

Asia: HE 62/2026 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi eräiden polttoaineiden kestävyyskriteereistä annetun lain ja päästökauppalain 34 §:n muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto eduskunnan talousvaliokuntaan.

Traficom on 12.2.2026 lausunut asiassa lento- ja meriliikenteen päästökaupan viranomaistehtäviä hoitavana virastona. Traficom on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota kestävyyslaissa olevaan toiminnanharjoittajan määritelmään erityisesti laivayhtiöiden ja ilma-alusten käyttäjien osalta.

Päästökauppalain 34 § mukaan, jos laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä ilmoittaa päästöselvityksessä aluksen tai ilma-aluksen kokonaispäästöjen laskennassa aluksessa tai ilma-aluksessa käytettyjen biopolttoaineiden tai biokaasujen päästöiksi nollan, tulee näiden polttoaineiden täyttää eräiden polttoaineiden kestävyyskriteereistä annetussa laissa (myöhemmin kestävyyslaki) säädetyt kestävyyskriteerit ja laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava tämä mainitun lain mukaisesti. Hallituksen esityksessä samaa menettelyä esitetään muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tai vähähiilisten polttoaineiden osalta.

Päästökauppalain 34 § viittaus kestävyyslakiin on ongelmallinen, koska laivayhtiöt ja ilma-alusten käyttäjät rinnastetaan kestävyyslain 4 § kohdan 13 mukaiseen toiminnanharjoittajaan. Rinnastus luo heille päästökaupan ulkopuolisia velvoitteita, koskien esimerkiksi toiminnanharjoittajan omaa kestävyysjärjestelmää ja kestävyyskriteeriselvityksen vuotuista laatimista Energiavirastolle. Nämä velvoitteet eivät perustu EU-tason päästökauppasäätelyyn vaan johtuvat kansallisesta säätelystä. Traficom huomauttaa, että esitetyistä muutoksista voi seurata ylimääräistä hallinnollista taakkaa laivayhtiöille ja ilma-alusten käyttäjille sekä niiden todentajille.

Traficom on nostanut lausunnossa esille, että lentoliikenteen ja meriliikenteen tiettyjen polttoaineiden nollaluokituksen edellytyksistä säädetään EU:n päästökauppa säätelyssä, joten viittaus kansalliseen kestävyyslakiin luo päällekkäistä ja ylimääräistä säätelyä. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n CORSIA-järjestelmän osalta säätely on MRR-asetuksessa sekä komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2025/927 (ns. CORSIA-MRV-asetus).

Lisäksi Traficom on lausunnossaan todennut, että hallituksen esityksessä ei ole arvioitu sille kohdistuvia viranomaisvaikutuksia. Esitys saattaa vaikuttaa

Liikenne- ja viestintävirasto

Traficomin viranomaisastehtäviin, sillä Traficom toimii vastuuviranomaisena lento- ja meriliikenteen päästökaupassa ja näin ollen vastaa esimerkiksi laivayhtiöiden, ilma-alusten käyttäjien ja niiden todentajien ohjeistamisesta.

Traficom kiittää Työ- ja elinkeinoministeriötä hallituksen esityksen valmistelusta. Traficom on osallistunut hallituksen esityksen jatkovalmisteluun Liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä ja toteaa, että hallituksen esitykseen tehdyt muokkaukset ja tarkennukset ovat riittäviä kattamaan alkuperäisessä lausunnossa esitetyt huomiot toiminnanharjoittajaan kohdistuvien vaatimusten tulkinnasta.

Kestävyysslain muutosten osalta asia on nyt kuvattu hallituksen esityksen perusteluissa siten, että tulkintaepäselvyyttä toiminnanharjoittajan määritelmästä laivayhtiöiden ja ilma-alusten käyttäjien osalta ei synny.

Päästökauppalain ehdotettujen muutosten osalta Traficom pitää hallituksen esityksessä selkeänä, mitkä kestäväyylain mukaiset velvoitteet kohdistuvat laivayhtiöihin ja ilma-alusten käyttäjiin.

Tiedoksi

Liikenne- ja viestintäministeriö

Energiavirasto

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Pietari Pentinsaari

Ylijohtaja

Liikenteen turvallisuus ja palvelut

Tupuna Manner

Erityisasiantuntija

Merenkulun säädökset ja kansainvälinen yhteistyö