

## **Maa- ja metsätalousvaliokunta**

### **Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta**

#### **Talousvaliokunnalle**

#### **JOHDANTO**

##### *Vireilletulo*

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta (HE 119/2024 vp): Asia on saapunut maa- ja metsätalousvaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava talousvaliokunnalle.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Eleonoora Eilittä, työ- ja elinkeinoministeriö
- ylitarkastaja Veli-Pekka Reskola, maa- ja metsätalousministeriö
- energia-asiantuntija Anssi Kainulainen, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- toimitusjohtaja Harri Laurikka, Bioenergia ry
- logistiikkapäällikkö Alina Koskela, Metsäteollisuus ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Energiavirasto
- Suomen ilmastopaneeli
- Koneyrittäjät ry
- Sahateollisuus ry
- Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry
- Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- Svenska lantbruksproducenternas centralförbund SLC r.f.

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Kalatalouden Keskusliitto

## Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp

### VALIOKUNNAN PERUSTELUT

#### *Yleistä fossiilisen polttoaineen päästökaupasta*

Osana Euroopan unionin 55-valmiuspakettia päätettiin vuonna 2023 päästökauppadirektiivin päivityksestä, jossa säädetään uudesta fossiilisen polttoaineen jakelua koskevasta päästökaupasta. Tämä polttoaineen jakelun päästökauppa (ETS2) kattaa tieliikenteen, rakennusten erillislämmityksen, rakentamisen sekä nykyisen yleisen päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja energiantuotannon fossiilisen polttoaineen. Käsiteltävänä olevalla hallituksen esityksellä on tarkoitus panna täytäntöön muutettu päästökauppa koskeva direktiivi. Maa- ja metsätalousvaliokunta tarkastelee esitystä oman toimialansa näkökulmasta ja keskittyy lausunnossaan erityisesti esityksen vaikutuksiin maa- ja metsätalouteen sekä kalastukseen.

Hallituksen esityksen mukaisessa uudessa päästökaupassa sääntely koskee valmisteverovelvollisia tahoja, jotka luovuttavat polttoaineen kulutukseen. Päästökaupassa säännellyn yhteisön on osettava kulutukseen luovutetun polttoaineen hiilisisältöön perustuva päästöoikeus polttoaineen myymiseen. Esityksessä ehdotetaan, että polttoainetta kulutukseen luovuttavalla säännellyllä yhteisöllä tulee olla päästölupa ja päästöjen tarkkailusuunnitelma ja että säännellyn yhteisön tulee tarkkailla ja todennuttaa päästönsä vuodesta 2025 alkaen. Esityksen mukaan päästöoikeuksien huutokaupat käynnistyvät vuodesta 2027 alkaen ja säännellyn yhteisön tulee vuosittain palauttaa päästöjään vastaava määrä päästöoikeuksia EU:n rekisteriin.

Polttoaineiden hinta muodostuu polttoaineen raaka-aineen hinnasta eli esimerkiksi öljyn maailmanmarkkinahinnasta, mahdollisen jalostuksen kustannuksesta, jakelukustannuksesta, jakelijoiden marginaalista, valmisteverosta, arvonlisäverosta sekä mahdollisesta uusiutuvien polttoaineiden jakeluvaihtoehdon hintavaikutuksesta sekä tulevaisuudessa myös päästöoikeuden hintavaikutuksesta. Vaikka hallituksen esityksessä ehdotettu sääntely ensi sijassa kohdistuu polttoainetta kulutukseen luovuttaviin säännelyihin yhteisöihin, on sillä merkittävä vaikutus polttoaineen hintaan päästökaupan piiriin kuuluvilla toimialoilla. Fossiilisen polttoaineen päästökaupan soveltamisalan rajausta ja sen vaikutuksia polttoaineiden hintaan on tarkasteltu lausunnossa jäljempänä.

Käytössä olevia päästövähennyskeinoja tieliikenteessä ovat yleisen päästökaupan lisäksi muun muassa jakeluvaihtoehdot sekä toimet tieliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton edistämiseksi. Jakeluvaihtoehdon muutoksilla on vaikutusta myös siihen, kuinka suuri osuus polttoainekäytöstä on fossiilista polttoainetta eli kuinka suurelle osuudelle sekoituksesta jakelijan on tullut hankkia päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. Käsiteltävänä oleva hallituksen esitys liittyy siten eduskunnassa parhaillaan käsiteltävänä olevaan jakeluvaihtoehdon muuttamisesta koskevaan hallituksen esitykseen laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 121/2024 vp), josta maa- ja metsätalousvaliokunta antaa erikseen lausunnon talousvaliokunnalle. Valiokunta korostaa, että tieliikenteen päästöjä ja ohjauskeinoja tulee tarkastella kokonaisuutena ja arvioida myös säädösehdotusten yhteisvaikutuksia.

## Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp

### *Päästökaupan soveltamisala*

Käsiteltävänä olevan hallituksen esityksen mukaan polttoaineen jakelun päästökaupan soveltamisalaa laajennetaan kattamaan kaikki nykyisen päästökaupan ulkopuolinen polttoaineen jakelu pois lukien Puolustusvoimien käyttämä polttoaine sekä raideliikenteen ja kaupallisen vesiliikenteen polttoaineen käyttö siltä osin kuin se on eroteltavissa. Esityksen perusteella myös maa- ja metsätalous sekä kalastus sisällytetään päästökaupan soveltamisalan piiriin, vaikka direktiivi antaa mahdollisuuden näiden toimialojen jättämiseen järjestelmän ulkopuolelle. Fossiilisen polttoaineen päästökaupan soveltamisalan kansalliseen laajentamiseen on hallituksen esityksen mukaan päädytty erityisesti siitä syystä, että Suomessa ei ole käytössä sellaista polttoaineiden jakeluverkkoa tai -järjestelmää, jonka perusteella polttoaineen loppukäyttäjät voitaisiin ennakoitavasti ja direktiivin ehdot täyttävästi.

Fossiilisen polttoaineen päästökaupassa säännellyn yhteisön on erotettava uuden järjestelmän soveltamisalaan kuuluva, kulutukseen luovutettu polttoaine ja tunnistettava sektori, jolla polttoaineen loppukäyttö tapahtuu. Olemassa olevissa rakenteissa, kuten valmisteverotuksessa ja jakeluvetoisuudessa, sääntelyn kohteella ei ole velvollisuutta valvoa loppukäyttöä, eikä valvonnan mahdollistavia rakenteita siksi ole olemassa. Maatiloilla samaa polttoainetta saatetaan käyttää niin polttoaineen jakelun päästökaupan soveltamisalaan kuuluvaan asuinrakennuksen lämmitykseen kuin soveltamisalan ulkopuolella olevaan maatalouskäyttöön, kuten työkoneisiin tai kuivuriin, silloin kun tilalla on olemassa vain yksi maatilatankki. Direktiivin ehtoja ei valiokunnan saaman selvityksen mukaan riitä täyttämään esimerkiksi nykyisin käytössä oleva menetelmä, jossa erotetaan värjäämällä kevyemmin verotettu polttoöljy dieselistä.

Polttoaineen jakelun päästökaupan toteutusmalleja ja mahdollisuuksia polttoaineen etukäteiseen erotteluun soveltamisalaan kuuluviin ja kuulumattomiin polttoaineisiin on käsitelty työ- ja elinkeinoministeriön 23.11.2023 päivättyssä arviomuistiossa. Muistiossa todetaan, että polttoaineen värjäyksen avulla eriytetyn jakelun tapauksessa huoltoasemille ja polttoaineen kuljettamiseen ja varastointiin käytettävään logistiikkaan jouduttaisiin investoimaan merkittävästi. Onkin todennäköistä, että vaikka maatalouden polttoaine eriyttäisiin värjäyksen avulla, tulisi polttoaineen hinta siitä huolimatta nousemaan johtuen polttoaineen eriytetystä jakelusta johtuvista kustannuksista. Lisäksi on mahdollista, että erot logistiikkakustannuksissa ja kysynnässä johtaisivat nykyistä voimakkaammin toisistaan eriytyviin hintatasoihin alueellisesti.

