

# Lausuntoyhteenveto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi fossiilisen jakelun päästökaupasta

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta oli lausunnoilla 17.5.2024-28.6.2024. Lausuntopyyntöön saatiin lausuntoajan puitteissa 78 vastausta.

Lausunnon jättivät Ahvenanmaan maakuntahallitus, liikenne- ja viestintäministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Energiavirasto, Liikenne ja viestintävirasto (Traficom), Rajavartiolaitos, Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT, Varsinais-Suomen ELY, Verohallinto, Suomen ilmastopaneeli, Akava ry, Autoliitto ry, Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry, Bioenergia ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Elintarviketeollisuusliitto ETL ry, Energiateollisuus ry, Etanoliautoilijat ry, HSL Helsingin seudun liikenne, Kaivosteollisuus ry, Kalatalouden Keskusliitto, Kaupan liitto ry, Kemianteollisuus ry, Keskuskauppakamari, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Koneyrittäjät ry, Kuntaliitto, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK, Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry, Metsäteollisuus ry, MTK Varsinais-Suomi, Paikallisliikenneliitto ry, Paikallisvoima ry, Palvelualan työnantajat Palta ry, Rakennusteollisuus RT ry, Sahateollisuus ry, STTK ry, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry SBB, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Kalankasvattajaliitto ry, Suomen Kiertovoima ry KIVO, Suomen kiinteistöliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry SLL, Suomen Lähienergialiitto ry, Suomen Meripelastusseura ry, Suomen Omakotiliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Suomen ympäristökeskus SYKE, Suomen Yrittäjät, Svenska lantbruksproducenternas centralförbund SLC r.f., Sähköteknisen Kaupan Liitto, , Teknisen Kaupan Liitto ry, Teknologiateollisuus ry, Veronmaksajain Keskusliitto ry, VR Group, WWF Suomi, Yhteinen Toimialaliitto ry, Atria Suomi Oy, Demeca Oy, Finavia Oyj, Finnair Oyj, Neste Oyj, North European Oil Trade Oy (NEOT), St1 Nordic Oy, Suomalainen Energiaosuuskunta SEO, Wega Group Oy sekä yksi yksityishenkilö. Poliisihallitus totesi, ettei sillä ole lausuttavaa esityksestä.

## Sisällys

Yleinen palaute .....	3
Ahvenanmaan maakuntahallitus.....	3
Soveltamisala.....	3
Maa-, metsä- ja kalatalous .....	4
Vesiliikenne.....	4
Ilmailu .....	5
Raideliikenne .....	6
Toteutusmalli.....	6
Säännelty yhteisö .....	6
Nollapäästötiset polttoaineet ml. biokaasu.....	7
Velvoitteiden siirto sopimuksella toiselle säännellylle yhteisölle .....	8
Muut käytännön kysymykset sääntelyssä .....	9
Vaikutukset.....	10
Päästökaupan vaikutus polttoaineiden hintoihin.....	11
Vaikutukset liikenteen kustannuksiin.....	12
Vaikutukset erillislämmityksessä.....	12
Vaikutukset elinkeinoelämään .....	12
Vaikutukset maa-, metsä- ja kalataloudessa .....	14
Sosiaaliset vaikutukset.....	14
Päästöohjauksen kokonaiskuva.....	15
Tulojen käyttö ja mahdolliset kompensatiot.....	16
Mahdolliset hyvitykset kansallisen soveltamisalan laajennuksen kohdesektoreille.....	18

## Yleinen palaute

Esitykseen fossiilisen polttoaineen päästökaupasta suhtauduttiin lausuntopalautteessa pääosin myönteisesti ympäristöministeriö, sisäministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Suomen ilmastopaneeli, Suomen Kiertovoima ry KIVO, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry SBB, Suomen Luonnonsuojeluliitto ry SLL, Etanoliautoilijat ry, Rakennusteollisuus RT ry, Paikallisvoima ry, WWF Suomi, Akava ry, Suomen Yrittäjät, Kuntaliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Lähienergialiitto ry, North European Oil Trade Oy NEOT ja HSL selkeästi ilmaisivat kannattavansa fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaa. Keskuskauppakamari piti ehdotusta kansallisia päästökauppajärjestelmiä kannatettavampana, ja St1 Nordic Oy ilmaisi kannattavansa markkinaehtoisia päästövähennystoimia siellä, missä se on edullisinta. Myönteistä suhtautumista perusteltiin useissa palautteissa sillä, että päästökauppa on todettu tehokkaaksi keinoksi vähentää päästöjä. Kannatusta perusteltiin myös sillä, että se toteuttaa saastuttaja maksaa -periaatetta, sekä tukee taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamista kannustamalla fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämiseen.

Kannatus oli joidenkin sidosryhmien taholta kuitenkin ehdollista sille, että päästökauppatuloja käytetään päästökaupan aiheuttaman polttoaineen kustannusnousun aiheuttamien vaikutusten lievittämiseen. Maa- ja metsätalousministeriö, EK, Palta, ETL, Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry, SHLL, SBB, Teknologiateollisuus, Metsäteollisuus, Yhteinen Toimialaliitto ja Koneyrittäjät pitivät hyvityksiä ja huutokauppatulojen kohdistamista soveltamisalaan kuuluvien alojen vihreän siirtymän edistämiseen ratkaisevana päästökaupan käyttöönotossa. MTK ja SLC totesivat vastustavansa päästökaupan kansallista laajentamista maa- ja metsätalouden fossiilisiin polttoaineisiin. MTK totesi lisäksi pitävänsä mahdottomana, että päästökaupan kansallisesta laajentamisesta päätettäisiin, ilman että maa- ja metsätaloussektoria koskevien kompensatioiden toteuttamisen muodosta ja suuruudesta päätettäisiin samassa yhteydessä.

Kemianteollisuus ry ilmaisi suhtautuvansa epäilevästi jakelijoiden päästökauppaan, sillä Kemianteollisuus ry lähtökohtaisesti kannattaa mieluummin pitkäjänteisenä ja ennustettavana pitämäänsä jakeluvuoroitetta. Yksi yksityishenkilö vastusti esitystä.

### Ahvenanmaan maakuntahallitus

Ahvenanmaa totesi päästökauppaa koskevan lainsäädännön kuuluvan maakunnan toimivaltaan ja näki tärkeänä, että Ahvenanmaa saa oman osuutensa päästökaupan tuloista.

### Oikeusministeriön huomiot

Oikeusministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota säättämisjärjestykseen sekä esityksen perusteluihin mm. kansallisen soveltamisalan laajennuksen, säännellyn yhteisön velvoitteista sopimisen osalta. Lisäksi oikeusministeriö piti tärkeänä täydentää päästöoikeuden ylitysmaksua ja rangaistussäätelyä koskevia perusteluja.

### Soveltamisala

Esityksen mukaista kansallista soveltamisalan laajentamista pitivät toteuttamiskelpoisuuden tai ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta kannatettavana valtiovarainministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen Ympäristökeskus, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, VATT, Ilmastopaneeli, Keskuskauppakamari, Kiinteistöliitto, SAK, Akava, WWF, Palta, SKAL, Logistiikkayritysten liitto, Suomen Lähienergialiitto, HSL, SEO, Neste ja St1.

Puolustusministeriö totesi kannattavansa esityksen mukaista soveltamisalaa siltä osin, ettei päästökauppa koskisi maanpuolustuksen käyttöön toimitettuja polttoaineita. PLM ehdotti perustelujen selkiyttämistä

puolustusvoimien polttoainehankintoja koskien. Rajavaltiolaitos katsoi, että sen asema tulisi rinnastaa esityksessä selkeästi puolustusvoimien asemaan.

Useat tahot totesivat lausunnoissaan käytännön syiden puoltavan laajaa soveltamisalaa. Neste, Neot, St1 ja SEO totesivat, etteivät polttoaineen jakelijat voi olla varmoja polttoaineen loppukäytöstä eikä polttoaineen loppukäyttäjää ei pystytä tunnistamaan ennakkoon. Soveltamisalan laajentaminen nähtiin tästä johtuen välttämättömänä. Suomen Yrittäjät huomautti, että kun päästökauppadirektiivi neuvotellaan uudestaan vuoden 2030 jälkeiselle ajalle, vähintään sen yksityiskohdat muuttuvat, mistä johtuen merkittäviin nykyistä polttoaineen jakelujärjestelmää koskeviin muutoksiin on ylipäätään suhtauduttava kriittisesti.

KKV ja Suomen Yrittäjät katsoivat, että soveltamisalan laajentaminen kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin mahdollistaa sääntelyn tasapuolisemman kohdentamisen, ehkäisee kilpailun vääristymistä sekä tehostaa päästökaupan päästövähennyksiä kustannustehokkaimpiin kohteisiin kohdentavaa ohjausvaikutusta. Kiinteistöliitto totesi pitävänsä toimenpiteiden yleisen hyväksyttävyyden kannalta olennaisena, että fossiilisia polttoaineita kuluttavia vapaa-ajan aktiviteetteja kohdellaan samalla tavalla kuin asumista, joka on välttämättömyys ja perusoikeus.

Useat soveltamisalan laajentamista tukevat tahot totesivat kuitenkin, että päästöoikeuden hintavaikutuksia tulisi lievittää joko kaikille tai tietyille toimijoille.

#### Maa-, metsä- ja kalatalous

MTK, MTK Varsinais-Suomi, SLC ja Atria Suomi totesivat vastustavansa soveltamisalan laajentamista käsittämään maa- ja metsätalouden polttoaineet. Sekä MTK että SLC totesivat kyseessä olevan pääministeri Orpon hallitusohjelman vastainen toimialojen kustannuksia kymmenillä miljoonilla euroilla nostava ja toimialan kilpailukykyä haittaava toimi. Atria totesi lisäkustannusten vaikuttavan niin Suomen huoltovarmuuteen kuin elintarvikeviennin potentiaaliin. Yhteinen Toimialaliitto piti soveltamisen laajentamista maa- ja metsätalouteen ymmärrettävänä, mutta korosti, että vaikutuksia on kompensoitava toimialalle. Koneyrittäjät esitti, että maa- ja metsätaloudessa toimiville yrittäjille tulisi palauttaa päästökaupan kustannukset verotuksessa.

Kalatalouden keskusliitto totesi päästökaupan vaikuttavan kalatalouden sektorilla kalastusalusten polttoaineisiin ja niissä etenkin pieniin (alle 15 metriä pitkiin) kalastusaluksiin. Kalatalouden keskusliiton mukaan tulee huomioida, että tällä hetkellä verottoman polttoaineen voi hankkia suoraan verottomana kalastusalusrekisterissä oleva yli 15 metrin kalastusalus ja troolari pituudesta riippumatta ja, että lainsäädännön muuttaminen siten, että alle 15 metrin pituisen troolarit putoaisivat pois suoran verottoman polttoaineen hankinnasta pois aiheuttaisi jatkossa ongelmia pienille troolikalastusyrittäjille niin merialueella kuin etenkin sisävesialueella.

