

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta, biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 ja 6 §:n muuttamisesta sekä eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain kumoamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia ja biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettua lakia. Samalla kumottaisiin voimassa oleva laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Esityksen pääasiallisena tavoitteena on saattaa jakeluvelvoitetta koskeva lainsäädäntö vastamaan hallitusohjelman kirjauksia ja niitä muutoksia, joita on tehty uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annettuun direktiiviin (EU) 2018/2001 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2023/2413.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vuosien 2025–2027 jakeluvelvoitetasoja siten, että ne nousisivat maltillisesti vuoden 2024 jakeluvelvoitetasosta, mutta olisivat silti nykyolinsäädäntöä alemmalla tasolla. Myös lisävelvoitteen tasoja alennettaisiin vuosiksi 2026 ja 2027. Laissa säädettyjä seuraamusmaksutasoja alennettaisiin vuosiksi 2024–2027. Muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille asetettaisiin oma asteittain nouseva vähimmäisosuusvelvoite vuosille 2028–2030. Lisäksi yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitettu uusiutuva liikennesähkö lisättäisiin osaksi jakeluvelvoitetta täyttävää keinovalikoimaa. Samalla säädettäisiin niin sanotusta joustomekanismista, jonka puitteissa jakelija voisi täyttää jakeluvelvoitetta rahoittamalla Suomessa toteutettavia muita vaihtoehtoisia päästövähennystoimia. Jakeluvelvoitelakiin tehtäisiin myös eräitä teknisluonteisia muutoksia.

Biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettuun lakiin tehtäisiin uuden muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevan määritelmän edellyttämiä muutoksia.

Esitys liittyy valtion vuoden 2025 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	5
1.2.1 EU-säädöksen valmistelu	5
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu	6
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	7
2.1 Liikenteen tavoitteet.....	7
2.2 Ravinto- ja rehukasveja koskevat rajoitukset.....	8
2.3 Laskentasäännöt	9
3 Nykytila ja sen arviointi.....	10
3.1 Jakeluvelvoitetta koskeva sääntely ja polttoaineiden hintakehitys	10
3.1.1 Yleistä	10
3.1.2 Polttoaineiden hinnankehitys	10
3.2 Liikennesähkö	12
3.3 Taakanjakosektorin päästövähennyskehitys	13
3.4 Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä	14
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	14
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	14
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	15
4.2.1 Yleistä vaikutustenarvioinnista	15
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset	15
4.2.3 Ympäristövaikutukset	20
4.2.4 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	21
4.2.5 Vaikutukset julkiseen talouteen	22
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	24
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	24
5.1.1 Yleistä	24
5.1.2 Kasvihuonekaasuperusteinen jakeluvelvoite.....	24
5.1.3 Verkkoon syötetty biokaasu jakeluvelvoitteessa.....	24
5.1.4 Yksityinen lataus.....	25
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	25
5.2.1 Ruotsi	25
5.2.2 Ranska.....	25
5.2.3 Alankomaat	26
5.2.4 Saksa	27
6 Lausuntopalaute.....	28
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	28
7.1 Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta.....	28
7.2 Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain muuttamisesta.....	42

7.3 Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain kumoamisesta.....	42
8 Lakia alemman asteinen sääntely	42
9 Voimaantulo	43
10 Toimeenpano ja seuranta	43
11 Suhde muihin esityksiin.....	43
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	43
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	43
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	44
12.1 Yleistä	44
12.2 Yksityiselämän suoja	44
12.3 Omaisuudensuoja	45
12.4 Ympäristöperusoikeus.....	46
12.5 Asetuksenantovaltuudet	46
LAKIEHDOTUKSET	48
Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta.....	48
Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 ja 6 §:n muuttamisesta.....	56
Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain kumoamisesta.....	57
LIITE	58
RINNAKKAISTEKSTIT	58
Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta.....	58
Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 ja 6 §:n muuttamisesta.....	73

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esityksen valmisteluun on johtanut pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjaukset liikenteen jakeluelvoitteesta sekä kansallista täytäntöönpanoa edellyttävä EU-säädös.

Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007, jäljempänä *jakeluelvoitelaki*) tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä moottoribensiinin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi liikenteessä. Laissa säädetään erityisesti jakeluelvoitteesta, jonka mukaan liikennepolttoaineen jakelijoilla on velvollisuus toimittaa vuosittain kulutukseen tietty vähimmäisosuus uusiutuvia polttoaineita.

Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman luvun 7 ”Puhtaan energian Suomi” alaluvun 7.4 ”Suomi kasvattaa ilmastokädenjälkeään ja etenee hiilineutraalisuuteen vaikuttavin ja kestävin keinoin” kirjauksia jakeluelvoitelasta. Hallitusohjelmassa hallitus on linjannut, että jakeluelvoitelakia muutetaan siten, että jakeluelvoite pysyy 13,5 prosentissa vuonna 2024. Vuosina 2025–2027 jakeluelvoitetta nostetaan maltillisesti asteittain siten, että vuonna 2025 taso on 16,5 prosenttia, vuonna 2026 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 22,5 prosenttia. Niin sanottujen kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nostetaan nykyisestä kahdesta prosenttiyksiköstä vuonna 2025 kolmeen prosenttiyksikköön ja vuonna 2026 neljään prosenttiyksikköön.

Hallitusohjelman mukaan jakeluelvoitteen noustessa sillä saavutettavien päästövähennysten hinta uhkaa nousta vaihtoehtoisia päästövähennystoimia korkeammaksi. Tätä riskiä rajataan porrastamalla jakeluelvoitteen täyttämättä jättämiseen liittyvän seuraamusmaksun tasoa tuleville vuosille sovitun jakeluelvoitteen nousun osalta. Niin ikään hallitusohjelmassa todetaan, että mahdolliset seuraamusmaksutulot ohjataan taakanjakosektorin kustannustehokkaisiin ilmastotoimiin siten, että tavoitellut päästövähennykset saadaan katettua.

Hallitusohjelmassa myös todetaan, että vuosien 2025–2027 aikana jakeluelvoitteen noston vaikutus polttoaineiden hintaan kompensoidaan esimerkiksi jakeluelvoitteen joustomekanismin käyttöönotolla, liittämällä liikennesähkö jakeluelvoitteeseen ja laskemalla polttoaineiden verotusta, mahdollisuuksien mukaan painottaen uusiutuvan jakeen veron keventämistä. Hallitusohjelman kirjausten mukaan jakeluelvoitetuille polttoaineenmyyjille luodaan mahdollisuus täyttää jakeluelvoitetta rahoittamalla muita päästövähennyksiä. Niin sanotulla jakeluelvoitteen joustomekanismilla rahoitettavien päästövähennysten on kohdistuttava päästökaupan ulkopuolisille sektoreille. Ensisijaisia ovat taakanjakosektorin toimet, mutta mekanismi pyritään ulottamaan selvityksen perusteella rajoitetusti myös maankäyttösektorin toimiin.

Hallitusohjelman kirjaukset vuoden 2024 jakeluelvoitteesta ja vuosien 2024 ja 2025 lisävelvoitteesta on toimeenpantu lailla (1279/2023) uusiutuvien polttoaineiden edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta. Lisäksi polttoaineiden verotusta laskettiin lailla (1224/2023) nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta. Lainsäädäntöä tulisi muuttaa muiden hallitusohjelman kirjausten toimeenpanemiseksi.

Esityksen tarkoituksena on osaltaan panna kansallisesti täytäntöön myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/2413 (jäljempänä *RED III -direktiivi*) direktiivin (EU) 2018/2001, asetuksen (EU) 2018/1999 ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisen osalta sekä neuvoston direktiivin (EU)

2015/652 kumoamisesta. Kyseessä on uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 (jäljempänä *RED II-direktiivi* tai *uusiutuvan energian direktiivi*) muutosdirektiivi. Jäsenvaltioiden tulee saattaa RED III -direktiivin edellyttämä lainsäädäntö voimaan viimeistään 21.5.2025.

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädöksen valmistelu

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 osana laajempaa niin kutsuttua 55 –valmiuspakettia ehdotuksen RED II -direktiivin muuttamiseksi ([COM\(2021\) 557 final](#)). Ehdotuksen tavoitteena oli päivittää RED II -direktiivi, jotta Euroopan unioni voisi saavuttaa vihreän kehityksen ohjelmassa (*European Green Deal*) asettamansa kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteen. Keinoiksi ehdotettiin muun muassa uusiutuvan energian yleistavoitteen korottamista 32 prosentista 40 prosenttiin, liikenteen tavoitteiden laajentamista tie- ja raideliikenteestä myös meri- ja lentoliikenteeseen sekä energiasältöön perustuvan liikenteen velvoitteen korvaamista vähentämisvelvoitteella. Ehdotusta käsiteltiin neuvoston energiaryhmässä heinäkuusta 2021 alkaen.

