Eilittä, Härmälä

Energiaosasto

TYÖ – JA ELINKEINOMINISTERIÖN VASTINE TALOUSVALIOKUNNALLE ASIASSA HE 119/2024 VP HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI FOSSIILISEN POLTTOAINEEN JAKELUN PÄÄSTÖKAUPASTA

Vastineessa otetaan kantaa valiokuntien asiantuntijakuulemisessa esitettyihin näkemyksiin sekä talousvaliokunnalle toimitetuissa lausunnoissa esitettyihin huomioihin. Monilta osin kuulemisissa ja lausunnoissa esitetyt huomiot liittyvät tulevaan EU:n päätöksenteon vaikuttamiseen tai muussa yhteydessä päätettäviin asioihin kuten talousarvioesityksiin. Vastineessa pyritään kuvaamaan mistä voidaan säätää kansallisesti.

Päästökaupan kustannukset

Valiokunnissa on esitetty kysymyksiä päästökaupan kustannuksista, päästöoikeuden hinnan määräytymisestä sekä siihen vaikuttavista asioista. Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) toteaa, että kansallisella sääntelyllä ei voida vaikuttaa suoraan päästöoikeuden hintaan. Kansalliset toimet päästöjen vähentämiseksi vaikuttavat päästöoikeuden hintaan epäsuorasti, mutta käytännön vaikutus on pieni, sillä Suomen päästöt muodostavat vain pienen osuuden järjestelmään kuuluvista päästöistä. Kansallisilla toimilla on sen sijaan merkitystä toimijoille aiheutuviin kustannuksiin. Mikäli päästövähennystoimilla vähennetään toimijoiden päästöjä, hankitaan vastaavasti vähemmän päästöoikeuksia ja silloin päästöoikeuden hinnan merkitys vähenee.

Uusi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa on EU:n yhteinen politiikkatoimi taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi. Päästökaupan periaatteena on päästöjen hinnoittelun kautta vähentää kustannustehokkaasti päästöjä siellä, missä se on edullisinta EU:ssa.

Polttoaineen jakelun päästökaupan hinnoittelua on käsitelty TEMin arviomuistiossa, joka oli lausunnoilla 23.11.2023-8.1.2024.

Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupassa sääntely tulee kohdistumaan polttoainetta kulutukseen luovuttavaan tahoon, tyypillisesti ns. polttoaineen jakelijaan, joka vastaa valmisteverovelvollista tahoa. Uudessa päästökauppajärjestelmässä em. polttoainetta kulutukseen luovuttavalla taholla on oltava päästölupa ja sen on hankittava ja palautettava kulutukseen luovutetun polttoaineen hiilisisältöön perustuva määrä päästöoikeuksia vuosittain.

Hintavaikutus päästökaupasta tulee kuitenkin kohdistumaan pääosin kulutukseen luovuttajan sijaan polttoaineen loppukuluttajalle, sillä päästökaupan aiheuttamat kustannukset tulevat siirtymään polttoaineiden kuluttajahintoihin. Poikkeuksen tästä muodostavat jotkin pääosin pienteollisuudessa toimivat loppukäyttäjät, jotka ovat itse valmisteverovelvollisia ja, jotka toimivat siten itse kulutukseen luovuttajina. Näiden toimijoiden tilannetta on pyritty esityksessä helpottamaan mahdollistamalla velvoitteiden siirrosta sopiminen.

Kaikki päästöoikeudet lasketaan liikkeelle huutokauppaamalla ne EU:n yhteisellä päästöoikeuksien huutokauppapaikalla. Päästöoikeuden hinta määräytyy markkinaehtoisestihuutokaupoissa. Päästöoikeuksilla käydään kauppaa myös jälkimarkkinoilla sekä johdannaismarkkinoilla.

Järjestelmässä sopeutumisen tekevät käytännössä polttoaineen loppukäyttäjät, joille polttoaineen kuluttajahintojen nousu kohdistuu. Polttoaineen loppukäyttäjillä on korkeamman hinnan myötä kannusteet vähentää polttoaineen käyttöä tai siirtyä mahdollisuuksien mukaan fossiilisen polttoaineen käytöstä muihin energianlähteisiin.

Päästöoikeuden hintaan uudessa fossiilisen polttoaineen jakelua koskevassa päästökaupassa (ETS2) liittyy merkittävää epävarmuutta. Komission esityksen yhteydessä antama vaikutusarvio perustuu n. 50 euron päästöoikeuden hinnalle. Komission esityksen antamisen jälkeen tehtyjen analyysien perusteella on olemassa mahdollisuus sille, että päästöoikeuden hinta nousee merkittävästikin direktiivissä asetettua 45 euron (v. 2020 hinnoin) kynnyshintaa korkeammaksi. Suomessa 50 euron päästöoikeuden hinnan on arvioitu vaikuttavan v. 2030 polttoaineen hintaa nostavasti. Hintavaikutus olisi 16 senttiä bensiinissä, 11 senttiä dieselissä ja n. 13 senttiä kevyessä polttoöljyssä.

ETS2-päästöoikeuksien tarjonta poikkeaa käytössä olevan yleisen päästökaupan (ETS1) aloituksesta siten, ettei järjestelmän alussa tule olemaan suurta päästöoikeuksien yliallokaatiota. Päästöt pysyvät järjestelmälle osoitetun katon puitteissa ainoastaan siinä tapauksessa, että päästöt vähenevät direktiivin mukaisen lineaarisen vähennyskertoimen mukaisesti. Historiallisesti päästöjen vähenemisen tulisi olla siten nopeaa. Päästökauppajärjestelmälle ominaisesti päästökaton ylittävät päästöt tarkoittaisivat pitkään jatkuessaan päästöoikeuksien hyvin niukkaa tarjontaa markkinoilla, mikä toimii ajurina korkeille päästöoikeuden hinnoille.

Hinnanmuodostuksesta on annettu kolme komission eri yhteyksissä antamaa arviota, sekä kuusi komissiosta riippumatonta tutkimuslaitosten tai analytiikkayhtiöiden tekemää analyysiä tai ennustetta.