#### Vesiliikenne

LVM toi esille, että vesiliikenteestä soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin suurimmat, kaupallisessa toiminnassa olevat alukset ja suurin osa viranomaiskäytössä olevista aluksista. Valittu soveltamisalan rajaustapa tarkoittaa kuitenkin sitä, että pienempien, mukaan luettuna kaupallisessa toiminnassa olevien alusten polttoaineen käyttö 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 joidenkin saariston yhteysalusten, luotsausalusten ja viranomaisten käytössä olevien alusten polttoaineen käyttö kuuluisi soveltamisalan piiriin. Soveltamisala tulisi rajata niin, että vaikutukset viranomaiskustannuksiin jäisivät mahdollisimman pieneksi

LVM, Liikenne- ja viestintävirasto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus esittivät, että kaikki valtion yhteysalusliikenteessä toimivat alukset, mukaan lukien alle 15 metriset alukset, tulee pitää polttoaineen

jakelun päästökaupan soveltamisalan ulkopuolella. Lisäksi LVM esitti, että viranomaiskäytössä olevien aluksien polttoaineet ja luotsausaluksien käyttämät polttoaineet tulisi olla kokonaisuudessaan päästökaupan ulkopuolella.

MaRa piti valitettavana mutta ymmärrettävänä, että direktiivin täytäntöönpanossa joudutaan HE-luonnoksessa esitetyin perusteluin tekemään kansallisia laajennuksia. MaRa piti erittäin tärkeänä, että vesiliikenteessä käytettävät kaupalliset alukset, jotka ovat verottoman polttoaineen erillisjakelun piirissä rajataan päästökaupan ulkopuolelle.

Meripelastusseura toi esille, että käytännön syistä monilla Meripelastusseuran asemilla pelastusalusten polttoaine joudutaan hankkimaan yleisiltä huoltoasemilta ja tällä hetkellä valmisteveron palautus haetaan jälkikäteen. Meripelastusseura toivoo, että myös jatkossa hyvitysten palautusjärjestelmä olisi mahdollisimman yksinkertainen ja olisi vähintään nykyisen valmisteveron palautusjärjestelmän kaltainen.

#### Ilmailu

Finavia huomautti, että HE-luonnoksessa käytetään termiä ”lentoliikenne” kaikesta lentoliikenteestä ja ilmailusta. Lakiesitys koskee kuitenkin yleisilmailun polttoaineiden jakelua, ei raskaan kaupallisen lentoliikenteen toimintaa, joka on jo perinteisen, polttoaineen käyttäjiä koskevan päästökaupan piirissä.

LVM, Traficom, Finavia, Keskuskauppakamari ja Neste toivat esille ongelmia ilmailun sisällyttämisessä soveltamisalaan. Lentopolttoaineen kulutukseen luovuttajan on vaikea tunnistaa polttoaineen loppukäyttäjä. Valmisteverotonta kerosiinia käyttävät myös muut kuin yleiseen päästökauppaan kuuluvat lentoliikenteen harjoittajat. Haasteeksi muodostuu se, miten voidaan erotella eri päästökauppajärjestelmiin kuuluva polttoaine. Myös LVM ja Traficom toivat esille, että polttoaineen jakelija ei todennäköisesti tiedä etukäteen, käytetäänkö lentoasemilla jaeltu polttoaine yleisen päästökaupan mukaiseen vai muuhun lentoliikenteeseen.

Neste ehdotti, että mikäli päästökauppa tulee koskemaan muutakin kuin harrasteilmailua, harkittaisiin, voivatko lentopolttoaineiden osalta päästökaupan velvoitteet olla polttoaineen jakelijalla, vaikka tuote varastoitaisiin muualla kuin verottomassa varastossa. Vaihtoehtoisesti Nesteen mukaan voisi olla mahdollista siirtää velvoite esimerkiksi sopimuksella eteenpäin kulutukseen luovuttajalta lentopolttoaineen jakelijalle.

LVM ja Traficom ehdottivat soveltamisalan rajaamista valmisteverottoman lentoliikenteen polttoaineen (lentopetrolin) osalta. Finavia, Palta, Keskuskauppakamari ja EK esittivät, että lakiesityksestä poistettaisiin kansallinen laajennus lentopolttoaineiden (lentopetrolin ja lentobensiinin) sisällyttämisestä soveltamisalaan.

EK ja Palta toivat esille, ettei yleiseen päästökauppaan kuuluvalle lentoliikenteelle tulisi aiheutua kohtuutonta hallinnollista taakkaa. Myös Finnair piti tärkeänä, ettei yleisen päästökaupan piiriin kuuluville lentoliikennetoiminnan harjoittajille luoda ylimääräisiä hallinnollisia velvoitteita esimerkiksi rakentamalla kompensatiojärjestelmä, jolla hyvitettäisiin yleiseen päästökauppaan kuuluvien lentojen osalta ns. tuplamekanismi. LVM ja Traficom toivat myös esille, että soveltamisalarajaus voisi tarkoittaa kalliita kompensatiojärjestelmiä.

Finavia ja EK toivat esille, että yleisilmailun hiilidioksidipäästöt ovat pienet ja siten lentoliikenteen jättäminen pois soveltamisalasta olisi perusteltua. Finavia toi esille myös, että HE:n kappaleen 3.5.1 taulukon ”Kotimaan lentoliikenteen” päästöt sisältää myös muun lentoliikenteen kuin yleisilmailun päästöt, eikä anna oikeaa kuvaa laajennettavan päästökaupan mahdollisista päästöjä vähentävästä vaikutuksesta vaan liioittelee sitä. Traficom ja LVM toivat esille, että valtaosa Suomen sisäisestä lentoliikenteestä kuuluu jo nykyisellään yleisen päästökaupan piiriin. Traficom totesi, että Suomesta lähtevä lentoliikenne kuuluu

lähes kokonaan joko yleisen päästökaupan tai kansainvälisen siiviili-ilmailujärjestö ICAO:n päästöjärjestelmä CORSIA:n piiriin.

### Raideliikenne

LVM, Palta ja VR pitivät raideliikenteen rajaamista päästökaupan ulkopuolelle perusteltuna. LVM toi esille, että raideliikenne on ympäristöystävällinen kulkumuoto. Valtaosa raideliikenteen energiankulutuksesta on sähkönkulutusta (yli 70 prosenttia) ja dieselvetoa käytetään suurimmaksi osaksi raideliikenteessä rataosuuksilla, joita ei ole sähköistetty tai reitin varrella ollessa sähköistämättömiä osuuksia. Dieselvetoa käytetään myös junien vaihtotyöjärjestelyissä sekä etenkin pienempien rautatieyritysten harjoittamissa rautateiden tavarakuljetuksissa, koska pienemmillä rautatieyrityksillä on yleensä käytössään vain rajallinen määrä vetureita, joita on voitava käyttää niin sähköistetyllä kuin sähköistämättömällä rataverkolla. VR totesi mahdollisen ilmastollisen vaikuttavuuden sekä päästökaupasta saatavien tulojen jäävän raideliikenteen osalta hyvin vähäisiksi. Kohonneilla logistiikkakustannuksilla olisi VR:n mukaan sen sijaan heikentävä vaikutus kotimaan elinkeinoelämän ja teollisuuden kilpailukykyyn sekä ympäristöystävällisen raideliikenteen kulkumuoto-osuuteen ja sitä kautta kotimaan päästövähennystavoitteiden toteutumiseen.

KKV totesi, että esityksen vaikutuksia kilpailuun tulisi tarkastella syvällisemmin mukaan lukien rautatieliikenteen jääminen soveltamisalan ulkopuolelle. SKAL puolestaan edellytti, että tasapuolisen kilpailun vuoksi maantiekuljetusten kanssa myös rautatiekuljetuksissa käytettävä polttoaine kuuluu päästökaupan piiriin.

### Toteutusmalli

#### Säännelty yhteisö

Energiavirasto totesi, että esityksen mukaisesti uuden päästökaupan velvoitteista vastaisivat polttoaineita kulutukseen luovuttavat valmisteverovelvolliset. Kyse on Energiaviraston mukaan ratkaisusta, mihin myös päästökauppadirektiivi ensisijaisesti nojaa ja hallituksen esitystä valmisteltaessa ainoa löydetty ja jokseenkin toimeenpanokelpoinen ratkaisu sääntelyn kohdistamiseksi. Energiavirasto kuitenkin huomautti, että valmisteverovelvollisuus voi syntyä valmisteverotusta koskevassa lainsäädännössä monella eri tavoilla ja kaikkien tapojen yhteensopivuuteen päästökaupan pysyväisluonteisten velvoitteiden kanssa liittyy epäselvyyttä.

Esitystä sääntelyn kohteen määrittämisestä lähtökohtaisesti direktiivin mukaisesti valmisteverovelvollisuuden ja polttoaineen kulutukseen luovutuksen perusteella pidettiin tarkoituksenmukaisena (Energiateollisuus, EK), mutta myös uusien velvoitteiden aiheuttamasta hallinnollisesta taakasta valmisteverovelvollisille muistutettiin (Metsäteollisuus, Kaupan Liitto). Vaihtoehtoisia toteutustapoja asiasta ei lausuntopalautteessa esitetty. Sääntelyn kohdetta koskien esitettiin kuitenkin runsaasti huomioita. Energiateollisuus esitti, että varsinkin alkuvaiheessa velvoite hakea ETS2-toimilupaa tulisi olla rajattu mahdollisimman pieneen määrään toimijoita. RT:n mukaan rakennusteollisuudessa on muutamia toimijoita, joilla on rekisteröidyn varastonpitäjän lupa ja jotka säilyttävät varastoissaan valmisteveron alaisia tuotteita. Kaupan liitto ja Teknisen Kaupan liitto huomauttivat toimialallaan olevan yrityksiä, joilla on rekisteröidyn varastonpitäjän lupa ja jotka säilyttävät varastoissaan valmisteveron alaisia tuotteita, ja esittivät huolenaan, että esityksen mukainen sääntelyn kohdetta koskeva määritelmä tulee lisäämään päästökaupavelvollisten yritysten lukumäärää verrattuna valmisteverovelvollisten yritysten lukumäärään, ja siten lisäämään toimialan yritysten hallinnollista taakkaa ja kustannuksia, etenkin sellaisten yritysten, jotka eivät ole valmisteverovelvollisia, mutta joita päästökauppa tulisi tämän lain myötä koskemaan.