Muista EU:n jäsenmaista Itävalta, Alankomaat ja Ruotsi tulevat varmuudella laajentamaan soveltamisalaa kansallisesti. Myös Saksa laajentaa oletettavasti kansallisesti soveltamisalaa siten, että se vastaa Saksan nykyistä kansallista järjestelmää kattaen myös maatalouden polttoaineet. Saksan ja Itävallan kansallisiin järjestelmiin on kuulunut myös kompensatioita niille polttoaineen käyttäjille, joille on katsottu kohdentuvan kohtuuttomia vaikutuksia. Maa- ja metsätalousvaliokunta toteaa, että edellä mainittujen direktiivin ehtojen ja muiden EU:n jäsenmaiden soveltamisalaa koskevien ratkaisujen perusteella direktiivin soveltamisalan mukainen toimeenpano on valitettavasti käytännössä osoittautunut erittäin vaikeaksi ilman merkittäviä muutoksia polttoaineen jakelujärjestelmään. Hallituksen esityksessä nostetaan lisäksi esiin, että päästökauppadirektiivi tullaan avaamaan ja uudistamaan vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. On mahdollista, että myös päästökaupan soveltamisalaan tehdään tässä yhteydessä muutoksia. Näin ollen Suomessa nyt luotavat uudet järjestelmät tulevat mahdollisesti olemaan voimassa vain joitakin vuosia.

## Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp

Hallituksen esityksen mukaan nollapäästöiset polttoaineet eivät kuulu uuden lain soveltamisalaan. Polttoaine, joka on todettu uusiutuvan energian direktiivin mukaisesti kestäväksi, on päästökauppadirektiivin mukaisesti päästökertoimeltaan nolla. Suomessa kansallisesta järjestelmästä biopolttoaineiden kestävyyskriteerien täyttymisen osoittamiseksi säädetään kestävyyslaissa. Velvollisuus osoittaa biopolttoaineiden kestävyys on toiminnanharjoittajalla, jolla tulee olla kestävyyslain mukainen kestävyysjärjestelmä. Rajaamalla nollapäästöiset polttoaineet fossiilisten polttoaineiden jakelun päästökauppaa koskevan lain soveltamisalan ulkopuolelle voidaan rajata myös toiminnanharjoittajille ja Energiavirastolle aiheutuvaa hallinnollista taakkaa. Maa- ja metsätalousvaliokunta pitää soveltamisalan rajausta tältä osin perusteltuna.

Hallituksen esityksen mukaan uusi laki mahdollistaa päästökauppaan liittyvien velvollisuuksien siirron säännellyltä yhteisöltä toiselle säännellylle yhteisölle sopimuksella. Käytännössä tällaisen sopimusjärjestelyn tarkoituksena on mahdollistaa päästökauppavelvoitteiden siirtäminen pienemmältä jakelijalta polttoaineen jakeluketjussa ylöspäin suuremmalle jakelijalle, mikä vähentää sääntelystä aiheutuvaa hallinnollista taakkaa pienten jakelijoiden keskuudessa. Yrityksillä on hyvin vähän aikaa sopeutua uusiin velvoitteisiin ja luoda sopimuksia velvoitteiden siirtämiseksi, sillä säänneltyjen yhteisöjen velvoitteet käynnistyvät jo vuoden 2025 alusta. Valiokunta katsoo, että lain nojalla annettavan alemmanasteisen sääntelyn valmistelussa ja lain toimeenpanossa ylimääräisen hallinnollisen taakan vähentämiseen tulee kiinnittää edelleen huomiota.

### *Päästökaupan maa-, metsä- ja kalatalouteen kohdistuvien vaikutusten kompensointi*

Kuten hallituksen esityksessä todetaan, aiheuttaa päästökaupan käyttöönotto merkittäviä välittömiä ja välillisiä lisäkustannuksia alkutuotantoaloille. Välillisiä kustannuksia tulee muun muassa tuotantopanosten hinnan nousemisesta. Arvio maatalouden oman polttoainekäytön lisäkustannuksista vuoden 2021 päästöjen perusteella ja 50 euron päästöoikeuden hinnalla on 62,5 miljoonaa euroa vuodessa, josta 19 miljoonaa euroa kohdentuu maa-, metsä- ja kalatalouden tuotantorakennusten lämmitykseen ja 43,5 miljoonaa euroa maa- ja metsätalouden työkoneiden polttoainekustannuksiin. Valiokunta toteaa, että maa- ja metsätalouden toimialoilla ei myöskään käytännössä ole tarjolla vaihtoehtoja päästötöntä käyttövoimaa, jota voitaisiin laajamittaisesti ja nopeasti ottaa käyttöön.