-Komission FF55-paketin yhteydessä julkaisema vaikutusarviointi, 2021
-Komission omien varojen neuvottelujen yhteydessä antama hinta-arvio, päivitetty 2023.
-Komission maaliskuussa 2024 antama ohje energia- ja ilmastostrategian yhteydessä käytettävistä päästöoikeuden hinnoista.
-Ariadne-Analysis, 2022 Ariadne-Analysis_Carbon-Budget-multi-model-assessment_June2022.pdf (ariadneprojekt.de)
-Vivid Economics, 2022 julkaisematon, mutta referoitu esim. The Social Climate Fund – Opportunities and Challenges for the buildings sector (oeko.de)
-Rickels ym., 2023, 200f22d3-1461-4366-ab70-c1a83fd7dd7f-KWP_2249.pdf (ifw-kiel.de)
-Vertis Environmental Finance, 2024, Homaio - What is the EU ETS 2 Price Forecast for 2030?; Carbon Pulsen uutinen; EU ETS2 prices seen hitting €200 mark by 2030 - analysts « Carbon Pulse (carbon-pulse.com)

-Potsdam Institute for Climate Impact Research , 2024, Carbon prices on the rise? Shedding light on the emerging EU ETS2 * by Claudia Günther, Michael Pahle, Kristina Govorukha, Sebastian Osorio, Theofano Fotiou :: SSRN
-Veyt, webinaari, 2024, ETS 2 Webinar: Carbon Allowance Price Forecast | Veyt ; ETS 2 could see allowance price above EUR 200/t - YouTube

Euroopan Komissio esitti lainsäädäntöaloitteen yhteydessä julkaistussa vaikutusarvioissa 50 euron hinta-arvion päästöoikeuden hinnalle ETS2:ssa. Vaihtoehtoisessa skenaariossa, jossa hinnoittelun rooli päästöjen vähentämisessä olisi ollut annettua esitystä suurempi hintataso olisi ollut 80 euroa.

Komissio on ohjeistanut maaliskuussa 2024 käyttämään energia- ja ilmastostrategian laskennan yhteydessä ETS2:lle seuraavia vuoden 2023 hintatasossa ilmoitettuja vuosikohtaisia hintoja: 30 € vuodelle 2027, 50 € vuodelle 2028 ja 55 € vuosille 2029 ja 2030. Vuodesta 2031 alkaen komissio ohjeistaa käyttämään ETS1 päästöoikeuden hinta-arviota, joka on 95 € vuodelle 2030 (KOM on antanut arvion ETS1 päästöoikeuden hinnasta vain joka 5. vuodelle).

ETS2:n hintatasoa on arvioitu myös kesken olevissa omien varojen neuvotteluissa, joissa käytetyt komission tekemät hinta-arviot vuoden 2018 hintatasossa ovat: 29 € vuodelle 2027, 47 € vuodelle 2028 ja 54 € vuodelle 2029 ja 62 € vuodelle 2030.

Muiden tahojen tuottamat analyysit viittaavat komission esittämiä arvioita korkeampaan päästöoikeuden hintaan. Osa mallinnuksista ennustaa hintatasoa ainoastaan vuodelle 2030.

Ariadne-Analysis –raportissa (2022) tarkasteltiin taakanjakosektorin päästövähennysten hintaa. Analyysi on toteuttu ennen direktiiviä koskevien neuvottelujen loppua, eikä mallinnus noudata tarkasti toteutunutta ETS2:n soveltamisalaa. Melko pitkälti ETS2:n soveltamisalaa vastaavalle taakanjakosektorin päästöoikeudelle arvioitiin analyysissä hinnaksi 175-300 euroa (v. 2021 hintatasolla) vuonna 2030 riippuen käytetystä arviointimallista.

Vivid Economicsin Transport & Environmentille toteuttaman (2022) mallinnuksen perusteella päästöoikeuden hinta olisi 85 euroa vuonna 2027 ja nousisi 140 euroon vuonna 2030. Mallinnus on toteutettu direktiiviä koskevien neuvottelujen ollessa kesken, ja siinä on oletettu komission alkuperäisen esityksen mukaisesti päästökaupan käynnistyminen v. 2026 vuoden 2027 sijaan, mikä vaikuttanee myös lopputuloksiin.

Rickels ym. (2023) tulosten perusteella päästöoikeuden hinta nousisi 297 euroon vuoteen 2030 mennsä (v. 2022 hinnoilla). Analyysissä todetaan myös, että järjestelmälle asetetulla 45 euron kynnyshinnalla (€50,56 v. 2022 hinnoin) järjestelmän päästökatto ylittyisi 415 Mt:lla eli n. 40 prosentilla.

Potsdam Institute for Climate Impact Research (2024) mallinnuksen perusteella päästöoikeuden hinta olisi välillä 71-261 euroa vuonna 2030. Mallinnus on toteutettu kolmen skenaarion mukaisesti, ja muuttuvana tekijänä on muiden energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden vaikuttavuus. Tarkastelun näkökulma on Saksan päästövähennyksissä ETS2-sektorilla, ja mallinnuksessa oletuksena on, että muiden energiatehokkuuteen liittyvien toimenpiteiden ja ETS2:n yhteisvaikutus toteuttaa Saksan päästövähennystavoitteen vuodelle 2030. Hintojen viitevuotta ei ole mainittu.

Vertis Environmental Financen (2024) analyysi viittaa siihen, että päästöoikeuden hinta ETS2:ssa saavuttaisi 222 euroa vuonna 2030. ETS1:n arvioitu hintataso ylitettäisiin v. 2029, jolloin hinta olisi 175 euroa. Analyysin korkeiden päästöjen skenaariossa hinta nousisi 260 euroon v. 2030. Matalien päästöjen skenaariossa hinta olisi n. 110 euroa v. 2030. Hintataso olisi Vertisin mallinnuksen mukaan 58-75 euroa vuosina

2027-2028 perusennusteessa sekä matalien päästöjen ennusteessa, mutta ylittäisi sen jälkeen selvästi direktiivin mukaisen kynnyshinnan kaikilla ennustepoluilla.

Veyt esitti webinaarissa kesäkuussa 2024 oman ennusteensa, jonka mukaisesti ETS2:n kysynnän ja tarjonnan tasapaino tulee olemaan tiukka vuosien 2027-2028 jälkeen ja päästöoikeuden hinta voi ylittää 200 euroa vuonna 2030. Nopean päästöjen vähenemisen skenaariossa hinta ylittäisi 100 euroa vuonna 2030. Kaikissa skenaarioissa hintataso olisi hieman yli 50 euroa vuonna 2027 huutokauppojen käynnistyessä. Veyt kuitenkin huomauttaa, että kansalliset päästöjä vähentävät toimet voivat laskea hintoja merkittävästi.