Suomen Yrittäjät ja Bionergia ry ehdottivat, että soveltamisalan kansallisen laajennuksen yhteydessä Suomen tulisi sallia pienimmille toimijoille direktiivin mahdollistamat yksinkertaistetut vaatimukset, sen sijaan, että kaikkiin säännelyihin yhteisöihin sovellettaisiin samoja päästöjen tarkkailuun ja raportointiin

liittyviä sääntöjä. Neste huomautti, ettei lakiehdotuksen mukaan säänneltynä yhteisönä pidetä polttoaineen loppukäyttäjää/loppukuluttajaa, joka käyttää polttoaineen itse ja jonka vuotuinen polttoaineenkulutus on enintään 1 tonni hiilidioksidia. Nesteen näkemyksen mukaan jonkinlainen alaraja olisi hyvä saada koskemaan myös muita polttoaineiden kulutukseen luovuttajia kuin tuotteiden loppukäyttäjää.

Lausuntopalautteessa painotettiin laajalti uuden ja ylimääräisen byrokratian välttämistä sekä uuden että olemassa olevan päästökaupan sääntelyn kohteiden kohdalla (Bioenergia ry, Kemianteollisuus, Metsäteollisuus) Mm. Kemianteollisuus totesi olevan tärkeää, että ETS2:sta mahdollisesti seuraavat muutokset pystytään toteuttamaan mahdollisimman kevyesti olemassa olevaan päästökaupan tarkkailu- ja seurantajärjestelmien tuella. Myös Metsäteollisuus ry piti tärkeänä pelisääntöjen selkeyttämistä ja ylimääräisen byrokratian välttämistä ja korosti, että velvoitteiden siirtämisestä tulisi tehdä joustavaa ja sen tulisi vaatia mahdollisimman kevyttä raportointia, jotta päästökaupan velvoitteet kohdistuisivat mahdollisimman suppealle säänneltyjen yhteisöjen joukolle.

Paikallisvoima katsoi, ettei yleisen päästökaupan piirissä oleviin toimijoihin tulisi kohdistua lainkaan uuden päästökaupan (ETS 2) kustannusvaikutusta niiden hankkiessa fossiilista polttoainetta. Mikäli sama valmisteverovelvollinen toimija luovuttaa polttoainetta sekä yleisen päästökaupan että ETS 2 alaiseen loppukäyttöön, jää Paikallisvoiman mukaan epäselväksi, kuinka voidaan varmistua siitä, ettei kustannusvaikutusta kohdistu lainkaan yleisen päästökaupan piirissä oleville loppukäyttäjille.

Metsäteollisuus ry huomautti, että useat metsäteollisuuden toimijat joutuisivat uusien velvoitteiden piiriin, mikäli ne luovuttavat polttoainetta kulutukseen uuden päästökaupan soveltamisalalle, sillä teollisuudessa verottomasta varastosta voidaan luovuttaa polttoainetta useisiin eri käyttötarkoituksiin. Metsäteollisuus ry esitti myös, että kilpailuasetelman vääristymisen ja hallinnollisen taakan vähentämiseksi 95 % biomassasäännön takia kiinteiden laitosten päästökaupan soveltamisalasta putoavat laitokset tulisi pitää uuden päästökaupan soveltamisalan ulkopuolella.

#### [Nollapäästöiset polttoaineet ml. biokaasu](#)

Esitystä katsottiin tarpeelliseksi selkeyttää useiden lausunnonantajien mukaan erityisesti biokaasun, mutta myös muiden nollapäästöisten polttoaineiden osalta.

Keskuskauppakamari esitti harkittavaksi, että yksinomaan uusiutuvia polttoaineita jakelevat yhteisöt rajattaisiin velvoitteen ulkopuolelle. SBB esitti, ettei 100 % biokaasua tai muita kestäviä polttoaineita jakelevien tahojen tulisi kuulua fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan soveltamisalaan ja, että soveltamisalaan kuulumisen lisäksi toiminnanharjoittajien ja viranomaisen työtä ilman todellisia hyötyjä. Myös ETL:n lausunnon mukaan kansallisessa lainsäädännössä tulisi selkeästi todeta, että 100 % biokaasua jakelevat polttoaineen jakelijat on rajattu päästökaupan ulkopuolelle. ETL ja SEO katsoivat, että säännellyn yhteisön määritelmän osalta esitys jättää epäselväksi, miten uusi päästökauppa vaikuttaa biokaasun jakelijoihin. SEO totesi käsityksensä mukaan kaikkien biokaasun jakelijoiden täyttävän jo nykyisellään kestävyyslain mukaiset kestävyyskriteerit. Wega Group Oy suositteli, ettei 100% biokaasua tai muita kestäviä polttoaineita jakelevien toimijoiden tulisi kuulua lain soveltamisalaan.

Demeca Oy lausui luonnoksen hallituksen esityksestä olevan hyvin ongelmallinen biokaasun ja -metaanin osalta ja. Pienimmillään kulutukseen luovuttaminen on Demecan lausunnon mukaisesti sitä, että maatala johtaa putkella osan tuottamastaan biokaasusta naapuritilalle kulutukseen. Demeca totesi olevan epäselvää, tulisivatko velvoitteet täysimääräisinä, mikäli maatalan biokaasulaitos on yhtiötetty omaksi yhtiökseen ja biokaasua johdetaan maatalan käyttöön. Tällaisissa tilanteissa vähäisetkin uudet kustannukset ja lisätyö olisivat Demeca Oy:n lausunnon mukaisesti kohtuuttomia. Demeca toteaa, että biometaanin on päästökaupan näkökulmasta nollapäästöistä ja, että jo nykyisellään kestävyys todentaminen ja

Energiaviraston päätösmaksut ovat toimijoille huomattavan kalliita. Demeca toteaa, että direktiivissä on rajattu nollapäästöiset polttoaineet nyt käsittelyssä olevien käyttötapojen ulkopuolelle, eikä niitä tule ottaa mukaan myöskään kansalliseen lainsäädäntöön.

### Velvoitteiden siirto sopimuksella toiselle säännellylle yhteisölle

Esityksen mukaista mahdollisuutta siirtää säänneltyä yhteisöä koskevat velvoitteet toiselle säännellylle yhteisölle, joka on jaellut ensin mainitun käyttämän polttoaineen, kannatettiin laajasti. Järjestelyä kannattivat yleisellä tasolla Bioenergia ry, Keskuskauppakamari, Energiateollisuus, KIVO, Kemianteollisuus, EK, MTK, SBB, ETL, Kaupan liitto, Teknisen Kaupan liitto, SEO, Neste, NEOT ja St1. Myönteisenä seikkana katsottiin erityisesti olevan järjestelyn mahdollistama joustavampi toiminta ja kevyempi hallinnollinen taakka polttoaineen loppukuluttajalle. Samalla järjestelyn todettiin kuitenkin tarvitsevan toimiakseen selkeät säännöt ja ohjeistukset sekä aktiivista viestintää sääntelyn kohteiden suuntaan.

Energiavirasto totesi, ettei viraston ymmärryksen mukaan päästökauppavelvoitteet täysimääräisesti sopimuksella siirtäneeseen toimijaan lähtökohtaisesti kohdistettaisi mitään päästökaupan velvoitteita, eikä tällainen toimija olisi sopimuksen voimassaollessa lain tarkoittama säännelty yhteisö.

Energiavirasto totesi myös, että järjestelmän tulisi olla selkeä ja yksiselitteinen, jotta kaikki osapuolet ymmärtävät velvollisuutensa ja oikeutensa. Lisäksi tulee varmistaa, että sopimusjärjestely ei johda velvoitteiden siirtelyyn, mikä voisi vaikeuttaa valvontaa ja heikentää päästökauppajärjestelmän tehokkuutta. Energiavirasto huomautti myös, että vaikka sopimusjärjestely potentiaalisesti vähentää pienen toimijan hallinnollista taakkaa, se ei välttämättä tule helpottamaan pienen toimijan taloudellista taakkaa, mikä päästökaupasta aiheutuu.

Energiavirasto ehdotti, että säännellyn yhteisön velvoitteiden siirtoa koskevan 5 §:n 2 momenttiin lisätään ilmoitusvelvollisuus myös sopimuksen päättymisestä. Sopimuksen päättyessä velvoitteensa siirtäneelle toimijalle lankeavat päästökaupan velvoitteet, mistä Energiaviraston tulisi saada tieto.

Kaivosteollisuus totesi, että hallinnollisen taakan vähentämiseen tulee kiinnittää huomiota ja olevan tärkeää, että yritykset saavat riittävän ajoissa tietoa menettelyistä liittyen päästökaupan hallinnointiin ja velvoitteiden siirtoon, RT korosti, että säännellyn yhteisön tehtävien siirrosta sopimiseen tulee laatia selkeä ohjeistus ja siitä tulee tehdä riittävän kevyt toimenpide, jotta se ei aiheuta merkittävää raportointitaakkaa. Myös Kaupan liitto ja Teknisen Kaupan liitto katsoivat, että sääntöjen tulisi olla valmiina hyvissä ajoin, jotta yrityksillä olisi aikaa valmistautua sääntelyn alkamiseen. KIVO piti hyvänä erityisesti pienten toimijoiden kannalta, että velvoitteita voidaan siirtää toisen osapuolen hoidettavaksi päästökaupasta aiheutuvan hallinnollisen taakan ja kustannusten minimoimiseksi.

Lain jatkovalmistelussa ja toimeenpanossa on KIVO:n mukaan kuitenkin tärkeä varmistaa, että prosessi on selkeä, läpinäkyvä, selkeä ja ketterä ja, että kustannusten tulisi pysyä kohtuullisina. Myös SBB piti ehdotusta hyvänä, mutta korosti, että lain jatkovalmistelussa ja toimeenpanossa on tärkeä varmistaa, ettei Energiaviraston hyväksymisprosessia tehdä tältä osin liian joustamattomaksi, jottei se käytännössä estä tai viivästyä jouston hyödyntämistä. SBB piti tärkeänä, että sopimusjärjestelyt kirjataan selkeästi perustelumuiistioon, jotta toimeenpanon yhteydessä velvoitteita ei laajenneta.

MTK piti tärkeänä, että velvoitteiden siirto on mahdollista sopimuksella. Pelkästään biometaanian jakelevien valmisteverovelvollisten osalta MTK piti tärkeänä, että päästökaupparaportoinnista ei muodosteta hallinnollisesti raskasta prosessia toimijoille, joiden ei päästöoikeuksiakaan tarvitse hankkia. MTK:n näkemyksen mukaan tähän tulisi löytää lakitasolla ratkaisu, jossa päästökaupparaportointia ei tarvitse maksaa, jos ei jakele fossiilisia polttoaineita.