Valiokunta korostaa, että päästökaupan käyttöönotosta aiheutuvien lisäkustannusten arviointiin liittyy merkittäviä epävarmuuksia. Komission teettämät ja hallituksen esityksessä kuvatut vaikutusarviot on tehty käyttäen maltillista 45—50 euron ennustetta päästöoikeuden hinnasta. Päästöoikeuden hinnasta saadaan luotettavia arvioita vasta, kun ensimmäiset johdannaiset tulevat markkinoille ja kun päästöoikeuksien huutokaupat alkavat. Uuteen päästökauppaan on määritelty suojamekanismit estämään liiallista päästöoikeuden hinnannousua, mutta niiden vaikutuksia on vaikeaa arvioida. Päästökaupan alkuvaiheessa on niin sanottu pehmeä hintakatto, joka vapauttaa 20 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia (Mtn CO<sub>2</sub>-ekv) vuodessa hinnan ylittäessä 45 €/tn CO<sub>2</sub>-ekv, mikä ei välttämättä riitä painamaan hintaa alas, jos edullisia päästövähennystoimia ei löydy.

Hallitusohjelman mukaan hallituskaudella ei tehdä kansallisesti sellaisia päätöksiä, jotka lisäävät maatalouteen kohdistuvia kustannuksia. Metsätalouden osalta hallitusohjelmassa todetaan, ettei Suomen kustannuskilpailukykyä heikennetä eikä kansallisilla tulkinnoilla pidä vaikeuttaa elin-

## Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp

keinojen toimintaedellytyksiä. Päästökauppojen huutokauppatulojen käytöstä säädetään päästökauppadirektiivissä. Direktiivi mahdollistaa päästökauppatulojen käytön kompensointeihin sellaisille aloille, jotka tulevat mukaan soveltamisalaan kansallisella päätöksellä. Hallitusohjelman kirjausten perusteella maa- ja metsätalousvaliokunta edellyttää, että fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan kansallisesta laajenuksesta maa-, metsä- ja kalataloudelle aiheutuvien kustannusten kompensoimiseksi otetaan käyttöön tarpeelliset hyvitykset ja niiden valmistelu aloitetaan viipymättä. Valiokunta katsoo, että valtion lisääntyvät päästökauppatulot tulee luotavan hyvitysjärjestelmän avulla ohjata tukemaan pitkäjänteisesti alkutuotannon toimialoja ja niiden siirtymistä fossiilisten polttoaineiden käytöstä kohti energiaomavaraisuutta.

Hallituksen esityksessä todetaan, että päästökaupan soveltamisalaan kansallisesti sisällytettävillä sektoreilla olisi joissain tapauksissa mahdollista toteuttaa laajenuksesta aiheutuvien lisäkustannusten hyvitys energiaverotuksessa. Kyseeseen voisi tällöin tulla erillinen päätös energiaverojen laskusta niille sektoreille, jotka eivät kuulu päästökaupan soveltamisalaan ja joille päästökaupan myötä syntyviä lisäkustannuksia katsottaisiin perustelluksi hyvittää. Tämänkaltaisen polttoaineen jakelun päästökaupasta aiheutuviin kustannuksiin perustuva energiaverojen lasku olisi nykyisen verojärjestelmän puitteissa mahdollista toteuttaa maataloudelle energiaverojen palautuksessa. Kaupallisen vesiliikenteen polttoaineet on energiaverodirektiivissä säädetty verottomiksi, joten kyseisen sektorin osalta energiaverojen lasku ei olisi mahdollista.

Hallituksen esityksen mukaan hyvityksen toteuttaminen energiaverotuksessa ei energiaverodirektiivin puitteissa ole mahdollista metsätaloudelle. Tästä on maa- ja metsätalousvaliokunnan asiantuntijakuulemisissa esitetty myös täysin päinvastaisia näkemyksiä, joiden mukaan energiaverodirektiivi sallii nykyisen maatalouden energiaveronpalautusjärjestelmän laajentamisen koskemaan myös metsätaloutta. Maa- ja metsätalousvaliokunta pitää tarpeellisena, että valtioneuvosto selventää energiaverodirektiivin tulkintaa tältä osin mahdollisimman nopeasti. On tärkeää, että päästökaupan kustannusvaikutus pystytään kompensoimaan myös metsätalouden harjoittajille mahdollisimman yksinkertaisella järjestelmällä. Hyvitysjärjestelmän tulee kaikkien alkutuotannon toimialojen osalta mahdollistaa tuen ohjaaminen tehokkaasti ja nopeasti kustannusten noususta kärsiville toimijoille, jotta kustannusten noususta aiheutuvat heikennykset alan toimijoiden maksuvalmiuteen ovat mahdollisimman vähäiset.