Direktiiviehdotuksesta annettiin eduskunnalle valtioneuvoston U-kirjelmä ([U 59/2021 vp](#)) 7.10.2021. Kirjelmässä valtioneuvosto piti tärkeänä, että uusiutuvaa energiaa edistetään ja kannatti komission esityksessä ehdotettua uusiutuvan energian tavoitteen nostamista. Liikenteen osalta valtioneuvosto katsoi, että se voi hyväksyä ehdotetun kasvihuonekaasuintensiteetin vähennätavoitteen, mutta piti tärkeänä, että keinot päästä tavoitteeseen säilyisivät jäsenvaltion harkinnassa. Valtioneuvosto suhtautui myönteisesti hyvitysjärjestelmää koskevaan ehdotukseen, mutta totesi, että huomiota tulisi kiinnittää siihen, että järjestelmän kunnianhimon taso sekä sääntelyn teknologianeutraalisuus säilyvät. Valtioneuvosto piti myös hyvänä, että ehdotukseen sisältyi erillinen muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita (jäljempänä *RFNBO-polttoaine*) koskeva osuusvelvoite. Osuusvelvoitteen katsottiin luovan RFNBO-polttoaineille pitkäaikaista kysyntää ja kannustavan samalla teknologian kehittämiseen ja investointeihin. Ympäristövaliokunta, talousvaliokunta, liikenne- ja viestintävaliokunta, maa- ja metsätalousvaliokunta sekä suuri valiokunta yhtyivät tietyin täsmennyksin valtioneuvoston kantaan.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto ([2022/C 152/21](#)) ehdotuksesta hyväksyttiin 8.12.2021. Euroopan alueiden komitean lausunto ([2022/C 301/16](#)) hyväksyttiin 28.4.2022.

Euroopan komissio antoi 18.5.2022 tiedonannon niin kutsutusta REPowerEU-suunnitelmasta ([COM\(2022\) 230 final](#)), jonka tavoitteena on katkaista mahdollisimman pian riippuvuus fossiilisten polttoaineiden tuonnista Venäjältä sekä nopeuttaa siirtymää puhtaaseen energiaan. Suunnitelman yhteydessä annettiin lainsäädäntöehdotus ([COM\(2022\) 222 final](#)) RED II -direktiivin muuttamiseksi ja se koski pääosin uusiutuvan energian tavoitteen korottamista sekä lupamenettelyiden nopeuttamista ja yksinkertaistamista. Ehdotusta käsiteltiin yhteispäätösmenettelyssä yhdessä alkuperäisen muutosehdotuksen kanssa.

Valtioneuvoston U-jatkokirje [U 14/2022 vp](#) annettiin eduskunnalle 10.6.2022. U-jatkokirjeessä täydennettiin ja täsmennettiin aikaisemmin annettuja kantoja. Valtioneuvosto piti kunnianhimoisia liikennesektorin tavoitteita sekä erillisiä alatavoitteita kehittyneille biopolttoaineille, biokaasu mukaan lukien, että RFNBO-polttoaineille hyvinä. Kunnianhimon tasoa asettaessa tuli kuitenkin huomioida laaja raaka-ainepohja kestävyyskriteerit täyttävälle uusiutuville polttoaineille. Valtioneuvoston mukaan uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdol-

lisimman laajana eikä kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa tule tarpeettomasti rajoittaa, etenkin tehtyjen investointien osalta. Mahdolliseen kehittyneiden biopolttoaineiden ja RFNBO-polttoaineiden tavoitteiden yhdistämiseen valtioneuvosto suhtautui varauksella, pitäen parempana vaihtoehtona erillisiä alatavoitteita kyseisille ja-keille.

Neuvosto hyväksyi neuvottelukantansa 27.7.2022. Euroopan parlamentin vastuuvaliokuntana toimi teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta (ITRE), jolle ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta (ENVI), aluekehitysvaliokunta (REGI), maatalouden ja maaseudun kehittämisen valiokunta (AGRI) sekä kehitysyhteistyövaliokunta (DEVE) antoivat lausuntonsa. ITRE julkaisi direktiiviehdotuksia koskevan mietintönsä ([A9-0208/2002](#)) 18.7.2022. Ehdotuksesta julkaistiin Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 12.9.2023 ([TA/2023/0303](#)). Neuvosto ja parlamentti pääsivät sopuun niin sanotusta RED III -direktiivistä 30.3.2023.