Yleisellä tasolla voidaan todeta, että toteutuvaan hintatasoon vaikuttaa päästöjen vähentymisen nopeus ETS2-sektorilla koko EU:ssa. On oletettavaa, että päästöt vähenevät aluksi nopeimmin mm. fossiilisesta lämmitysenergiasta riippuvaisten maiden lämmityssektoreilla, mutta vähenemisen nopeuteen liittyy merkittävää epävarmuutta. Järjestelmä sisältää hinnannousua hillitseviä mekanismeja, mutta niiden kykyyn hillitä päästöoikeuden hinnan kasvua liittyy epävarmuutta erityisesti vuoden 2029 jälkeen.

Polttoaineiden hinta muodostuu polttoaineen raaka-aineen hinnasta, eli esimerkiksi öljyn maailmanmarkkinahinnasta, jalostuksen kustannuksesta, jakelukustannuksesta, jakelijoiden ja vähittäiskauppiaiden katteista, valmisteverosta, arvonlisäverosta sekä mahdollisesta uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen hintavaikutuksesta sekä tulevaisuudessa myös päästöoikeuden hintavaikutuksesta. Suomi ei voi vaikuttaa päästöoikeuden hintaan. Haluttaessa polttoaineen kuluttajahintaan voidaan vaikuttaa kuitenkin muiden keinojen kuten verotuksen avulla.

Päästökauppadirektiiviin sisältyvät päästöoikeuden hinnannousua hillitsevät mekanismit

Päästökauppadirektiiviin sisältyy mekanismeja, joiden tarkoituksena on hillitä päästöoikeuden hinnan nousua. Valiokuntien kuulemisissa on esitetty kysymyksiä mekanismien toiminnasta. Mekanismien toiminnasta ei voida säätää kansallisesti. Liiallisen hinnannousun johdosta suoritettavat toimenpiteet esitellään HE:n sivuilla 16-17.

Hinnannousua hillitsevät mekanismit ETS2:ssa perustuvat päästöoikeuksien vapauttamiseen markkinavakausvarannosta tiettyjen kriteerien täyttyessä. Markkinavakausvarantoon luodaan 600 miljoonaa ETS2 päästöoikeutta vuonna 2027.

Toimenpiteiden aktivoitumisaika riippuu siitä, minkä kriteerin perusteella päästöoikeuksia vapautetaan markkinoille. Vaihteluväli aktivoitumiselle on 2-6 kuukautta ko. kriteerin mukaisten olosuhteiden täyttymisestä.

Päästökauppadirektiivin 30 h artiklassa säädetään liiallisen hinnannousun johdosta tehtävistä toimenpiteistä, joiden myötä vapautetaan lisää päästöoikeuksia markkinoilla. Artiklassa 30 j säädetään päästökaupan huutokaupan lykkäämisestä vuodella, mikäli hintataso katsotaan liian korkeaksi.

Ylimääräisiä päästöoikeuksia vapautetaan huutokaupattavaksi seuraavissa tilanteissa:

Edellytyksenä päästöoikeuksien määrä

1) Mikäli päästöoikeuksien keskihinta on yli kolmena peräkkäisenä kuukautena yli kaksinkertainen (vuosina 2027 ja 2028 1,5 kertainen) verrattuna päästöoikeuksien keskihintaan edeltävinä kuutena peräkkäisenä kuukautena, niin50 miljoonaa päästöoikeutta vapautetaan markkinavakausvarannosta

2) Mikäli päästöoikeuksien keskihinta ylittää 45 euron hinnan kahden peräkkäisen kuukauden ajan 31 päivään joulukuuta 2029 saakka, niin20 miljoonaa päästöoikeutta vapautetaan markkinavakausvarannosta

3) Mikäli päästöoikeuksien keskihinta on yli kolminkertainen verrattuna päästöoikeuksien keskihintaan edeltävinä kuutena peräkkäisenä kuukautena, niin150 miljoonaa päästöoikeutta vapautetaan markkinavakausvarannosta

Jos kohdassa 2 tarkoitettu edellytys on täyttynyt samana päivänä kuin 1 tai 3 kohdassa tarkoitettu edellytys, lisäpäästöoikeuksia vapautetaan ainoastaan 1 tai 3 kohdan nojalla. Jos yksi tai useampi 1, 2 tai 3 kohdassa tarkoitetuista edellytyksistä on täyttynyt ja päästöoikeuksia on sen johdosta vapautettu, lisäpäästöoikeuksia ei vapauteta aiemmin kuin 12 kuukautta sen jälkeen. Jos 2 kohdassa tarkoitettu edellytys on täyttynyt uudelleen 12 kuukauden ajanjakson jälkipuoliskolla, komissio arvioi asetuksen (EU) 2018/1999 44 artiklalla perustetun komitean avustamana toimenpiteen tehokkuutta ja voi päättää täytäntöönpanosäädöksellä, että 12 kuukauden rajoitetta vapauttaa päästöoikeuksia ei sovelleta.

Kynnyshintaan perustuva mekanismi on voimassa vuoden 2029 loppuun saakka. Myös päästöoikeuden hinnan kasvun kriteerit ovat vuosille 2027 ja 2028 lievemmät kuin sen jälkeen.

Päästökauppadirektiivin uudistamisesta on odotettavissa komission ehdotus vuoden 2026 aikana. Ehdotuksessa annettaisiin säännöt vuodesta 2030 käynnistyvälle päästökauppakaudelle.

Huutokauppatulot ja niiden käyttö

Valiokunnissa on kysytty huutokauppatulojen yleiskatteellisuudesta, käytöstä sekä raportoinnista.

Päästökauppadirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on käytettävä päästökaupasta saadut tulot tai niiden tulojen rahallista arvoa vastaava määrä yhteen tai useampaan artiklan 10 kohdan 3 mukaisista käyttötarkoituksista (käyttötarkoitukset esitetty HE:n s. 12-14). Osassa jäsenvaltioista sovelletaan tulojen korvamerkintää, jolloin päästökauppatulot käytetään suoraan direktiivin mukaisiin kohteisiin. Suomi ei useiden muiden maiden tavoin sovella tulojen korvamerkintää, vaan päästökauppatulot ovat valtion yleiskatteellisia tuloja, jotta päätöksentekomahdollisuuksia ei rajoitettaisi. Energiavirasto tilittää lyhentämättömänä päästökauppatulot valtion tulomomentille. Budjettiprosessissa sovitaan kaikista talousarvion menoista ja osoitetaan siihen tarvittavat tulot.

Päästökauppatulojen tai niitä vastaavan rahasumman käytöstä tulee raportoida vuosittain EU:lle. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että Suomessa TEM raportoi valtion edellisen vuoden rahankäytön perusteella ko. vuoden päästökauppatuloja vastaavan rahamäärän käytöstä sellaisiin kohteisiin, jotka täyttävät artiklan 10 kohdassa 3 mainitut kriteerit. Raportointivaatimus koskee uuden ETS2-päästökaupan huutokauppatuloja kokonaisuudessaan, lukuun ottamatta kansallisen soveltamisalan laajennuksen perusteella saatuja tuloja, joiden käytöstä jäsenmaa saa päättää itse.

Soveltamisalan kansallinen laajennus

Valiokuntien kuulemisissa on kysytty syitä kansalliselle laajennukselle sekä miksi nykyistä polttoaineen värjäystä ei voisi hyödyntää polttoaineen käyttökohtien erittelyssä etukäteen ja siten välttyä kansallisesta laajennuksesta erityisesti maa- ja metsätalouteen.

Polttoaineen jakelun päästökaupan toteutusmalleja ml. mahdollisuudet polttoaineen etukäteiseen erotteluun soveltamisalaan kuuluviin ja kuulumattomiin polttoaineisiin on käsitelty TEMin arviomuistiossa, joka oli lausunnoilla 23.11.2023-8.1.2024.

Ehdotetut kansalliset laajennukset perustuvat nykyisen polttoaineen verotus- ja jakelukäytäntöihin. Nykyisten rakenteiden varassa ei ole mahdollista etukäteisesti tunnistaa ehdotettujen laajennusten kohde sektoreille eli maa- ja metsätalouteen sekä vapaa-ajan veneilyyn käytettävää polttoainetta sellaisesta polttoaineesta, joka päätyy käytettäväksi ETS2:n soveltamisalaan kuuluvilla sektoreilla. Polttoaineiden erottaminen toisistaan tulisi toteuttaa esim. polttoaineen värjäyksen avulla.

Järjestelmän toiminta vaatisi viranomaisresursseja sen valvomiseen, ettei fossiilisen
polttoaineen jakelun päästökaupan ulkopuolelle tarkoitettua polttoainetta käytettäisi järjestelmän soveltamisalan piirissä.

Huviveneilyssä käytetään samoja bensiini- ja diesel-polttoaineita kuin tieliikenteessä. Huviveneissä käytettävästä polttoaineesta merkittävä osa hankitaan tieliikenteen tankkausasemilta, eikä näitä polttoainevirtoja ole mahdollista nykytilassa erottaa toisistaan.

Maa- ja metsätalouden työkoneissa ja tuotantorakennuksissa polttoaineena on tyypillisesti kevyt polttoöljy. Nykyisellään polttoaineen värjäystä käytetään erottamaan kevyt polttoöljy dieselöljystä lisäämällä kevyeen polttoöljyyn punaista väriainetta. Kevyen polttoöljyn loppukäyttökohteiden erottelu etukäteen ei kuitenkaan ole mahdollista, sillä värjättyä kevyttä polttoöljyä käytetään niin ETS2 soveltamisalaan kuuluvassa toiminnassa (esim. rakennusten erillislämmitys) kuin sen ulkopuolelle kuuluvassa toiminnassa (esim. maatalous). Maataloudessa käytetyn polttoöljyn kevyempi verotuskohtelu toteutetaan valmisteveron palautusten avulla. Nykyinen valmisteverotukseen perustuva värjäyskäytäntö ei siten noudata ETS2:n rajauksia soveltamisalaan kuuluvista ja sen ulkopuolelle jäävistä loppukäytön kohteista. Siten nykyisen polttoaineen värjäyskäytännön perusteella ei voida myöskään tehdä päästökauppadirektiivin edellyttämää soveltamisalan rajausta.

Polttoaineen värjäyksen avulla eriytetyn jakelun tapauksessa jakelijoiden päästökauppaan sisältyvälle ja sen ulkopuolelle jäävälle polttoaineelle (esim. ”maatalouspolttoöljy”) tulisi olla omat merkkivärinsä. Lisäksi nämä polttoaineet vaatisivat oman jakelunsa, eli käytännössä omat jakelupumput ja -säiliöt huoltoasemilla, sekä oman kuljetuskalustonsa ja omat säiliönsä myös värjätyn polttoaineen kaikissa varastointivaiheissa. Erillinen logistiikka vaadittaisiin johtuen siitä, ettei värjätyn polttoaineen kuljettamiseen tai varastointiin käytettävää säiliötä voi jatkossa käyttää värjäämättömän tai toisenväriseksi värjätyn polttoaineen säilytykseen ilman polttoaineen tahatonta värjäytymistä.

Käytännössä huoltoasemille ja polttoaineen kuljettamiseen ja varastointiin käytettävään logistiikkaan jouduttaisiin investoimaan merkittävästi, jotta ratkaisu olisi mahdollinen.

On todennäköistä, että vaikka maatalouden polttoaine eriytettäisiin värjäyksen avulla, tulisi polttoaineen hinta siitä huolimatta nousemaan johtuen ko. polttoaineen eriytetystä jakelusta johtuvista kustannuksista. Uuden jakelujärjestelmän perustamisesta ja ylläpidosta sekä vaadittavasta uudesta kuljetus- ja jakelukalustosta aiheutuisi polttoaineen jakelijoille ja vähittäiskauppiaille kustannuksia, jotka vaikuttaisivat osaltaan polttoaineen hintaa nostavasti.

On myös epäselvää, miten kattava tällaisen ”maatalouspolttoöljyn” jakeluverkosta muodostuisi ja millaisen lisäkustannuksen se aiheuttaisi verrattuna nykyiseen kevyen polttoöljyn hintaan verrattuna. On mahdollista, että erot logistiikkakustannuksissa ja kysynnässä johtaisivat myös nykyistä voimakkaammin toisistaan eriytyviin hintatasoihin alueellisesti.

