

Asia: VN/12869/2025

Työ- ja elinkeinoministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi kestävyyslain ja päästökauppalain 34 §:n muuttamisesta sekä kestävyysasetuksen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

13.2.2026

Ympäristöministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi kestävyyslain ja päästökauppalain 34 §:n muuttamisesta sekä kestävyysasetuksen muuttamisesta

Esityksellä ehdotetaan kestävyyslain soveltamisalan laajentamista vähähiilisiin polttoaineisiin. Ehdotettujen muutosten myötä kestävyyslailla ja kestävyysasetuksella säädettäisiin uusiutuvien polttoaineiden lisäksi vähähiilisille polttoaineille asetettavista vaatimuksista ja vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta. Lisäksi esityksellä laajennettaisiin kansallista järjestelmää siten, että kansallisella järjestelmällä olisi mahdollista osoittaa myös vähähiilisten polttoaineiden vaatimustenmukaisuus. Vähähiilisillä polttoaineilla tarkoitettaisiin kierrätettyjä hiilipitoisia polttoaineita, vähähiilistä vetyä ja synteettisiä kaasumaisia ja nestemäisiä polttoaineita, joiden energiasisältö on peräisin vähähiilisestä vedystä, jotka täyttävät kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan 70 prosentin vähimmäisrajan verrattuna fossiiliseen vertailukohtaan.

Päästökauppalain 34 §:ää muutettaisiin siten, että muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja vähähiilisten polttoaineiden nollapäästöisyyden osoittamista koskevat vaatimukset lisättäisiin päästökauppalakiin. Kestävyyslakia sovellettaisiin myös vähähiilisiin polttoaineisiin, joiden käyttöä tai tuotantoa koskevaan investointihankkeeseen on myönnetty valtionavustusta.

Uusiutuville polttoaineille asetetut vaatimukset ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista koskeva sääntely pysyisivät kestävyyslaissa ja -asetuksessa ennallaan.

Hallituksen esityksessä todetaan, että vetyä käytetään Suomessa nykyisin pääasiassa öljynjalostuksessa sekä kemianteollisuuden prosesseissa ja kaivosteollisuudessa. Suurin osa vedystä valmistetaan tällä hetkellä fossiilisesta maakaasusta. Ensimmäinen Suomessa sijaitseva teollisen kokoluokan RFNBO-polttoaineiden tuotantolaitos käynnistyi alkuvuodesta 2025. Lisäksi lukuisia muita RFNBO-hankkeita on vireillä. Vähähiilisten polttoaineiden, mukaan lukien kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden, tuotantoa koskevista hankkeista ei ole vielä tehty investointipäätöksiä, mutta oletettavaa on, että ainakin osassa suunnitteilla olevissa RFNBO-hankkeissa tultaisiin mahdollisesti tuottamaan RFNBO-polttoaineiden lisäksi myös vähähiilisiä polttoaineita.

Ympäristöministeriö toteaa, että hallituksen esityksen kohteena olevien vähähiilisten polttoaineiden tuotannosta ja tähän liittyvistä hankkeista on toistaiseksi vähän tietoa. Näihin ja muihin polttoaineisiin liittyvä sääntely EU-tasolla muodostaa monitahoisen kokonaisuuden, joka vaikuttaa myös sitä toimeenpanevaan kansalliseen lainsäädäntöön.

Hallituksen esityksessä todetaan, että vähähiilisten polttoaineiden vaatimustenmukaisuuden osoittaminen kansallisella järjestelmällä katsottiin tarkoituksenmukaiseksi toiminnanharjoittajien hallinnollisen taakan minimoimiseksi erityisesti silloin, kun toiminnanharjoittaja tuottaa sekä RFNBO-polttoaineita että vähähiilisiä polttoaineita. Tällöin kansallista järjestelmää hyödyntävät toiminnanharjoittajat voisivat osoittaa molempien polttoaineiden kestävyyskriteerien täyttymisen samalla järjestelmällä. Hallituksen esityksessä on todettu myös, että valmistelun aikana pidettiin myös tarkoituksenmukaisena, että kierrätetyt hiilipitoiset polttoaineet lisättäisiin samalla kestävyyslain soveltamisalaan. Ympäristöministeriö toteaa, että polttoaineiden ilmastovaikutukset ovat erilaisia. Ympäristöministeriö pitää erittäin tärkeänä varmistaa, että sääntelyyn lisätyt polttoaineet vähentävät kasvihuonekaasupäästöjä ja edesauttavat ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Kansallisen järjestelmän mukaisia kestävyystodistuksia ei hyväksytä muissa jäsenvaltioissa. Suomi ei ole ilmoittanut kansallisesta järjestelmästäan komissiolle, minkä vuoksi kyseisen järjestelmän mukaisesti saatua sertifiointia tai kestävyystodistuksia ei hyväksytä muissa jäsenvaltiossa polttoaineiden kestävyys osoittamiseen. Myös meriliikenteen (FuelEU Maritime) osalta vähähiilisten polttoaineiden tulee olla sertifioituja komission tunnustamien kansallisten tai kansainvälisten vapaaehtoisten järjestelmien mukaisesti. Ympäristöministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä ei olla tarkasteltu mahdollisuutta ilmoittaa kansallinen järjestelmä komissiolle. On tuotu esille, että kansainvälisessä toiminnassa tarkoituksenmukaisempaa olisi hyödyntää komission tunnustamia vapaaehtoisia järjestelmiä päällekkäisten kestävyysjärjestelmien tarpeen välttämiseksi.

Lisäksi ympäristöministeriö kiinnittää huomiota polttoaineiden käsittelyyn kestävyyslaissa ja alkuperätakuulaissa. Hallituksen esityksessä tuodaan esille, että kestävyyskriteerejä ja kestävyys osoittamista koskeva sääntely on alkuperätakuuta koskevasta sääntelystä erillinen säädöskokonaisuus. Alkuperätakuiden myöntämisen edellytyksenä ei ole, että energia täyttäisi kestävyyslaissa kyseiselle uusiutuvalla polttoaineelle säädetyt kestävyyskriteerit. Hallituksen esityksessä tuodaan esille, että alkuperätakuulain mukaisen varmennusvelvoitteen täyttämiseksi riittää, että synteettisen kaasun tuottamiseen käytetystä sähköstä on peruutettu uusiutuvan sähkön alkuperätakuut. Alkuperätakuiden peruuttamisen myötä myytävä kaasu voidaan myydä uusiutuvana. Käytännössä on siten mahdollista, että kaasu olisi alkuperätakuulain tarkoittamalla tavalla uusiutuvaa, mutta jos kaasu ei täyttäisi kestävyyslaissa asetettuja lain mukaisesti, se ei kuitenkaan olisi kestävyyslain tarkoittamalla tavalla kestävää uusiutuvaa polttoainetta.

Ympäristöministeriö ehdottaa, että hallituksen esityksessä kuvattaisiin mitä seurauksia kestävyyslain ja alkuperätakuulain erilaisilla luokituksilla voi olla.

Uski Veli-Matti
Ympäristöministeriö

Siikavirta Hanne
Ympäristöministeriö