Järjestelyä ehdotettiin myös joustavoitettavaksi. Energiateollisuus ja EK esittivät, että sopiminen voisi tapahtua muutenkin kuin kalenterivuodeksi kerrallaan. Joustavampi ratkaisu mahdollistaisi vapaamman kilpailun polttoaineentoimittajasta. Myös Kemianteollisuus piti tärkeänä, että yrityksillä olisi mahdollisimman paljon vaihtoehtoja tulevien velvoitteiden suhteen.

Energiateollisuus ehdotti myös täydentävää pykälää ilmoitusmenettelyä koskien, jotta yrityksillä olisi mahdollisuus valmisteverovelvollisuudesta riippumaton mahdollisuus valita, ovatko ne hakeutumatta säännellyksi yhteisöksi ja hankkivat kaiken polttoaineensa kulutukseen luovutettuna – vai hakeutuvatko ne säännellyksi yhteisöiksi ja vastaavat itse velvoitteista ja päästöoikeuksien hankinnasta kulutuksen ja kulutukseen luovutuksen mukaisesti, ja hankkivat polttoaineen ilman päästöoikeuksien aiheuttamaa kustannuslisää. Valmisteverovelvollisen yrityksen tulisi Energiateollisuuden mukaan olla mahdollista ilmoittaa, ettei se hakeudu säännellyksi yhteisöksi, jolloin kaikki sille myytävä polttoaine tulisi käsittää kulutukseen luovutetuksi päästöjen kannalta. Saman ilmoitusmenettelyn tulisi Energiateollisuuden mukaan olla mahdollista myös yleisen päästökaupan (ETS1) toimijoille, joiden kaikki fossiilisen polttoaineen käyttö tapahtuu yleisen päästökaupan piirissä olevissa laitoksissa.

NEOT totesi, että on tärkeää huomioida se, että polttoaineen maahantuojan vastuu polttoaineesta loppuu, kun valmisteveroton tuote on luovutettu jälleenmyyjälle. Edes erityistapauksissa, kuten esimerkiksi sääntelyn kohteen konkurssi tai yrityssaneeraus, velvoitteita ei tule siirtää jälkikäteen takaisin polttoaineen maahantuojalle.

#### Muut käytännön kysymykset sääntelyssä

Valtiovarainministeriö huomautti lausunnossaan, että lisämäärärahoista päätetään osana valtion talousarvioesitystä/julkisen talouden suunnitelmaa. Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan osalta ei Energiavirastolle ole osoitettu lisämäärärahoja voimassa olevassa valtionalouden menokehyksessä. Hallitus on vuosia 2025-2028 koskevan julkisen talouden suunnitelman yhteydessä todennut, että valtion organisaatioiden tulee varmistaa EU:sta ja kansallisesta lainsäädännöstä tulevien uusien velvoitteiden hoitaminen pääsääntöisesti nykyisten määrärahojen puitteissa.

Sisäministeriö kiinnitti huomiota epärehellisen toiminnan ja veropetosten torjuntaan ja paljastamiseen päästökauppajärjestelmässä.

Energiavirasto totesi hallituksen esityksen olevan jäljessä päästökauppadiirektiivissä asetetusta, jo valmiiksi erityisen tiukasta, aikataulusta. Viiveestä huolimatta, säänneltyjä yhteisöjä tulee koskemaan esitetyn lain velvoitteet EU:n yhteisten aikataulujen mukaisesti jo vuoden 2025 alusta. Kiireellinen aikataulu ja riittämätön toimeenpano aika vaikuttavat energiaviraston mukaan väistämättä lainsäädännön ja toimeenpanon laatuun. Kireästä aikataulusta on haittaa sekä viranomaisille että sääntelyn kohteille. Säännellyillä yhteisöillä tulisi olla kohtuullinen aika varautua tuleviin päästökaupan velvoitteisiin.

Energiaviraston lausunnon mukaisesti uudessa päästökaupassa on kyse merkittävästä ja pysyvästä Energiavirastolle osoitettavasta uudesta tehtäväkokonaisuudesta. Energiavirasto totesi arvioitujen uusien resurssien olevan Energiavirastolle täysin välttämättömät, jotta hallituksen esityksessä ehdotetut tehtävät voidaan hoitaa ja huomautti ettei sille ole tähän mennessä myönnetty lainkaan resursseja uuden päästökaupan toimeenpanemiseksi.

Kemianteollisuus huomautti, että useilla yrityksillä tulisi olla päästölupa voimassa jo vuoden 2025 alussa, joten tiedon välittämällä ja ohjeistuksella on kiire, että etenkin alkuun tarvitaan suurta joustavuutta myös viranomaistahoilta. Myös Bionenergia katsoi, että päästöluvun hakuajan suhteen tulee olla joustovaraa.

SBB pyysi vielä lain jatkovalmisteluissa kiinnittämään huomioita siihen, että päästökaupasta aiheutuvat velvoitteet ja kustannukset ovat tarkoituksenmukaisia ja kohtuullisia. Esimerkiksi Energiavirastolle

maksettavat päästölupamaksut kannattaa SBB:n mukaan porrastaa yritysten kokoluokan mukaan. Lisäksi SBB esitti, että pienten toimijoiden kohdalla ulkopuolisen todentajan tarkastuskäyntien tiheys tehdään niin harvaksi, kuin mitä EU-säädös mahdollistaa.

SBB piti tärkeänä yhteensovittaa kaikkia uusiutuvia polttoaineita koskevia hallinnollisia menettelyitä, ettei jokaista lakisäätteistä vaatimusta tarvitse erikseen raportoida ja todentaa. Myös Demeca Oy totesi, että Energiaviraston toimiessa kestävyyslain mukaisena valvovana viranomaisena tulisi virastolla jo nykyisellään olla tieto toiminnanharjoittajista, joiden biokaasu ja -metaani on päästökaupan näkökulmasta nollapäästöistä.

Teknisen Kaupan Liitto totesi lain määrittelevän myös päästökaupan todentamisesta. Teknisen Kaupan liiton mukaan vaatimukset todentajalle ja hakuprosessi todentajaksi vaikuttaa työläältä ja perusteellisilta, paikoitellen jopa kohtuuttomilta.

Kemianteollisuus huomautti tilanteiden, joissa päästökaupan ulkopuolinen yritys ostaa polttoainetta raaka-ainekäyttöön, olevan haastavia. Sillä tällöin yritys joutuu joko päästölupavelvolliseksi tai kärsimään päästöoikeuden hinnan perusteelta. Tällaisille tapauksille tulisi Kemianteollisuuden mukaan löytää mahdollisimman kevyet ja kustannustehokkaat tavat osoittaa raaka-ainekäyttö ja/tai hoitaa mahdolliset uudet päästökauppavelvoitteet, sillä raaka-ainekäytön ei tulisi kuulua uuden päästökaupan piiriin.

Energiateollisuus totesi turpeen ja kaikkien bioperäisten polttoaineiden olevan ETS2-järjestelmän ulkopuolella. Toimeenpanon sujuvuuden ja selkeyden kannalta olisi Energiateollisuuden mukaan hyvä, jos kaikki ETS1-järjestelmän ulkopuolinen biopolttoaineiden käyttö olisi myös ETS2-järjestelmän ulkopuolella, riippumatta siitä onko kestävyttä osoitettu.

EK toivoi, että Energiavirasto veloitetaan olemaan nopeasti suoraan yhteydessä kaikkiin sääntelyn kohteena oleviin yrityksiin, ja avustamaan käytännön järjestelyissä, joita joko säännellyksi yhteisöksi ryhtyminen tai veloitteiden siirtäminen sopimuksin edellyttää. Myös Teknologiateollisuus piti tärkeänä, että yritykset saavat riittävän ajoissa tarpeellista neuvontaa liittyen päästökaupan hallinointiin ja veloitteiden siirtoon. St1:n mukaan päästökauppajärjestelmän toimeenpano edellyttää tiivistä keskustelua valvovan viranomaisen ja jakeluvollisten toimijoiden välillä.

St1 totesi, että päästökaupan käyttöönoton myötä Energiaviraston valvontatehtävät laajenevat. NEOT korosti uuden päästökauppajärjestelmän saumattoman toiminnan jakelijan kannalta edellyttävän riittäviä resursseja Energiaviraston toimintaan. Myös HSL muistutti Energiaviraston henkilöstöressurssien ja todentajien riittävyyden varmistamisesta, jotta uuden päästökauppajärjestelmän käyttöönotto sujuu mahdollisimman hyvin. NEOT totesi, etteivät säännellyt yhteisöt voi jäädä tilaan, jossa taloudellisia tappioita tulee viranomaisen riittämättömistä resursseista johtuen.

## Vaikutukset

SAK totesi hallituksen esityksen luonnoksen mukaisen soveltamisalan kattavan yhteensä noin 15 Mt taakanjakosektorin CO<sub>2</sub>-päästöjä perustuen vuoden 2021 päästötietoihin, jolloin se kattaisi taakanjakosektorin päästöistä yli puolet, mutta huomautti, ettei soveltamisalan laajennuksen kattavuus kuitenkaan kerro suoraan, miten sektorin päästöt tulevat kehittymään tulevaisuudessa. SAK piti ehdottoman tärkeänä, että kesäkuussa 2024 valmistuneen PEIKKO-hankkeen tulokset sekä sosiaalisen ilmastonrahastosuunnitelman valmistelun tiedot sisällytetään lopulliseen esitykseen.

Myös Paikallisliikenneliitto totesi luonnoksesta puuttuvan ajantasaisen yhteenvedon ja laskelmien aiemmin tehtyjen suunnitelmien, ja toisaalta päästövähennyskehitystä lykkäävien ja hidastavien hallitusohjelmakirjausten yhteisvaikutuksista liikenteen päästökehitykseen.

Suomen Luonnonsuojeluliitto totesi, että ilmastovaikutusten osalta vaikutukset tulevat toteutumaan hitaasti. Luonnonsuojeluliitto vaati, että hallitus valmistelee päästökaupan lisäksi muita ohjauskeinoja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU) päivityksen yhteydessä. Myös Kuntaliitto piti arvioitua päästövähennystä varsin vähäisenä etenkin liikenteen osalta. Kuntaliitto totesi uuden päästökaupan olevan tällaisenaan täydentävä ohjauskeino, sillä liikenteen päästötavoitteissa on päästävä huomattavasti merkittävimpiin päästövähennyksiin.