Kun kuljetusetäisyydet Suomessa ovat pitkiä, on kansallisen kilpailukyvyn kannalta yleisestikin tärkeää huolehtia, etteivät logistiikkakustannukset nouse kohtuuttomasti. Suomen metsäteollisuus on kansallisesti suurimpia rahdinantajia ja altistuu merkittävästi fossiilisen polttoainejakelun päästökaupan vaikutuksille. Tämä tapahtuu raskaan liikenteen ja työkoneiden kustannusten nousun kautta niin raaka-ainehankinnassa, tuotantolaitoksilla kuin tuotekuljetuksissakin. Hallituksen kehysriihessä keväällä 2024 päättämä ammattidieselin käyttöönotto vuonna 2027 hillitsee osin maantiekuljetusten kustannusten nousua. Kehysriihen päätöksen mukaan tarvittava lainsäädäntö saatetaan voimaan tämän vaalikauden aikana ja valmistelu toteutetaan siten, että julkisen talouden kestävyys varmistetaan. Maa- ja metsätalousvaliokunta pitää tärkeänä, että ammattidieselin käyttöönoton valmistelu toteutetaan viivytyksettä ja järjestelmä saadaan luotua hyvissä ajoin ennen vuotta 2027.

## Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp

*Lopuksi*

Maa- ja metsätalousvaliokunta on jo useissa aiemmissa lausunnoissaan kiinnittänyt kriittistä huomiota EU:n 55-valmiuspakettiin sisältyneeseen komission ehdotukseen päästökaupan soveltamisalan rajan muuttamisesta biomassaa käyttävien laitosten osalta 95 prosenttiin aiemman 100 prosentin sijaan ja edellyttänyt puuttumista päästökauppadirektiivin muuttamisesta aiheutuneisiin ongelmiin (ks. MmVL 6/2024 vp — E 9/2024 vp ja MmVL 5/2024 vp — E 10/2024 vp). Hallituksen esityksen mukaisesti yli 95-prosenttisesti biomassaa käyttävät laitokset tulevat mukaan uuden päästökaupan soveltamisalaan käyttämänsä fossiilisen polttoaineen osalta. Mahdollisten uusien päästökauppapalveloitteiden ja kilpailun vääristymisen lisäksi päätös voi vähentää intressiä pyrkiä 95-prosenttisesti biomassaa käyttävien laitosten piirin tulevaisuudessa, eli päätös ei kannusta vähentämään päästöjä. Maa- ja metsätalousvaliokunta pitää tärkeänä, että korkean asteen biomassalaitoksia kannustetaan edelleen päästöjen vähentämiseen sekä varmistetaan sisämarkkinoilla tasapuoliset kilpailuedellytykset. Päästökauppadirektiivin muutoksen aiheuttamiin ongelmiin tulee puuttua vaikuttamalla direktiivin edellyttämään vuonna 2026 tehtävään komission selvitykseen.

### VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Maa- ja metsätalousvaliokunta esittää,

*että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 7.11.2024

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jenna Simula ps  
varapuheenjohtaja Anne Kalmari kesk  
jäsen Markku Eestilä kok  
jäsen Tiina Elo vihr  
jäsen Ritva Elomaa  
jäsen Veronika Honkasalo vas  
jäsen Laura Huhtasaari ps  
jäsen Antti Kangas ps  
jäsen Teemu Kinnari kok  
jäsen Milla Lahdenperä kok  
jäsen Anders Norrback r  
jäsen Piritta Rantanen sd  
jäsen Timo Suhonen sd  
jäsen Eerikki Viljanen kesk  
jäsen Peter Östman kd

## **Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp**

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Tuire Taina

## Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp Eriävä mielipide 1

### Eriävä mielipide 1

#### Perustelut

Keskusta pitää lähtökohtaisesti hallituksen liikenteen kustannuksia kohottavia päätöksiä väärinä. Hallitusohjelman keskeinen lupaus liikennepolttoaineiden hintojen nousun estämisestä ei toteudu. Päästökauppaa koskevan lakiesityksen myötä polttoaineen hinnanmuodostukseen ollaan tuomassa jo olemassa olevien verojen ja veroluonteisten maksujen lisäksi uusi kustannuksia merkittävästi kohottava instrumentti.