Suomi tavoitteli neuvotteluissa liikennettä koskevien artiklojen osalta energiaperusteisen tavoitteen säilyttämistä sekä kunnianhimoisia liikennesektorin tavoitteita säilyttäen kuitenkin laajan raaka-ainepohjan tavoitteiden saavuttamisessa. Lopullinen direktiivi on kokonaisuutena tarkastellen U-kirjelmissä esitettyjen Suomen kantojen mukainen.

RED III -direktiivi annettiin 18.10.2023. Direktiivi julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 31.10.2023 ja se tuli voimaan 20.11.2023. Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 21.5.2025.

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmistelu virkatyönä työ- ja elinkeinoministeriössä yhteistyössä ympäristöministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön, maa- ja metsätalousministeriön sekä valtiovarainministeriön kanssa.

Työ- ja elinkeinoministeriön toimeksiannosta AFRY Management Consulting Oy (jäljempänä *AFRY*) laati selvityksen uusiutuvan energian direktiivin muutosten vaikutuksista kansalliseen jakeluelvoitteeseen (Liikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitejärjestelmän uudistaminen – RED III direktiivimuutoksen kansallinen toteutus ja vaikutusarviot, valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja [2023:50](#)). Selvitys julkaistiin 31.8.2023. Lisäksi työ- ja elinkeinoministeriö tilasi lainvalmistelun tueksi AFRY Management Consulting Oy:ltä lisäselvityksen hallitusohjelman uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta koskevien kirjausten vaikutuksista sekä RED III -direktiivin kansallisesta toimeenpanosta ([VN/26504/2023](#)). Selvitys julkaistiin 12.2.2024.

Valmistelun aikana on järjestetty työpajoja joustomekanismista (26.1.2024) ja RFNBO-polttoaineista (14.2.2024), joihin kutsuttiin ministeriöiden, viranomaisten, toiminnanharjoittajien ja etujärjestöjen edustajia. Lisäksi toimijoiden kanssa on teemoittain pidetty kahdenvälisiä keskustelutilaisuuksia talvella 2023 ja keväällä 2024.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuttavana xx.-xx.7.2024 lausuntopalvelu.fi sivustolla. Lausuntoja on pyydetty x:ltä taholta, minkä lisäksi myös muilla tahoilla on ollut mahdollisuus antaa lausuntonsa esitysluonnoksesta. Annetut lausunnot sekä muut hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat valtioneuvoston hankeikkunan julkisessa palvelussa osoitteessa [valtioneuvosto.fi/hankkeet](#) tunnuksella TEM026:00/2023.

[Täydentyä myöhemmin]

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 Liikenteen tavoitteet

Uusiutuvan energian direktiivillä (EU) 2018/2001 luodaan EU:n yhteiset puitteet uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian edistämiseksi. Direktiivissä asetetaan sitova unionin tavoite, joka koskee uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian kokonaisosuutta energian kokonaisloppukulutuksesta unionissa vuonna 2030. Direktiivi sisältää myös säännöt uusiutuvista lähteistä tuotettavalle sähkölle myönnettävästä taloudellisesta tuesta, itse tuotetun tällaisen sähkön kulutuksesta, uusiutuvan energian käytöstä lämmitys- ja jäähdytysalalla ja liikennealalla, jäsenvaltioiden välisestä sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisestä alueellisesta yhteistyöstä, alkuperätakuista, hallinnollisista menettelyistä sekä tiedottamisesta ja koulutuksesta. Lisäksi siinä vahvistetaan kestävyyskriteerit ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä koskevat kriteerit biopolttoaineille, bionesteille ja biomassapolttoaineille.