Veronmaksajain keskusliitto huomautti, ettei esitysluonnoksessa ole mainintaa, onko markkinavakausvarannossa päästöoikeuksien ylijarjontatilanteita varten olemassa mekanisme, joka poistaisi päästöoikeuksia järjestelmästä, eli torjuisi päästökaupan nk. vesisänkyefektiä. Esitystä on täydennetty markkinavakausvarannon sisäänottokriteerien kuvauksen osalta.

### Päästökaupan vaikutus polttoaineiden hintoihin

VATT huomautti lausunnossaan, että kansantaloudellisten vaikutusten arvioinnissa oletetaan päästökustannusten siirtyvän täysimääräisesti tuotteiden ja palveluiden loppuhintaan. VATT totesi, ettei empiirinen tutkimus Suomesta tue tätä oletusta ja myös HE:n perusteluissa todetaan, että todellisuudessa kaikilla toimialoilla ei ole mahdollisuutta siirtää kustannuksia täysin loppuhintaa, ja HE:n luonnoksen siten luultavasti yliarvioivan hieman uuden päästökaupan vaikutuksia bensiinin ja dieselin hintoihin ja liikkumisen kustannuksiin. VATT totesi, että vaikutusten arvioinnissa hyödynnetyssä mallinnuksessa olisi ollut syytä tuottaa myös skenaario, jossa päästökustannuksen olisi oletettu siirtyvän hintoihin vain osittain. SAK totesi kustannusten loppukäyttäjille olevan suhteessa käytetyn polttoaineen määrään. Huomionarvoista kuitenkin on, että päästöjen kustannukset eivät todennäköisesti siirry loppuhintoihin täysimääräisesti

Useat lausunnonantajat kiinnittivät huomiota luonnoksessa käytettyihin päästöoikeuden hinta-arvioihin. SKAL ja Logistiikkayritysten liitto totesivat, että kustannusvaikutuksia arvioitaessa on käytetty hiilen hintaa 50 euroa/tonni, mutta hiilen hinnan teollisuuden päästökaupassa vuonna 2022 olleen 80–90 euroa/tonni. SKAL toteaa olevan siten mahdollista, että hiilen hinta nousee yli 50 euroa/tonni, mikä tekee vaikeaksi arvioida päästökaupan todellisia vaikutuksia tiekuljetuksiin. Palta huomautti tulevan päästöoikeuden hinnan olevan epävarma ja, että myös huomattavasti komission esittämiä arvioita korkeampia päästöoikeuden hinta-arvioita on esitetty. Palta totesi, että päästöoikeuden 300 €/t hinnalla dieselin pumppuhinta voisi kohota 60-70 snt/l hallituksen esityksessä esitetyn 11 snt/l sijasta, joskin hintajousto saattaisi pienentää vaikutusta jonkin verran. Myös Atria kiinnitti huomiota siihen, että päästöoikeuden hinta voi muodostua arvioissa esitettyä korkeammaksi.

SAK ja SBB huomauttivat, ettei lakiesityksen vaikutusten arvioinnissa ole huomioitu hallitusohjelman mukaisia muutoksia polttoaineverotukseen tai jakeluvaihtoehtoihin ja, että esitykseen tulisi lisätä tuoreet arviot, jotka huomioivat myös em. muutokset.

Veronmaksajain keskusliitto huomautti, ettei esitysluonnoksessa eritellä, miksi päästöoikeuden hinnan arvioidaan olevan vuonna 2027 huomattavasti matalampi kuin jäljempinä vuosina. Esitystä on täydennetty kyseisen kohdan osalta.

MTK totesi, ettei maa- ja metsätalouden toimialoilla ei käytännössä ole vaihtoehtoista päästötöntä käyttövoimaa, jota voitaisiin laajamittaisesti ja nopeasti ottaa käyttöön. Tästä syystä valmisteilla olevassa maatalouden ilmastotiekartassa fossiilisten polttoaineiden päästökaupalla ei tunnustettu olevan maatalouden päästöjä vähentäviä vaikutuksia. MTK piti hyvin pitkälle vietyinä johtopäätöksinä, hallituksen esityksen perusteluihin sisällytettyä tekstiä, että mahdolliset nousevat polttoainekustannuksia kompensoivat toimenpiteet pienentäisivät maa- ja metsätaloudessa päästöjä vähentävää vaikutusta, koska vaihtoehtoja ei ole.

### Vaikutukset liikenteen kustannuksiin

VATT ja Suomen Yrittäjät huomauttavat, että empiirisen tutkimuksen valossa ETS:2:n todelliset vaikutukset polttoaineiden hintoihin ja liikkumisen kustannuksiin ovat todennäköisesti hallituksen esityksessä arvioitua vähäisempiä. Suomen Yrittäjät totesi, että esityksessä polttoainekäytöstä syntyvien päästöjen tuottama lisäkustannus arvioidaan yksittäisenä tekijänä pieneksi, mutta vaikutuksia raskaan liikenteen käyttövoimakustannuksiin olisi hyvä tarkastella nykyistä yksityiskohtaisemmin.

Yhteinen Toimialaliitto totesi EU:n päästökaupan soveltamisen aiheuttavan arvioiden mukaisesti tieliikenteelle yli 500 me kustannuslisän vuodessa. Logistiikka-asiakkaiden näkökulmasta huoli on hintojen nousussa tavarakuljetuspalveluissa, joiden Yhteinen Toimialaliitto totesi olevan Suomen olosuhteissa muutoinkin haastavat. Autotuoajat ja autoteollisuus sekä Autoalan Keskusliitto huomauttavat polttoaineiden hintojen nousun johtavan kuorma-autoliikenteessä logistiikka- ja kuljetuskustannusten kasvuun sähköistymisen edellytysten ollessa raskaassa kalustossa vielä heikot.

Autoliitto huomautti, että hallituksen esitykseen kirjatuista vaikutusarvioista ei riittävän selkeästi ilmene, että vaikka dieselpolttoaineesta kerättävä päästömaksu alenee jakeluelvoitteen kasvaessa, nostaa jakeluelvoitteen kasvattaminen tosiasiaa kuluttajahintoja.

MaRa huomautti hallitusohjelmassa todettavan, ettei liikennepolttoaineiden hinta nouse hallituksen toimenpiteiden takia. MaRan mukaan lykkäysoption käyttämättä jättäminen ja päästökaupan käyttöönotto jo vuonna 2027 tulee kuitenkin nostamaan tieliikenteen kustannuksia kansallisten verojen ja jakeluelvoitteen aiheuttaman kustannuslisän päälle.

Taksiliitto totesi, että vaikka hallituksen esityksessä ei suoraan käsitellä taksiliikenteen erityistarpeita, on selvää, että päästökaupan kustannusvaikutukset heijastuvat taksien saatavuuteen, joka on viime vuosina heikentynyt muutoinkin monilla alueilla. Taksien saatavuuden heikkeneminen johtaa tilanteeseen, jossa ihmisten liikkuminen vaikeutuu.

HSL totesi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan vaikutusten jäävän omalle toiminnalleen varsin lyhytaikaisiksi ja kohtuullisen vähäisiksi, sillä 2020-luvun loppuun mennessä HSL:n järjestämä kaupunkiseudun sisäinen linja-autoliikenne on ehtinyt sähköistyä lähes kokonaisuudessaan.

### Vaikutukset erillislämmityksessä

Omakotiliitto huomautti, että esityksen myötä päästökauppa tullee nostamaan fossiilisten polttoaineiden, kuten öljyn ja kaasun, hintoja. Tämä vaikuttaa suoraan omakotitalojen lämmityskustannuksiin, erityisesti öljylämmitteisissä taloissa. Omakotiliitto katsoi myös, että Suomen olosuhteissa on varmistettava, että lämmitysenergiaa on saatavilla ympärivuotisesti, että uuden päästökauppajärjestelmän myötä on huolehdittava, ettei synny huoltovarmuusriskejä, esimerkiksi markkinahäiriöt päästöoikeuksien saatavuudessa voisivat johtaa tilanteisiin, joissa polttoainetta ei olisi kotitalouksien ostettavissa

Kuntaliitto totesi, että kuntien palvelurakennuksissa öljykulutus on tyypillisesti 5-10-kertainen verrattuna laskelmassa käytettyyn omakotitalon öljynkulutukseen (2200 litraa/vuosi). Päästökaupan lisäkustannus (13,3 snt/litra) olisi tällöin 1500-3000 €/vuosi/palvelurakennus. Päästökaupan lisäkustannus kunnille ja hyvinvointialueille olisi suunnilleen 1,5-3 M€/vuosi.

### Vaikutukset elinkeinoelämään

MMM totesi, ettei päästökaupan vaikutuksia arvioitaessa ole voitu täysin arvioida päästökustannuspainetta, joka kohdistuu metsäteollisuuteen useaa kautta. Metsäteollisuuden kilpailukykyvaikutuksia punnittaessa on huomioitava kuljetuskustannuksiin tulevat vaikutukset sekä merenkulun päästökaupasta ja jakelijoiden päästökaupasta että yli 95% biomassaa käyttävien laitosten sulkemisesta pois fossiilisesta päästökaupasta.

Päästökaupan laajentuessa voidaan KKV:n näkemyksen mukaan hyväksyä kohtuullinen kustannusten ja hintojen nousu uusilla sektoreilla. KKV totesi, että laaja-alaisesti toimeenpantavassa päästökaupassa yksikköhintojen nousu voi jäädä suppeaa toteutusta maltillisemmaksi, kun järjestelmän laajetessa toiminta tehostuu ja sen kattavuus paranee. KKV huomautti, että päästökaupan hyväksynnän edellytyksenä on, että päästökaupan kansallisessa laajentamisessa huomioidaan asianmukaiset näkökohdat kuten mahdollinen kilpailun vääristyminen. Tätä silmällä pitäen KKV piti tärkeänä, että fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaa koskevan lain jatkovalmisteluissa tarkastellaan erikseen päästökaupan laajentamisen kilpailuvaikutuksia. Lausutussa hallituksen esitysluonnoksessa tätä ei vielä erityisemmin ole tehty. Soveltamisalan poikkeusten osalta tulisi arvioida niiden kilpailuvaikutukset, esimerkiksi raideliikenne suhteessa tieliikenteeseen.