Päästökauppadirektiivi tullaan avaamaan ja neuvottelemaan uudestaan vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. On mahdollista, että tässä yhteydessä myös fossiilisen polttoaineenpäästökaupan soveltamisalaan tehdään muutoksia. Siten tulisi harkita tarkkaan millaisia mahdollisia muutoksia Suomen nykyiseen polttoaineen jakelujärjestelmään kannattaa tehdä olettaen, että uudet järjestelmät saattaisivat olla käyttökelpoisia vain muutaman vuoden ajan kuluvan vuosikymmenen lopulla.

Vaikutukset maa- ja metsätalouteen

Valiokuntien kuulemisessa on esitetty arvioita lisäkuluista maa- ja metsätaloudelle sekä keskusteltu mahdollisista kustannusten hyvityskeinoista. Ehdotetulla lailla ei säädetä eikä oteta kantaa mahdollisiin hyvityksiin, vaikka näitä on kuvattu hallituksen esityksessä.

MTK:n lausunnossa todetaan, että MTK:n arvion mukaan esitys voi nostaa maa- ja metsätalouden vuotuisia kustannuksia 60 milj. eurolla vuodessa

Hallituksen esityksen sivulla 47 todetaan, että arvio lisäkustannuksista vuoden 2021 päästöjen perusteella ja 50 euron päästöoikeuden hinnalla olisi 62,5 milj. euroa vuodessa, josta 19 milj. euroa kohdentuisi maa-, metsä- ja kalatalouden tuotantorakennusten lämmitykseen ja 43,5 milj. euroa maa- ja metsätalouden työkoneiden polttoainekustannuksiin.

Tuleva päästökehitys vaikuttaa päästöoikeuden hinnan ohella kustannuksiin. Myös maa- ja metsätaloudessa päästökaupan aiheuttamat lisäkustannukset johtuisivat suoraan kulutetun polttoaineen tuottamista päästöistä. Jos sektorin päästöt laskevat, laskevat myös kustannukset samassa suhteessa. HE:n sivulla 33 todetaan, että maataloussektorin päästöjen vähenemisen odotetaan olevan kuitenkin hidasta lähitulevaisuudessa. Tämä johtuu mm. vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen hitaudesta. Näin ollen TEMin näkemys fossiilisen polttoaineen päästökaupan lisäkustannuksen mittaluokasta maa- ja metsätaloudelle vastaa MTK:n esittämää arvioita.

MTK on lausunnossaan esittänyt, että hallituksen esityksen sivulla 52 esiintyy virheellinen tulkinta energiaverodirektiivin mahdollistamasta palautusjärjestelmästä. Valtiovarainministeriö vastaa energiaverodirektiivistä. Valtiovarainministeriöltä saadun selvityksen mukaan:

Energiaverodirektiivin (2003/96/EY) suomenkielinen 8 artiklan 2 kohta kuuluu seuraavasti:

”2. Tätä artiklaa sovelletaan seuraaviin teollisuus- ja ammattitarkoituksiin: maatalouteen, puutarhaviljelyyn, kalanviljelyyn ja metsänhoitoon;”

Energiaverodirektiivin suomenkielinen 15 artiklan 3 kohta kuuluu seuraavasti: ”Jäsenvaltiot voivat soveltaa nollaverotusta maataloudessa, puutarhaviljelyssä, kalanviljelyssä ja metsänhoidossa käytettäviin energiatuotteisiin ja sähköön.”

Hallituksen esityksessä käytetty arvio siitä, mitä metsänhoidolla tarkoitetaan ja mahdollistaako tuen laajentamisen metsätalouteen, perustuu edellä mainittuun energiaverodirektiivissä käytettyyn sanamuotoon metsänhoito. Sillä, mitä metsänhoidolla tarkemmin tarkoitetaan energiaverotuksessa, voidaan direktiivin sanamuodon ja yleiskielen merkityksen mukaisesti perustellusti lisäksi nojautua erityisesti toimialaluokitukseen (TOL 2008), jota käytetään energiaverotuksessa määriteltäessä tukeen oikeutettuja toimintoja (esimerkiksi teollisuuden ja kaivostoiminnan alennettu sähköverokanta).

Toimialaluokituksessa metsänhoito (luokka nro: 02100) määritellään seuraavasti:
Tähän kuuluu metsän kasvatus ja metsänhoitoon liittyvät toiminnot: metsän uudistusalan valmistaminen, kuten raivaus, muokkaus ja kulotus; metsänviljely (kylvö ja istutus), luontainen uudistaminen, perkaus ja harvennus; pellon metsitys; taimikonhoito ja nuoren metsän kunnostus; pystykarsinta; metsänlannoitus; metsäpuiden taimitarhojen toiminta; metsäpuiden siementuotanto, kuten käpyjen keruu siementuotantoa varten.

Metsänhoidon määritelmä ei siis sisällä puunkorjuuta (luokka nro 02200) , joka toimialaluokituksessa määritellään seuraavasti:
Puunkorjuuseen luetaan aines- ja polttopuun hakkuu ja lähikuljetus sekä jalostamattomassa muodossa käytettävän puutavaran teko. Tähän kuuluu: metsäkoneyrittäjät; raakapuun hakkuu ja metsäkuljetus (lähikuljetus); jalostamattomassa muodossa käytettävän puutavaran teko, kuten kaivospölkyt, aidanpylväät ja muut pylväät; polttoaineena käytettävän puun keruu ja teko; hakkuutähteen keruu ja metsähakkeen teko energiantuotantoon; puuhiilen tuotanto metsässä perinteisin menetelmin.

Direktiivissä on tehty ero puunkorjuutoiminnan ja metsänhoidon välillä. Koska kyse on juridisesta tekstistä ja mahdollisuudesta poiketa yleisestä verotasosta, direktiivin sanamuodolle ja myös sille lähtökohdalle, että poikkeuksia pääsäännöstä (veronalennus) tulkitaan suppeasti, on annettava (merkittävä) painoarvo. Näin ollen hallituksen esityksessä käytetty muotoilu on ollut perusteltu, kun arvioidaan energiaverodirektiivin sisältöä.

