takia vesiliikenteeseen syntyy tilanteita, joissa aluksen koko määrittää, kuuluuko aluksessa käytetty polttoaine jakelun päästökaupan piiriin vai ei. Liikenne- ja viestintäministeriö on tunnistanut, että esimerkiksi joidenkin saariston yhteysalusten, luotsausalusten ja viranomaisten käytössä olevien alusten käyttämä polttoaine kuuluisi soveltamisalan piiriin. Soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu Väyläviraston, Rajavartiolaitoksen, Tullin, puolustusvoimien ja poliisilaitoksen omistamien ja käyttämien aluksien polttoaineet, mutta soveltamisalaan jää vielä hyvinvointialueiden käytössä olevien aluksien käyttämä polttoaine. Näistä aluksista suurin osa, kaikkiaan useita satoja, on pelastuslaitosten käytössä olevia aluksia. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä, että niille vesiliikenteen toimijoille, joiden käyttämä polttoaine jää soveltamisalan piriin, tarkastellaan mahdollisia kompensaatiovaihtoehtoja jatkotyössä.

Lentoliikenteessä soveltamisalasta on rajattu sekä lentopetroli että lentobensiini. Näitä polttoainetyyppejä ei käytetä direktiivin soveltamisalassa olevilla sektoreilla, joten jakelija pystyy erottelemaan polttoaineet mm. tieliikenteen käyttöön jaellusta polttoaineesta. Soveltamisalan piiriin jää käytännössä sellaiset harrasteilmailijat, jotka käyttävät tieliikennekäytössä olevaa moottoribensiiniä tai -dieseliä käyttövoimanaan ja joiden käyttämää polttoainetta jakelija ei voi täten erotella luotettavasti tieliikenteen käyttöön jaellusta polttoaineesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä, että raideliikenteeseen erillisjaeltu polttoaine jätetään soveltamisalan ulkopuolelle. Raideliikenne on ympäristöystävällinen kulkumuoto. Valtaosa raideliikenteen energiankulutuksesta on sähkönkulutusta (yli 70 prosenttia) ja dieselvetoa käytetään suurimmaksi osaksi raideliikenteessä rataosuuksilla, joita ei ole sähköistetty. Dieselvetoa käytetään myös junien vaihtotyöjärjestelyissä sekä etenkin pienempien rautatieyritysten harjoittamissa rautateiden tavarakuljetuksissa. Pienemmillä rautatieyrityksillä on yleensä käytössään vain rajallinen määrä vetureita, joita on voitava käyttää niin sähköistetyllä kuin sähköistämättömällä rataverkolla. Henkilöliikenteen kuluttaman sähkön tuotanto on jo ETS1:n piirissä.

Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa on tärkeä osa EU-laajuista ilmastopolitiikkaa ja edesauttaa taakanjakosektorin päästövähennysten saavuttamista. Liikenteessä järjestelmän kustannusvaikutukset ovat pitkälti kiinni siitä, kuinka nopeasti liikenne Suomessa sähköistyy. Mitä enemmän autokannassa on vaihtoehtoisten käyttövoimien autoja, sitä vähemmän kustannuksia kansantaloudelle päästökaupasta syntyy. Kevään 2024 kehysriihessä päätettiin, että jakelun päästökaupan kompensaatioksi raskaalle

liikenteelle otetaan käyttöön ammattidiesel. Raskaan liikenteen joustot polttoaineen hinnan suhteen ovat pienemmät eikä suoritemuutoksia saada samalla tavalla aikaan kuin henkilöliikenteessä hinnoittelemalla fossiilista polttoainetta. Fossiilisen polttoaineen hinnoittelulla lisätään myös kannusteita käyttövoiman vaihtamiseen. Ammattidieselin käyttöönotto tarkoittaa, että fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan vaikutus tieliikenteen päästövähennyksiin ja raskaan liikenteen puhtaan siirtymän kannusteisiin pienenee.

Johanna Hiltunen
Suunnittelija