VATT totesi luonnoksen taloudellisten vaikutusten arvioinnin sisältävän keskenään ristiriitaisia arvioita. Yritysvaikutusten osalta arvioidaan ensin polttoaineen hinnannousulla olevan merkittäviä vaikutuksia yritysten kustannustasoon ja kilpailukykyyn sekä kuljetuskustannusten vaikuttavan Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyyn merkittävästi. Vaikutusten arvioinnissa hyödynnetyn numeerisen mallinnuksen perusteella päästökaupan yrityksille aiheuttamat lisäkustannukset vuonna 2030 jäisivät kuitenkin noin 1,5 promilleen. Tässäkin on VATT:n mukaan täydellisen läpimenon oletuksen vuoksi luultavasti kyseessä yliarvio. VATT huomautti lisäksi, ettei taloudellisten vaikutusten arviointi näyttäisi hyödyntäneen kaikkia käytettävissä olevia tietoja ja, että Tilastokeskuksen Teollisuuden energiankäyttö – tilaston avulla voitaisiin päästä kiinni myös yleiseen päästökauppaan kuulumattomien teollisuuslaitosten energiankäyttöön ja päästöihin. VATT totesi lisäksi, ettei arviossa siitä, missä määrin vientiteollisuus voi siirtää päästökustannuksia tuotteiden myyntihintoihin, ei myöskään ole hyödynnetty empiiristä tutkimusta.

EK totesi päästökaupan tuovan merkittävät lisäkustannukset yrityksille, arvoketjuille kuten koko elintarvikeketjulle, sekä kotitalouksille ja, että näitä lisäkustannuksia tulee hillitä kaikin keinoin. Myös Kaupan liitto ja Teknisen Kaupan liitto kiinnittävät huomiota polttonesteiden hinnan nousun aiheuttamiin lisäkustannuksiin niin yrityksille kuin kuluttajille. ETL katsoi, että uuden päästökaupan todellinen kustannusvaikutus elintarviketeollisuuteen on lausunnoilla olevassa luonnoksessa esitettyä arviota suurempi, sillä polttoainekäytön lisäksi kansallinen soveltamisalan laajentaminen maatalouteen lisää myös elintarviketeollisuuden raaka-ainekustannuksia. ETL myös suhtautuu varauksella esityksen perusteluissa esitettyyn oletukseen siitä, että elintarviketeollisuudessa kustannukset voidaan siirtää helpommin täysimääräisinä myyntihintoihin, koska suurin osa myynnistä kohdistuu kotimaan markkinoille.

Yhteinen Toimialaliitto kiinnitti huomiota EU:n päästökaupan soveltamisen aiheuttamien tieliikenteen kustannusten vaikutukseen tavarakuljetuspalveluissa hintoihin. MaRa huomautti tieliikenteen päästökaupan nostavan kotimaan matkailun kustannuksia ja heikentävän kotimaan matkailun hintakilpailukykyä suhteessa ulkomaan matkailuun. Päästökaupan aiheuttama polttoaineen hinnannousu nostaisi myös kuljetusyritysten kustannuksia, jotka siirtyisivät logistiikkayritysten asiakkaiden kustannuksiin.

Edellisten tavoin Suomen Yrittäjät totesi polttoaineen hinnannousulla olevan vaikutusta yritysten kuljetuskustannuksiin, yritysten kilpailukykyyn ja kustannustasoon ja, että Suomen syrjäisestä sijainnista ja pitkistä kuljetusmatkoista johtuen vaikutus elinkeinoelämän kilpailukyvyllä on merkittävä. Toisaalta Suomen Yrittäjät huomautti, että suurimmalle osalle teollisuudesta kohdistuu jo nykyisellään päästökaupan kustannus yleisen päästökaupan piiriin kuuluvan ostolämmön kautta. Siten polttoaineen jakelijoiden päästökauppa myös osaltaan tasoittaa kilpailutilannetta teollisuuden toimijoiden välillä.

RT totesi vaikutusten kohdistuvan rakennusteollisuudessa energiantensiiviseen teollisuuteen sekä maa- ja vesirakentamiseen, jossa polttoaineen osuus rakentamisen kokonaiskustannuksista on merkittävä. RT totesi Tilastokeskuksen julkaisevan maarakennusalan konekustannusindeksiä, joka mittaa maarakennusalan

yrittäjien koneiden käyttöön ja omistukseen liittyvien kustannustekijöiden hintakehitystä. RT:n käsityksen mukaan kustannusvaikutukset toimialalle olisivat arvioissa esitetyjä pienempiä.

Metsäteollisuus ry piti valitettavana, että direktiivin toimeenpanon mahdollistamiseksi soveltamisalaa on kansallisesti laajennettava, mikä tuottaa metsäteollisuudelle merkittäviä lisäkustannuksia puunhankintaketjuun metsätalouden työkoneet tulella vuodesta 2027 alkaen hintavaikutuksen piiriin, mikä lisäksi esitysluonnoksen mukaan puunhankinnan kustannuksia arviolta 16,5 miljoonaa euroa vuodessa.

Metsäteollisuus ry totesi olevan huomionarvoista, että arvioissa esitetyt ajosuoritteet eivät huomioi puuntuonnin päättymistä Venäjältä, minkä vuoksi kuljetusten määrä kotimaassa on kasvussa ja siten kustannukset nousevat aiemmin arvioitua enemmän. Sahateollisuus totesi EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskevalla päästökaupalla olevan negatiivinen vaikutus niin kilpailukykyyn kuin kannattavuuteen sahateollisuuden yrityksissä.

Linja-autoliitto totesi päästökaupan heikentävän selvästi linja-autoliikenteen kilpailukykyä. Erityisesti pidempimatkaisessa liikenteessä käyttövoimamuutoksien esteenä on vielä tekninen kehitys ja kilpailukykyisyys. HSL totesi omassa lausunnossaan kaupunkiliikenteeseen omalla toimialueellaan kohdistuvat vaikutukset väliaikaisiksi ja rajallisiksi.

Taksiliitto totesi polttoaineen hinnannousulla olevan mahdollisesti merkittäviä vaikutuksia myös taksirytysten kuljetuskustannuksiin, kilpailukykyyn ja kustannustasoon. Taksirytyksen näkökulmasta nämä voivat vaarantaa monien taksirytysten toiminnan, mikä puolestaan heikentää palveluiden saatavuutta.

#### Vaikutukset maa-, metsä- ja kalataloudessa

MMM totesi lausuntokierroksen alettua saadun täsmentyneitä tietoja maa- ja metsätalouuskoneiden muun urakoinnin suhteen: teiden talvikunnossapitoon voidaan käyttää maataloustraktoreita, mutta metsätalouden koneita ei toimijoiden mukaan teiden talvikunnossapitoon käytetä.

Atria ja MTK totesivat päästökaupasta seuraavien lisäkustannusten olevan maataloudelle merkittävät ja, että päästöoikeuden mahdollisen hinnan nousun myötä myös maataloudelle kohdistuvat lisäkustannukset kasvaisivat merkittävästi.

#### Sosiaaliset vaikutukset

Monet sosiaalisia vaikutuksia kommentoineet olivat huolissaan energia- ja liikenneköyhyyden lisääntymisestä. Sosiaali- ja terveysministeriö totesi kantavansa huolta haja-asutusalueilla asuvien kansalaisten välttämättömän liikkumisen nousevista kustannuksista sekä vanhojen omakotitalojen omistajien mahdollisuuksista vaihtaa öljylämmityskattilat lämpöpumppuihin.

Lausuntopalautteessa tuotiin muutoinkin esille fossiilisen jakelun päästökaupan vaikutuksia etenkin heikoimmassa asemassa oleviin kuluttajiin ja liikenteen käyttäjiin. KKV totesi, että Päästökaupan laajentaminen voi kasvattaa kotitalouksien energiatuotteiden käytön kustannuksia.

Muun muassa Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Kaupan liitto ry, Teknisen Kaupan Liitto ry, Yhteinen Toimialaliitto ry sekä Autoliitto ry nostivat esiin kuluttajiin ja kotitalouksiin kohdistuvan kustannusten nousun. Palautteissa huomautettiin, että päästökauppa tulee nostamaan liikkumisen kustannuksia ja siten vähentämään kuluttajien ostovoimaa. Autotuoajat ja -teollisuus ry sekä Autoalan Keskusliitto ry huomauttavat, että vanhahkolla autokannalla ajavilla kotitalouksilla on rajalliset mahdollisuudet investoida kalliisiin, vähäpäästöisiin autoihin, ja tästä syystä sekä autokannan hitaan kierron takia polttoaineiden hintatasoa nostavat ohjaustoimet eivät ole sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta toivottavia. Myös Autoliitto ry huomautti, että hintojen nousu kohdistuu suhteessa enemmän pieni- kuin suurituloisiin autoilijoihin, jotka ajavat vanhemmilla autoilla ja joilla ei ole vaihtoehtoa auton käytölle.

Paikallisliikenneliitto totesi, että esityksessä tulisi arvioida tarkemmin hallituskauden vaikutukset joukkoliikenteen käyttäjiin autottomiin kotitalouksiin ja erityisesti pienituloisiin.

Suomen Omakotiliitto ry painotti, että esimerkiksi ikääntyvillä ihmisillä investointikyvyttömyys voi johtaa kohtuuttomaan tilanteeseen heidän kannaltaan. Suomen Kiertovoima ry huomautti päästökaupan tuomasta hinnankorotuksesta kunnalliseen jätehuoltoon, mikä näkyy kohonneina jätehuollon asiakasmaksuina.

Autotuojat ja autoteollisuus sekä Autoalan Keskusliitto huomauttivat ajoneuvojen käyttökustannusten kasvun johtavan kuluttajien ostovoiman heikkenemiseen ja vähäisempiin mahdollisuuksiin kotitalouksille investoida vähäpäästöisiin hinnaltaan kalliimpiin autoihin.

MaRa puolestaan toi esiin, että polttoaineen hinnannousu vaikuttaisi perheiden matkustamiseen auton ollessa ainoa mahdollinen matkustusvaihtoehto monelle perheelle. Lisäksi MaRan mukaan hintojen nousu nostaisi myös matkailu- ja ravintola-alan työntekijöiden työmatkakustannuksia, koska alan yritykset toimivat usein ympärivuorokautisesti niin, ettei matkustaminen töihin julkisella liikenteellä onnistu.

KIVO huomautti, että päästökaupan kustannukset voivat todennäköisesti lisätä kuntajätehuollon kustannuksia, eli jätehuollon asukkaisiin kohdistuvia asiakasmaksuja, erityisesti kuljetusten osalta, vaikka jätteenkuljetusten päästöttömyyttä onkin kehitetty viime vuosina paljon.