Säännellyn yhteisön velvoitteista sopiminen

NEOT on esittänyt kuulemisen yhteydessä ehdotettuun lakiin sisältyvän sopimusmenettelyn olevan epäselvä vastuukysymysten osalta sekä esittänyt kysymyksen siitä, miten menetellään tapauksissa, joissa jakeluyhtiö ei tiedä loppukäyttöä.

Sopimusmenettely on rajattu koskemaan ainoastaan soveltamisalaan kuuluvaa polttoainetta. Jos valmisteverovelvollinen toimija A siirtää vastuunsa toimijalle B, jolta se on hankkinut sopimuksen kohteena olevan polttoaineen, tarkoittaa tämä, että toimija B voi luovuttaa ainoastaan päästökaupan piiriin kuuluvaa polttoainetta toimijalle A ja näin ollen hoitaa kaikki laissa säädetyt velvoitteet tämän polttoaineen osalta kokonaisuudessaan. Jos toimija A kuitenkin käyttäisi polttoainetta muuhun käyttöön kuin soveltamisalan piiriin kuuluvaan käyttöön ei tällä olisi vastuun kannalta merkitystä, koska toimija B ei voisi luovuttaa sopimusmenettelyn puitteessa muuta kuin päästökaupan alaista polttoainetta. Jos toimijalla A:lla kuitenkin olisi esimerkiksi merkittävää soveltamisalaan kuulumatonta käyttöä, kuten raaka-aine- tai apuainekäyttöä, edellyttäisi hinnoittelun kohdentaminen ainoastaan soveltamisalaan kuuluvaan polttoaineeseen sitä, että toimija A itse olisi säännelty yhteisö ja siten voisi luotettavasti raportoida polttoaineen käytöstä.

Toinen vastuukysymys liittyy soveltamisalan ulkopuoliseen käyttöön luovutettuun polttoaineeseen ja jakelijan mahdollisuuteen tietää todellisesta loppukäytöstä. Päästökauppaa ei sovelleta ehdotetussa laissa oleviin rajattuihin poikkeuksiin, eli tietyille toimialoille erillisjakeluna toimitettaviin polttoaineisiin. Rajaukset perustuvat joko helposti tunnistettavaan toimijaan (kuten puolustusvoimat) tai nykyisen verottomuuden piirissä oleviin erillisjaeltuihin polttoaineisiin. Päästökaupan velvoitteet eivät koske soveltamisalan ulkopuolista käyttöä. Jakelija ei kuitenkaan luotettavasti voi tietää mitä polttoaineelle tapahtuu sen jälkeen, kun se on luovuttanut erän poikkeuksen piirissä olevalle toimijalle. Polttoaineen vastaanottanut toimija voisi esimerkiksi jakelijan tietämättä myydä polttoaineen eteenpäin päästökaupan soveltamisalaan kuuluvaan toimintaan, esimerkiksi vesiliikenteen verottoman polttoaineen voi käyttää rakennuksen lämmityksessä. Lähtökohtaisesti, jos verottomasta varastosta jaellaan eteenpäin lain soveltamisalaan kuuluvaan toimintaan polttoainetta, on polttoaineen eteenpäin toimittanut taho ehdotetun lain mukainen säännelty yhteisö ja vastaa ehdotetussa laissa säädetyistä velvoitteista ja siten laiminlyödessään velvoitteensa olisi ehdotetun lain seuraamusten piirissä (päästökaupparikkomus). Jakelija ei siten olisi vastuussa, jos poikkeuksen piiriin kuuluva toimija luovuttaisi luvatta eteenpäin polttoainetta soveltamisalaan kuuluvaan toimintaan.

Päästökauppamarkkinan suojaaminen ulkoisilta häiriöiltä

NEOT on esittänyt kuulemisessa kysymyksenä, ovatko polttoainemarkkinat suojattu riittävästi ulkoisilta häiriöiltä? Esimerkkinä käytetään vihamielisen valtion osallistumista järjestelmään bulvaaniyhtiön kautta.

Uuden polttoaineen jakelun päästökaupan huutokauppapaikkaa ei ole vielä valittu. Hankinta toteutetaan komission ja jäsenmaiden yhteishankintana v. 2025-2026 aikana yhdessä yleisen päästökaupan seuraavan huutokauppakauden kilpailutuksen kanssa. Huutokaupan toiminnasta on annettu huutokauppa-asetus, joka sisältää keskeisen väärinkäytöksiä ehkäisevä sääntelyn. Huutokauppa-asetus koskee nykyisen yleisen päästökaupan ohella myös uutta polttoaineen jakelun päästökauppaa.

Huutokauppa-asetuksen lisäksi päästöoikeudet on EU-sääntelyssä määritelty rahoitusvälineiden markkinat (MiFID II) -direktiivin mukaisesti rahoitusvälineiksi ja otettu Markkinoiden väärinkäyttöasetuksen (MAR-asetus) soveltamisalan piiriin vuodesta 2018 alkaen.

Sekä Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisella (ESMA) että komissiolla on direktiivin 10 artiklan 5 ja 6 kohtien perusteella velvollisuus tarkastella ja seurata markkinoiden toimintaa. ESMAn vuoden 2024 raportissa ei havaittu markkinoiden toiminnassa merkittäviä epäkohtia.

Huutokauppa-asetuksen perusteella huutokauppapaikalla on EU:n rahanpesudirektiivin mukainen asiakkaan tuntemisvelvollisuus ja velvollisuus toteuttaa siitä seuraavat toimenpiteet.

Huutokauppa-asetuksen XV luku, huutokaupan valvonta, korjaavat toimet ja seuraamukset pitää sisällään velvoitteita mm. huutokauppojen seurannasta; huutokauppapaikan ja tarjoajien välisen huutokauppasuhteen seurannasta; rahanpesusta, terrorismin rahoituksesta ja rikollisesta toiminnasta ilmoittamisesta; markkinoiden väärinkäytöstä ilmoittamisesta sekä tarjouksen enimmäiskoosta ja muista korjaavista toimista.

Markkinapaikkaa koskee markkinoiden väärinkäytön estämistä ja havaitsemista koskeva ilmoitusvelvollisuus. Markkinapaikkojen on tehtävä ilmoitus sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa ne toimivat, jos havaitsee väärinkäytöksiä. Käytännössä tällä hetkellä yleisen päästökaupan huutokaupoista vastaava EEX-pörssi raportoi Saksassa Fivaa vastaavalle viranomaiselle.