Keskusta huomauttaa, että päästökauppadirektiivi olisi mahdollistanut päästökaupan ulkopuolelle jäämisen aina vuoden 2030 loppuun asti (niin sanottu opt—out menettely). Hallitus on kuitenkin kansallisella päätöksellä päättämässä ottaa liikenteen päästökaupan käyttöön jo vuonna 2027. Yhtenä perusteena on mainittu muutoin valtiolle koituvan päästökauppatulon menetys, jonka suuruudeksi on arvioitu 2 miljardia euroa. Käytännössä kyse on suomalaisten liikennepolttoaineiden käyttäjille koituvasta 2 miljardin lisämaksusta. Tämä koskettaa erityisesti maaseudulla asuvia ihmisiä, joilla ei ole varaa ostaa hallituksen vaatimaa sähköautoa.

Keskusta ei kannata fossiilisen polttoaineen päästökaupan soveltamisalan kansallista laajentamista maa- ja metsätalouden käyttämiin polttoaineisiin tai maa- ja metsätalouden toimialoille. Liikenteen päästökaupan laajentaminen koskemaan maa- ja metsätaloutta on kansallinen päätös. Päästökauppadirektiivissä nämä toimialat on jätetty soveltamisalan ulkopuolelle ja kansalliselle toimeenpanolle on jätetty paljon liikkumatilaa. Keskusta katsoo päästökaupan soveltamisalan kansallisen laajentamisen olevan yksiselitteisesti hallitusohjelman vastainen toimi, koska kysymyksessä on valiokunnan saamien selvitysten perusteella jopa satojen miljoonien eurojen kustannusten kiristyminen maa- ja metsätaloudessa vuodesta 2027 alkaen. On arvioitu, että 100 euron päästöoikeuston hinnalla kustannukset olisivat noin 120 miljoonaa euroa vuodessa. Kuitenkin päästöoikeuden hinta voi olla moninkertainen. Keskusta vetoaa talousvaliokuntaan, että se selvittäisi vielä tarkemmin maatalouden kustannusten tosiasiallista mittakaavaa.

Perustelu erillispolttoaineen jakelun mahdottomuudesta ontuu. Kevytpolttoöljyn, kansankielisemmin löpön, veronkanto on ollut eriytettyä jo vuosikymmeniä, kuten myös sen myynti ja käyttö. Valvonta on voitu järjestää polttoaine värjäämällä. Nyt esitetty perustelu erillisen polttoainejakelun järjestämisen mahdottomuudesta ei siis näyttäydy todellisena. Näyttää siltä, että suurin syy onkin luoda uusi rahastusautomaatti valtiolle. Autoliikenteen puolella sähköautoilijat voivat sentään välttää kasvavia veroja ostamalla sähköauton. Toki maaseudun vähävaraisillekin tuo on pelkkä lisämeno, kun sähköautoon ei ole varaa. Maa- ja metsätaloudessa ylimääräiselle kustannukselle ei ole vaihtoehtoja, ei ainakaan, jos halutaan tuottaa ruokaa eikä vain käydä niittämässä matalaksi heinikoita.

Päästökaupan käyttöönottoa ollaan kiirehtimässä ja laajentamassa maa- ja metsätalouteen ilman lakivalmistelua kustannuksia kompensoivasta hyvitysmekanismista. Hallituksen esitys ei sisällä edes minkäänlaista kannanottoa kustannuskompensatiosta. Näin ollen hallituksen edistämä laki tulee toteutuessaan jättämään koko alkutuotantosektorin toistaiseksi pysyvään epävarmuuden tilaan. Keskusta ei tätä hyväksy. Keskustan mielestä hallituksen tulee selvittää ja valmistella maa-

**Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp**  
**Eriävä mielipide 1**

ja metsätalouden kustannusten täysimääräisen kompensoinnin turvaava hyvitysmekanismi yhtä aikaa päästökauppalainsäädännön kanssa. Sen tulee koskea myös metsätaloutta ja kalastuselinkeinoa. Vähimmäisvaatimus hallitukselle on kompensoida jo nyt tämän lain säätämisen yhteydessä edes osa maatalouden kustannuksista siirtämällä maa- ja metsätaloudessa käytetty energia alimpaan veroluokkaan.