### [Päästöohjauksen kokonaiskuva](#)

Useissa lausunnoissa korostettiin päästöohjauksen kokonais kuvan huomioimisen ja ohjauskeinojen yhteisvaikutusten tarkastelun merkitystä. Monet lausunnonantajat, kuten Suomen Yrittäjät, Kemianteollisuus ry, Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Kiertovoima ry, Suomen Kiinteistöliitto ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Etanoliautoilijat ry, Neste Oyj, Suomalainen Energiaosuuskunta SEO sekä St1 Nordic Oy huomauttivat siitä, että fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa on päällekkäinen muiden päästöjen ohjauskeinojen, kuten hiilidioksidiveron kanssa. Päällekkäisyyttä kritisoitiin monien sidosryhmien taholta, sillä se aiheuttaa kaksinkertaisen kustannusrasitteen, eli toimija maksaa sekä päästöoikeusmaksua että hiilidioksidiveroa samasta päästöstä. Tämän minimoiminen olisi kilpailukyvyyn turvaamisen kannalta tärkeää mm. Yhteinen Toimialaliitto ry:n, Kemianteollisuus ry:n, Suomen Kiinteistöliitto ry:n ja St1 Nordic Oy:n mukaan. Sidosryhmien mukaan päästökauppa lisää entisestään sen piiriin kuuluvien toimijoiden hallinnollista ja kustannustaakkaa verotuksen ja jakeluvaihteen ohella. St1 ja NEOT huomauttivat, että päällekkäisillä ohjauskeinoilla ei saada aikaan uusia päästövähennyksiä, vaan pelkästään lisäkustannuksia toimijoille, mikä ei ole kustannustehokasta. Tämän vuoksi päällekkäisyyksiä ja kustannustehottomia ohjauskeinoja tulisi lausunnonantajien mukaan tarkastella kriittisesti ja mahdollisuuksien mukaan poistaa.

Metsäteollisuus ry toi esiin kansallisten ja EU:n laajuisten ohjauskeinojen päällekkäisyyden aikaansaamaa epätasavertaista kilpailuasetelmaa toimijoiden välillä. Myös Autoliitto ry huomautti, että korkean verotuksen vuoksi Suomessa kokonaismaksurasite on muita maita korkeampi. Kuitenkin Suomen ilmastopaneeli, SAK ja Paikallisliikenneliitto toivat esiin myös kansallisten ohjauskeinojen tarpeen EU:n laajuisten keinojen rinnalla. Suomen Luonnonsuojeluliitto ja WWF Suomi totesivat päästökaupan täydentävän päästöohjauksen kokonaisuutta, mutta myös muille keinoille olevan tarvetta. Kemianteollisuus ry piti jakeluvaihtetta sen pitkäjänteisyyden ja ennustettavuuden takia päästökauppaa kannatettavampana keinona, kun taas WWF Suomi katsoi, että päästökaupan onnistuessa jakeluvaihtetta voitaisiin vähitellen luopua. Neste totesi lausunnossaan, että fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa ei yksin riitä taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen saavuttamiseen, vaan myös jakeluvaihtetta on nostettava tasaisesti.

Hallinnollisen ja kustannuksiin kohdistuvan lisätaakan keventämiseksi joissakin lausunnoissa kannatettiin päästöohjauksen yksinkertaistamista. Paltan mukaan taakanjakosektorin voisi lakkauttaa ja siihen kuuluvat päästölähteet siirtää muille sektoreille vuodesta 2031 alkaen. Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n mukaan tieliikenteen voisi poistaa taakanjakosektorilta päästökaupan alkaessa. Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksen nostivat lausunnoissaan esiin Keskuskauppakamari, Veronmaksajain Keskusliitto ry sekä Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry. Uudistuksessa tulisi lausuntojen mukaan kiinnittää huomiota tehokkaimpiin päästövähennyskeinoihin liikenteessä.

## Tulojen käyttö ja mahdolliset kompensatiot

Päästökaupasta saataviin tuloihin ja mahdollisiin hyvitysmalleihin ja kompensatioihin kiinnitettiin lausuntopalautteessa paljon huomiota. Monet palautteen antajista suhtautuivat myönteisesti päästökaupasta aiheutuvien kustannusten hyvittämiseen, tai pitivät kustannusten kompensatiota välttämättömänä osana uuden fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaa. Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan päästökaupan vaikutuksia ei tulisi pyrkiä kompensoimaan, jotta saavutetaan mahdollisimman tehokas päästövähennysvaikutus.

Kemianteollisuuden mielestä olisi perusteltua palauttaa mahdollinen ylimääräinen ja perusteeton ETS2 maksu raaka-ainekäytön osalta. Metsäteollisuus ry huomautti, ettei uusi päästökauppa tunnista hiilivuotoa, jonka torjuminen on olennainen osa ilmastopolitiikka. Nykyisessä päästökaupassa hiilivuodolle alttiit toimialat saavat maksuttomia päästöoikeuksia ja korkean hiilivuotoriskin toimialoille mahdollistetaan päästökaupakompensatio sähköistämistuen muodossa. Pääministeri Orpon hallitusohjelman linjausten mukainen arjen kustannusten nousun hillitseminen ja kilpailukyvyn turvaaminen tulee Sahateollisuuden mukaan huomioida kansallisessa valmistelussa.

Esimerkiksi Suomen Yrittäjät piti tärkeänä päästökaupan kustannusten selvittämistä ja kilpailukykyä liian voimakkaasti heikentävien vaikutusten kompensointia. SHLL:n ja Paltan näkemyksen mukaan päästökauppatulojen käyttö ratkaisee fossiilisten polttoaineiden jakelun päästökaupan tarkoituksenmukaisuuden, sillä pelkkään hintajousto perustuvana mekanismina se on esimerkiksi Paltan mukaan kustannustehoton ohjauskeino: siksi tulot pitäisi ohjata tukemaan ETS2:n piiriin kuuluvien alojen vihreää siirtymää. Myös Teknologiateollisuus ry:n mukaan vaikutukset päästövähennyksiin konkretisoituvat vasta tulojen kohdentamisen kautta.

Lausuntopalautteessa muun muassa Suomen ilmastopaneeli, ympäristöministeriö, Akava, Suomen Yrittäjät, Suomen Kiinteistöliitto ry, SAK ja HSL pitivät tärkeänä sitä, etteivät mahdolliset hyvitysmallit heikennä fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan päästövähennysvaikutusta poistamalla kannusteen päästövähennyksiin. SAK:n mukaan päästövähennysvaikutus voisi heikentyä, mikäli hyvitys tapahtuisi suoraan kulutetun polttoaineen hintaa laskevalla tavalla, mikä ei olisi talous- ja ilmastopoliittisesta näkökulmasta perusteltua. Samasta syystä myös Suomen Kiinteistöliitto piti tärkeänä hyvitysten minimoimista, kun taas Koneyrittäjät ja EK peräänkuuluttivat mahdollisimman täysimääräisiä hyvityksiä kansallisen soveltamisalan laajennuksen kohdesektoreille. Suomen ilmastopaneeli ja Akava katsoivat, että päästökaupan ohjausvaikutus olisi mahdollista säilyttää, jos hyvitykset toteutetaan tasapalautuksina, tai jos varoja ohjataan vihreän siirtymän investointeihin.

Lausunnoissa annettiin palautetta myös hyvitystoimenpiteiden suunnittelusta ja valmistelusta. Kilpailu- ja kuluttajavirasto muistutti valtionapuserätyönsä huomioimisesta. VATT:n korosti tilasto- ja tutkimustiedon hyödyntämisen tärkeyttä HSL:n tapaan. Valmistelussa tulisi Suomen Yrittäjien mukaan arvioida huolella hyvitystoimien päästövaikutukset. Myös Suomen Kiinteistöliitto ry ja St1 Nordic Oy nostivat esiin tarkan harkinnan ja vaikutusten arvioinnin merkityksen hyvitysten valmistelussa. Lisäksi Akava ry piti tärkeänä myös hiilinieluväikutusten huomioimista hyvityksissä. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:n ja St1 Nordic Oy:n



mukaan valmistelu on tehtävä läpinäkyvästi sidosryhmäyhteistyönä, ja koordinointi ministeriöiden kesken on tärkeää.

Monet lausunnonantajista pitivät hyvänä kompensatiokeinojen kohdentamista direktiivin soveltamisalan ulkopuolisille, kansallisen soveltamisalan laajentamisen piirissä oleville toimijoille. Lisäksi Kilpailu- ja kuluttajavirasto piti kotitalouksille suunnattavia tuki- ja hyvitysmalleja lähtökohtaisesti hyväksyttävänä. Akava ry korosti, että hyvitykset tulee kohdistaa vain niihin sektoreihin, joiden kansainvälistä kilpailukykyä uusi päästökauppa erityisesti heikentää. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry taas toi lausunnossaan esiin hyvitysten tasapuolisen kohdentamisen tärkeyden.

Hyvityskeinoihin otettiin kantaa niin yleisellä, kuin sektorikohtaisellakin tasolla. Päästökaupasta aiheutuva kustannusten nousu voitaisiin muun muassa maa- ja metsätalousministeriön ja Energiateollisuus ry:n mukaan hyvittää esimerkiksi hyödyntämällä energiaverotuksen prosesseja ja veronpalautusjärjestelmää. Esimerkiksi Suomen Yrittäjät nosti yhtenä mahdollisena hyvityskeinona maataloudessa käytössä olevat valmisteveron palautukset. Hyvityskeinoina voisivat Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:n mielestä olla myös biokaasunjakeluasemien investointituet, raskaiden ajoneuvojen hankintatuet, biokaasulaitosten investointituet sekä sähköistämistuen laajentaminen myös biokaasuun ja muihin uusiutuviin kaasuihin. Neste Oyj ei palautteessaan kannattanut hyvityksiä valikoiduille toimijoille päästöoikeuden hintaan perustuen niiden jakelijalta edellyttämien muutosten ja jakelijalle aiheuttaman hallinnollisen lisätaakan vuoksi. Sen sijaan Neste Oyj piti kannatettavana keinona jälkikäteistä kompensatioita, jossa minimoidaan kustannukset ja hallinnollinen rasite.

Useissa lausunnoissa korostettiin myös ammattidieselin tärkeyttä kilpailukyvyyn takaamisessa. Suomen Yrittäjät, Rakennusteollisuus RT ry, Elintarviketeollisuusliitto ry, Veronmaksajain Keskusliitto ry, Metsäteollisuus ry, Koneyrittäjät ry, Kaivosteollisuus ry, Yhteinen Toimialaliitto ry, Sahateollisuus ry, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Linja-autoliitto ry, Palta, Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry, Keskuskauppakamari, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä Logistiikkayritysten Liitto ry pitivät ammattidieseljärjestelmää ja sen ripeää valmistelua tärkeänä. Ammattidieselin toteutuksessa on Kuntaliiton ja Paltan mukaan varmistettava, että kannuste päästövähennyksiin säilyy. Suomen Yrittäjien mukaan ammattidieseljärjestelmää ei kuitenkaan voida pitää varsinaisena kompensatiokeinona, sillä direktiivi ei salli palautuksia direktiivin soveltamisalaan kuuluville loppukäyttäjille. Keskuskauppakamari totesi ammattidiesel-järjestelmän olevan tavaraliikenteen kannalta toimiva menettely, joka kohdistaa hyvitykset tehokkaasti yritysten kuljetuskustannuksiin.