Pitääkseen hallussaan päästöoikeuksia on toimijalla oltava päästöoikeustili. Päästöoikeustiliä koskeva keskeinen sääntely sisältyy, rikoksentorjunta sekä rahanpesun ja terrorismin rahoituksen ehkäisyyn littyvät säännökset mukaan lukien, komission rekisteriasetukseen.

Unionin rekisteri koostuu eri jäsenmaiden osioista, joilla kullakin on oma kansallinen valvojansa. Suomen osion kansallisena valvojana toimii Energiavirasto. Kansallisen valvojan tulee tarkistaa tilin avaamista pyytävän tahon tiedot ja se voi kieltäytyä avaamasta tiliä, jos tiedoissa on puutteita tai jos sillä on perusteet epäillä, että tiliä voidaan käyttää rikolliseen toimintaan. Valvoja voi myös estää tilin käytön, jos sillä on kohtuulliset perusteet epäillä, että tiliä on käytetty tai sitä aiotaan käyttää petokseen, rahanpesuun, terrorismin rahoittamiseen, korruptioon tai muuhun vakavaan rikokseen.

Raskaan kaluston (HDV) kehitysnäkymät

Valiokuntien kuulemisissa on pyydetty selvitystä raskaan kaluston EU-sääntelyn etenemisestä ja sen vaikutuksista päästökaupasta johtuviin kustannuksiin. Ehdotetulla lailla ei säädetä raksaan kaluston toimintaedellytyksistä. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa kuljetuskalustoon liittyvästä sääntelystä. Liikenne- ja viestintäministeriöltä saadun selvityksen mukaan:

Päästökaupan hintaan vaikuttaa olennaisesti fossiilisten polttoaineiden kysyntä ja päästöjen vähentämisnopeus päästökauppaan kuuluvilla sektoreilla. Mitä enemmän päästökauppa-markkinoille syntyy päästöoikeuksista niukkuutta, sitä suuremmaksi päästöoikeuden hinta kasvaa. Raskaassa liikenteessä fossiilisen polttoaineen kysyntään vaikuttaa EU-lainsäädäntö, jolla on vaikutusta joko raskaan liikenteen ajoneuvokantaan tai suoritteisiin. Näistä tunnistettuja EU-tasoisia säädöksiä ovat erityisesti raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetus (EU) 2019/1242), mitta- ja massadirektiivi (96/53/EY) sekä yhdistettyjen kuljetusten direktiivi (92/106/EY) Päivitetty raskaan liikenteen raja-arvoasetus tuli voimaan kesäkuussa 2024. Muiden säädösehdotusten neuvottelut ovat kesken.

Mitta- ja massadirektiivin ja yhdistettyjen kuljetusten direktiivin muutosehdotukset annettiin osana niin sanottua EU:n vihreää rahtipakettia (COM (2023) 440), jonka sisältämien aloitteiden tavoitteena on lisätä tavaraliikenteen tehokkuutta ja auttaa alaa saavuttamaan Euroopan vihreän kehityksen Green Deal -ohjelmassa asetettu tavoite liikenteen päästöjen vähentämisestä. Mitta- ja massadirektiivin tavoitteena on harmonisoida rekkojen mittoja ja massoja EU:n alueella. Parlamentin kanta saatiin keväällä 2024 ja se on Suomen tavoitteiden mukainen. Neuvoston puolella asia ei ole edennyt syksyn 2024 aikana. Yhdistettyjen kuljetusten direktiivin muutosehdotusten tavoitteena on siirtää intermodaalisia maantiekuljetuksia raiteille, sisävesille ja merenkulkuun. Tarkoituksena on kansallisin valtiontukimekanismein parantaa intermodaalikuljetusten kilpailukykyä maantieliikenteeseen verrattuna, jotta siirtyminen maanteiden tavaraliikenteestä muihin kuljetusmuotoihin nopeutuisi ja ulkoiset kustannukset vähenisivät.

Raskaan kaluston CO2 raja-arvoasetus

Vuonna 2019 käyttöön otettujen raskaan kaluston CO2-raja-arvotavoitteiden mukaan ajoneuvovalmistajien täytyy vähentää uusien ensirekisteröitävien ajoneuvojensa keskimääräisiä päästöjä: asetuksen soveltamisalaan kuuluvien kuorma-autojen CO2-päästöjen tuli vähentyä 15 % vuoteen 2025 mennessä ja 30 % vuoteen 2030 mennessä (verrattuna 2019 tasoon). Vuonna 2024 päivitetyssä asetuksessa tiukennettiin 2030 tavoitetta ja asetettiin uusia tavoitteita pidemmälle tulevaisuuteen: EU-tason tavoitteina uudelle kalustolle keskimääräinen päästövähennys 45 prosenttia vuonna 2030, 65 prosenttia vuonna 2035 ja 90 prosenttia vuonna 2040. Samalla CO2-tavoitteiden soveltamisalaa laajennettiin kattamaan uusia ajoneuvoryhmiä, kuten perävaunuja, linja-autoja ja laajemman joukon kuorma-autoryhmiä. Uudistettu raja-arvoasetus tarkoittaa, että arviolta 80-85% uusista kuorma-autoista EU-tasolla tulisi olla vuonna 2040 nollapäästöisiä, eli käytännössä sähkö- tai vetykäyttöisiä. Raja-arvolainsäädäntö edistää nollapäästöisten ja entistä energiatehokkaampien ajoneuvojen valmistamista ja siten

parantaa niiden mallivalikoimaa sekä saatavuutta myös Suomessa. Se myös vähentää energiankulutusta ja riippuvuutta fossiilisista polttoaineista EU:ssa polttoaineen kulutuksen vähentyessä.

Suomelle tärkeää raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksen neuvotteluissa oli raskaiden yhdistelmien huomiointi ja niiden päästölaskennan tarpeiden kehittäminen, jotta laskenta huomioisi paremmin raskaiden yhdistelmien suhteellisesti alemmat tonnikilometrikohtaiset päästöt. Tällä pyrittiin varmistamaan logistiikassamme merkittävässä asemassa olevien raskaampien yhdistelmien vetoon käytettävien tehokkaampien ajoneuvojen saatavuus tulevaisuudessakin. Komissio valmistelee parhaillaan sille raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksessa delegoidun säädösvallan mukaisesti ehdotusta, jossa luodaan erityisen raskaissa yhdistelmissä käytettäville kuorma-autoille päästölaskentaan oma alaryhmänsä. Suomi on vaikuttanut aktiivisesti ehdotuksen valmisteluun ja se etenee Suomen intressien mukaisesti.