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitämme,

*että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 7.11.2024

Anne Kalmari kesk  
Eerikki Viljanen kesk

**Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp  
Eriävä mielipide 2**

**Eriävä mielipide 2**

**Perustelut**

Kannatamme hallituksen päätöstä ammattidieselin käyttöönotosta, joka hillitsee maantiekuljetusten kustannusten nousua.

On tärkeää, että liikenteen päästökaupasta ammatinharjoittajille aiheutuvia kustannuksia sekä maantiekuljetuksissa että maataloudessa kompensoidaan sellaisella mallilla, joka kannustaa toimijoita vähentämään päästöjä ja siirtymään vähäpäästöiseen liikenteeseen ja fossiilittomiin vaihtoehtoihin.

Esitämme, että maa- ja metsätalousvaliokunnan lausuntoon lisätään lause:

Ammattidieseljärjestelmään tulisi mahdollisuuksien mukaan sisällyttää mekanismeja, jotka kannustaisivat kuljetusalaa investoimaan vähäpäästöiseen kalustoon. Viittamme tältä osin myös ympäristövaliokunnan lausuntoon (YmVL 17/2024 vp — HE 119/2024 vp).

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitämme,

*että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 7.11.2024

Piritta Rantanen sd  
Timo Suhonen sd

**Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp  
Eriävä mielipide 3**

**Eriävä mielipide 3**

**Perustelut**

Hallituksen esityksellä HE 119/2024 vp polttoaineen jakelun päästökaupan soveltamisalaa laajennetaan kattamaan kaikki nykyisen päästökaupan ulkopuolinen polttoaineen jakelu pois lukien Puolustusvoimien käyttämä polttoaine sekä raideliikenteen ja kaupallisen vesiliikenteen polttoaineen käyttö siltä osin, kuin se on eroteltavissa. Myös maa- ja metsätalous sekä kalastus sisällytetään päästökaupan soveltamisalan piiriin, vaikka direktiivi antaa mahdollisuuden näiden toimialojen jättämiseen järjestelmän ulkopuolelle.

Pidämme kannatettavana soveltamisalan laajentamista esitetyllä tavalla. Emme kuitenkaan voi yhtyä valiokunnan kantaan, koska se ei riittävällä tavalla ohjaa päästöjen vähentämiseen päästökaupan tarkoittamalla tavalla.

Direktiivi mahdollistaa päästökauppatulojen käytön kompensointeihin sellaisille aloille, jotka tulevat mukaan soveltamisalaan kansallisella päätöksellä. Tämä kompensointi on kustannusten kohtuuttomasti noustessa perusteltua, mutta tulee toteuttaa niin, että se tukee fossiilisista polttoaineista irtautumista ja näin ollen vähentää tuen tarvetta jatkossa. Tämä vähentää päästöjä sekä julkisia menoja pidemmällä aikavälillä.

Päästökaupan toimivuuden kannalta on tärkeää, että hyvitysmekanismit rakennetaan tavalla, joka tukee liikenne- ja työkonesektorin käyttövoimamuutoksen nopeuttamista vähäpäästöisiin ratkaisuihin. Väärin suunnitellut kompensatiomekanismit voivat päinvastoin hidastaa kehitystä fossiilisista polttoaineista irtautumiseksi.

Päästökaupan aiheuttamaan kustannusnousuun vastaamiseksi hallitus on päättänyt kehysriihessä keväällä 2024 ammattidieselin käyttöönotosta vuonna 2027. Vaikka kuljetusalan tukimekanismeille on kansallisen kilpailukyyn näkökulmasta perusteita, on kyseessä uusi tuki fossiilisille polttoaineille. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta on ongelmallista, että fossiilisille polttoaineille luodaan uusia tukia samaan aikaan, kun liikenteen päästövähennyksillä on kiire.

Ammattidiesel on myös osa ongelmaa, jossa päästökaupan tuloja ei riittävällä tavalla käytetä kompensoimaan aiheutuneita haittoja pienituloisille ja ehkäisemään liikenneköyhyttä. Mikäli ammattidiesel otetaan käyttöön, tulisi järjestelmään mahdollisuuksien mukaan sisällyttää mekanismeja, jotka kannustavat kuljetusalaa investoimaan vähäpäästöiseen kalustoon ja teknologiaan.

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitämme,

*että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

**Valiokunnan lausunto MmVL 22/2024 vp**  
**Eriävä mielipide 3**

Helsingissä 7.11.2024

Tiina Elo vihr  
Veronika Honkasalo vas