Päästökauppatulojen kohdentamiseen kantaa ottaneet lausunnonantajat kannattivat tulojen kohdentamista vihreän siirtymän edistämiseen erityisesti aloilla, joille koituu päästökaupasta kustannuksia. Suomen Yrittäjät nosti esiin, että tämä auttaa toimijoita tulevaisuudessa välttämään fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta aiheutuvia kustannuksia. Muutamat lausunnonantajista pitivät tärkeänä sitä, että tulojen kohdentamisesta linjataan mahdollisimman pian (Teknologiateollisuus, Keskuskauppakamari). Tulot tulisi kohdentaa päästöjä kustannustehokkaasti vähentäviin toimiin (mm. Teknologiateollisuus, Kuntaliitto).

Päästökauppatulojen kohdentamiseksi annettiin monia konkreettisia esimerkkejä. Lausuntopalautteessa nousi usein esiin tulojen käyttäminen työkoneiden ja liikenteen, erityisesti raskaan tieliikenteen päästöjen vähentämiseen: esimerkiksi Rakennusteollisuus RT:n mukaan tämä voisi tapahtua muun muassa hankintatuen tai vaihtoehtoisten käyttövoimien infratuen kautta. Tulojen kohdentamista työkoneisiin ja/tai liikenteeseen nostivat esiin monet lausunnonantajat, kuten Yhteinen Toimialaliitto, Metsäteollisuus, SKAL, Logistiikkayritysten Liitto, Teknologiateollisuus, Keskuskauppakamari, RT, Sahateollisuus, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto, Autotuoajat ja -teollisuus ja Autoalan Keskusliitto, Sähköteknisen Kaupan Liitto sekä EK. Muutamissa lausunnoissa kannatettiin myös tulojen kohdentamista heikoimmassa asemassa oleville kotitalouksille ja toimijoille (Kiinteistöliitto, Omakotiliitto, Sähköteknisen Kaupan Liitto, STTK, SAK),

erityisesti öljylämmityksestä luopumiseen, sekä pienituloisten vähäpäästöisen liikkumisen helpottamiseen (Syke, Suomen luonnonsuojeluliitto, STTK) esimerkiksi joukkoliikenteessä tai sähköisillä ajoneuvoilla. Myös saavutettavan joukkoliikenteen kehittämiseen ja ylläpitämiseen sekä kasvavien joukkoliikenteen kustannuksien kompensointiin toivottiin kohdennettavan varoja (Syke, Paikallisliikenneliitto, Suomen luonnonsuojeluliitto, SAK).

Liikennesektorin osalta lausunnoissa nostettiin lisäksi esiin monia muita esimerkkejä, joihin päästökauppatuloja voisi kohdistaa. Monet lausuntopalautteen antajat katsoivat, että liikenteen vähäpäästöistymisen tukeminen vähentää liikennesektorin toimijoiden riippuvuutta fossiilisista polttoaineista, ja siten auttaa vähentämään fossiilisen polttoaineen jakelusta aiheutuvia kustannuksia. Esimerkkeinä annettiin muun muassa liikenteen käyttövoimasiirtymä (Suomen Yrittäjät, HSL), vähäpäästöisyyteen tähtävien investointien tuet (Koneyrittäjät, Suomen Yrittäjät) sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintatuki tai tuki latausinfraan rakentamiseen (Suomen Taksiliitto, Autotuojat ja -teollisuus ja Autoalan Keskusliitto).

### Sosiaalinen ilmastorahasto

Myös päästökauppadirektiivin uudistamisen yhteydessä perustettavaan Sosiaaliseen Ilmastorahastoon ja siihen liittyvään kansalliseen suunnitelmaan liittyen esitettiin palautetta. Sosiaali- ja terveysministeriö ilmaisi huolensa siitä, että rahaston Suomen osuus on riittämätön kompensoimaan tiettyjen ihmisryhmien liikkumisen ja lämmityksen kustannusten nousua, ja näitä vaikutuksia tulisi kompensoida muiden keinojen kuten energiaverotuksen muutosten avulla. Ilmastopaneeli totesi, että rahastosta rahoitettavilla toimenpiteillä voi olla myös päästöoikeuden hinnan nousua hillitseviä vaikutuksia.

SAK totesivat, että rahaston varoja tulisi kohdistaa erityisesti julkisen liikenteen ja mahdollisesti pieni- ja keskituloisten liikkumisen hinnannousun kompensointiin. STTK totesi, että rahastoa tulisi käyttää päästökaupan kielteisten vaikutusten kompensoinnin lisäksi myös työntekijöiden kouluttamiseen ja osaamisen kehittämiseen. SAK, STTK ja Akavat totesivat olevan tärkeää, että ammattiyhdistysliike osallistetaan rahaston Suomen suunnitelman valmisteluun.

Kuntaliton mukaan varoja tulisi ohjata energiasiirtymän vauhdittamiseen ja liikenteen vähähiilistämiseen. Paikallisliikenneliitto katsoi rahaston tärkeimmän tehtävän olevan heikommassa asemassa olevien kansalaisten ja pienten yritysten tukeminen nousevien kustannusten vuoksi. Sähköteknisen kaupan liitto totesi, että rahaston varoja tulee ohjata toimijoille, joiden mahdollisuudet siirtyä puhtaampiin liikenteen energialähteisiin ovat rajoitetut. SKAL:n mukaan merkittävä osa rahaston varoista tulee käyttää toimiin, joilla vähennetään erityisesti raskaan liikenteen päästöjä.

Akava katsoi olevan tärkeää, ettei Sosiaalisella ilmastorahastolla korvata sosiaaliturvaa missään jäsenvaltiossa. Autoliitto totesi rahaston olevan ongelmallinen siksi, että ylipäättään luodaan malleja, joilla aiheutetaan sellaisia vaikutuksia, jotka tekevät em. kaltaisen rahaston tarpeelliseksi. Toiseksi Autoliitto kiinnitti huomiota Suomen asemaan rahaston nettomaksajana. Veronmaksajien keskusliitto ilmoitti suhtautuvansa kielteisesti Sosiaaliseen ilmastorahastoon.

### Mahdolliset hyvitykset kansallisen soveltamisalan laajennuksen kohdesektoreille

Suurimmassa osassa lausuntoja kannatettiin kompensatiota kansallisen soveltamisalan laajennuksen piiriin kuuluville aloille.

Maa- ja metsätaloussektorin kohdalla monet pitivät kompensatiota välttämättömänä keinona turvata etenkin maataloussektorin kannattavuutta. MTK ja SLC katsoivat kompensatioiden maa- ja metsätaloudelle olevan välttämättömiä. Monien maa- ja metsätaloussektorin toimijoiden mukaan kompensatiota tulisi tapahtua mahdollisimman täysimääräisesti. MTK katsoi, että maa- ja

metsätaloussektorille kohdistetut hyvitykset ovat ensisijaisia muihin toimijoihin nähden. Suomen Kalankasvattajaliitto ja Atria, kannattivat ensisijaisesti toimintansa jättämistä fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan ulkopuolelle, mutta tämän ollessa mahdotonta esittivät kompensatiota ehdoksi soveltamisalaan sisällyttämiselle. WWF Suomi ei pitänyt koko maa- ja metsätaloussektoria kattavia kompensatiotoimia tarvittavina, perustellen tätä yritysten kyvykkyydellä kantaa vastuunsa omien ja alihankkijoidensa työkoneiden investoinneista.

Hyvityskeinoista nostettiin esille energiaveropalautusten toteuttaminen jo olemassa olevien palautusjärjestelmien kautta, jonka avulla SLC ja MTK kannattivat maatalouden polttoaineiden verotuksen laskemista aina EU:n energiaverodirektiivin minimitasolle. Maa- ja metsätalousministeriö sekä metsäteollisuuden ja -talouden toimijat (Metsäteollisuus, Sahateollisuus, Koneyrittäjät) ehdottivat maataloutta koskevan palautusjärjestelmän laajentamista koskemaan myös metsätaloutta.

Muita kannatettavina pidettyjä keinoja olivat biokaasulaitosten investointituet (Suomen Biokierto ja Biokaasu) ja suora kompensatio polttoainetta käyttäville maataloille (Atria). Kalatalouden osalta kompensatio voisi tapahtua veronpalautuksina (maa- ja metsätalousministeriö, Kalatalouden Keskusliitto, Suomen Kalankasvattajaliitto), mikä takaisi kaikenkokoisten kalastusalusten polttoaineiden verovapauden (Kalatalouden Keskusliitto).

Päästökauppatuloilla voitaisiin sidosryhmien mukaan vauhdittaa liikenteen vihreää siirtymää. Kaupan liiton näkemyksen mukaan lähtökohtaisesti kustannuksia nostavia toimia ei tulisi tehdä, mutta jos niitä tehdään, on kustannukset kompensoitava jotain muuta veroa tai maksua alentamalla. Kaupan liitto huomautti kompensatiotoimien lisäävän hallinnollista taakkaa. Keskuskauppakamarin mukaan päästökauppa ei ainakaan alussa vähennä tavaraliikenteen tai työkonesektorin päästöjä, vaan on pelkkä kustannuslisä. Siksi hyvityskeinoja elinkeinoelämälle tarvitaan. WWF Suomi piti kompensatiota riskinä ohjauskeinon vaikuttavuudelle. SAK ei nähnyt vapaa-ajan veneilijöille olevan perustetta rakentaa kompensatiomekanismia.

Lausunnoissa nostettiin esiin verotuksellisia kompensatiokeinoja (mm. Kaupan liitto, Teknisen Kaupan Liitto, Keskuskauppakamari Autotuoajat ja -teollisuus ja Autoalan Keskusliitto). Muutamat lausunnonantajat myös kannattivat joukkoliikenteelle päästökaupasta aiheutuvien lisäkustannusten kompensointia (SAK, Paikallisliikenneliitto). Paikallisliikenneliitto kannatti joukkoliikenteen arvonlisäveron noston perumista sosiaalisen kestävyuden vuoksi. Palta ehdotti lausunnossaan tukiohjelman satamaoperaattorien, vesiliikenteen ja maantieliikenteen operaattorien vihreän siirtymän edistämiseksi.