VTT arvioi vuonna 2023 raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksen vaikutuksia Suomen raskaan kaluston päästöihin. Arvioinnin lopputuloksena saatiin uudet ennusteet raskaan kaluston käyttövoimien uusmyynneille ja kehitykselle koko ajoneuvokannassa. Lisäksi laskettiin raskaan kaluston polttoaineen kulutus ja päästöt uusilla käyttövoimajakaumilla. Tiukkenevat raja-arvot vaikuttavat kaluston päästöttömyyteen, mikä vähentää siten ETS2-päästöoikeuksien kysyntää EU-tasolla, mikä vaikuttaa myös potentiaalisesti päästöoikeuksien kysyntään ja vähentää osaltaan päästökaupasta syntyviä kustannuksia raskaalle liikenteelle. VTT:n arvion mukaan kuorma-autojen päästöt Suomessa vähenevät nollaskenaariossa n. 127 000 tonnia vuonna 2030, n. 377 000 tonnia vuonna 2040 ja n. 620 000 tonnia vuoteen 2050 mennessä.
Raja-arvolainsäädännön myötä pääomakustannuksien kuljetusyrityksille on arvioitu kasva-van, sillä vielä lyhyellä aikavälillä nollapäästöisten ajoneuvojen hankintahintojen odotetaan olevan korkeammat kuin perinteisten polttomoottoriajoneuvojen. Tiukemmat tavoitteet ajo-neuvovalmistajille hyödyttävät kuitenkin kuljetusyrityksiä alentamalla polttoainekustannuksia ja kaluston omistamisen aikaisia kokonaiskustannuksia. Tällä hetkellä tavanomaisen diesel-kuorma-auton hankintahinnat vaihtelevat ajoneuvon koosta riippuen noin 150 000–350 000 euron välillä. Sähkö- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintahinnat ovat toistaiseksi kaksin- tai jopa kolminkertaiset tavanomaisten ajoneuvojen hintoihin verrattuna. Komission arvion mukaan uuden raskaan ajoneuvon ensikäyttäjälle (ensimmäiset viisi vuotta ensirekisteröinnistä) aiheutuvat kokonaiskustannukset tiukempien raja-arvotavoitteiden myötä kuitenkin pienenevät: säästöt ovat vuonna 2030 hankittavan ajoneuvon kohdalla keskimäärin noin 9 000 euroa ja vuonna 2040 vastaavasti noin 41 000 euroa.

Mitta- ja massadirektiivi

Komissio antoi osana vihreää rahtipakettia ehdotuksen mitta- ja massadirektiivin 96/53/EY revisioinnista. Tämän hetkinen direktiivi sisältää kansallisen poikkeusmahdollisuuden, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat sallia poikkeuksia suurimpiin sallittuihin mittoihin tiettyihin kansallisiin kuljetuksiin, jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla. Parlamentin kanta saatiin keväällä 2024 ja se on Suomen tavoitteiden mukainen. Neuvoston puolella asia ei ole edennyt syksyn 2024 aikana.

Raskaan kaluston energiatehokkuutta ja samalla kustannustehokkuutta on mahdollista parantaa kuljetusten kokoa kasvattamalla. Suurilla (High Capacity Transport, HCT) yhdistelmillä ja täysillä kuormilla ajettaessa voidaan saavuttaa energiatehokkuuden kannalta paras lopputulos. Raskaiden ajoneuvoyhdistelmien mittojen ja massojen kasvattamisella voidaan vähentää maanteiden tavaraliikenteen kuljetusten liikennesuoritetta vilkkailla reiteillä. Suurin osa kuljetusten päästöistä syntyy raskaissa yhdistelmissä, joilla ajetaan todella suurta suoritetta ja pitkiä matkoja. Kaikista suurimmille yhdistelmille on myös kaikista hankalinta löytää taloudellisesti kestäviä ratkaisuja vaihtoehtoisille käyttövoimille.

Poikkeusta hyödyntävien jäsenmaiden, tässä tapauksessa myös Suomen pelkona on, että EU-neuvotteluiden lopputulos heikentäisi nykytilaa tai poikkeusmahdollisuus poistuisi kokonaan. Tämä voisi pahimmillaan johtaa lähes kaikkien kansallisessa liikenteessä olevien EU-perusmittoja raskaampien ja pidempien yhdistelmien käytön lopettamiseen nykyisellä tavalla. Mikäli kuljetukset tulisi hoitaa tyypilliseen EU-mitoitukseen perustuvilla pienemmillä ajoneuvoilla, olisi tällä vaikutus kansallisesti muun muassa raskaiden ajoneuvojen kantaan, liikennesuoritteisiin, päästöihin sekä kuljetuskustannuksiin. Tällä olisi vaikutusta siihen, että Suomessa raskas liikenteen polttoaineen kysyntä kokonaisuudessaan kasvaisi, mikäli kuljetusten energiatehokkuus pienensi ja täten myös raskaan liikenteelle tulevat kustannukset päästökaupasta nousisivat. Päästöoikeuksien hintaan tällä ei arvioida kuitenkaan olevan merkittäviä vaikutuksia, koska poikkeusta hyödyntää vain osa EU-maista (Suomi, Ruotsi ja Tanska), eivätkä vaikutukset EU-tasolla fossiilisen polttoaineen kysyntään ole suuret.

Suurten yhdistelmien käytön vaikutuksia päätöihin on selvitetty Suomessa vuonna 2019 voimaan tulleen valtioneuvoston asetuksen yhteydessä. Valtioneuvoston asetuksella ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu pituus tieliikenteessä nousi 25,25 metristä 34,50 metriin. Suurin sallittu massa 76 tonnia säilyi ennallaan. Traficomissa tehdyn arvion mukaan lainsäädännön muuttamisella ja HCT-rekkojen yleistymisellä voidaan saada aikaan noin 0,06 Mt päästövähennys vuonna 2030.