RED III -direktiivissä on asetettu EU:n uusiutuvan energian yleisvelvoitteeksi 42,5 prosenttia vuonna 2030. RED III -direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on kuitenkin pyrittävä yhteisesti 45 prosentin uusiutuvan energian osuuteen vuonna 2030. Suomen kansallinen tavoite tullaan määrittämään kansallisessa energia- ja ilmastosuunnitelmassa. Lisäksi liikennesektorin tavoitteet laajenivat tie- ja raideliikenteestä myös lento- ja meriliikenteeseen. Direktiivin 7 artiklan 5 kohdan 3 alakohdan mukaan laskettaessa jäsenvaltion energian kokonaisloppukulutusta sen mittaamiseksi, täyttävätkö se tämän direktiivin mukaiset tavoitteet ja ohjeellisen kehityspolun, lentoliikenteen kuluttaman energian määräksi lasketaan enintään 6,18 prosenttia asianomaisen jäsenvaltion energian kokonaisloppukulutuksesta. Lisäksi ainoastaan kansainvälisen meriliikenteen polttoaineiksi toimitetut uusiutuvat polttoaineet lasketaan liikenteen uusiutuvan energian tavoitteisiin (7 artikla 4 kohta a osa). Liikenteen energiaperusteinen velvoite nostettiin 14 prosentista 29 prosenttiin mahdollistaen samalla myös 14,5 prosentin kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämismäärän (jäljempänä *KHK-vähentämismäärä*) valitsemisen. Jäsenvaltiot voivat toisin sanoen jatkossa päättää täyttävätkö KHK-vähentämismäärän vai energiaperusteisen velvoitteen. Jäsenvaltiot kuitenkin raportoivat molempien velvoitteiden mukaisesti.

Kehittyneille biopolttoaineille ja biokaasulle, jotka on tuotettu direktiivin IX liitteen A-osan raaka-aineista sekä RFNBO-polttoaineille asetettiin yhteinen vähimmäisosuusvelvoite siten, että edellä tarkoitettujen polttoaineiden osuus energian loppukulutuksesta liikenteessä on oltava vähintään 1 prosentti vuonna 2025 ja 5,5 prosenttia vuonna 2030 ja tästä osuudesta RFNBO-polttoaineiden osuus on oltava vähintään 1 prosenttiyksikköä vuonna 2030 (25 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan b alakohta). Jäsenvaltioita kuitenkin kannustetaan säätämään kyseisille polttoaineille erilliset velvoitteet.

Mikäli komissio, annetun delegoidun säädösvaltansa puitteissa, lisää direktiivin IX liitteen A -osaan uusia raaka-aineita, jäsenvaltiot voivat vastaavasti lisätä kyseisistä raaka-aineista tuotettujen kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun vähimmäisosuutta liikennealalle toimitettussa energiassa (25(1) artiklan 5 alakohta). Komissio on antanut 14.3.2024 delegoidun säädöksen [\(EU\) 2024/1405](#) direktiivin liitteen IX päivittämisestä¹. Säädös on julkaistu EU:n virallisessa lehdessä 17.5.2024 ja se tulee voimaan 20 päivän kuluttua sen julkaisusta. Jäsenvaltioilla

¹ Komission delegoitu direktiivi (EU) 2024/1405 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 liitteen IX muuttamisesta lisäämällä siihen biopolttoaineiden ja biokaasun tuotantoon käytettäviä raaka-aineita.

on 18 kuukautta aikaa saattaa muutokset kansallisesti voimaan. Esitys jakeluvelvoitteen liitteen päivittämisestä aloitetaan syksyllä 2024.

RED III -direktiivin 25 artiklan 2 kohdan mukaan laskettaessa liikenteen tavoitteiden täyttymistä (yleistavoite ja vähimmäisosuustavoite) jäsenvaltioiden on otettava huomioon RFNBO-polttoaineet, joita on käytetty välituotteena tuottaessa perinteisiä liikenteen polttoaineita tai biopolttoaineita edellyttäen, että RFNBO-polttoaineiden käytöllä saavutettua kasviuonekaasupäästöjen vähennystä ei oteta huomioon biopolttoaineiden kasviuonekaasupäästöjen vähennysten laskennassa. Lisäksi jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon myös biokaasun, joka syötetään kansalliseen kaasun siirto- ja jakeluinfrastruktuuriin. Muutosdirektiivissä säilytettiin mahdollisuus laskea mukaan liikenteen yleistavoitteeseen myös kierrätetyt hiilipitoiset polttoaineet. Suomi ei ole sisällyttänyt kierrätettyjä hiilipitoisia polttoaineita mukaan jakeluvelvoitteeseen hallituksen esityksessä HE 48/2021 esitettyjen perusteluiden takia.

RED III -direktiivin 25 artiklan 1 kohdan 3 alakohdan mukaan jäsenvaltioiden, joilla on merisatamia, on pyrittävä varmistamaan, että RFNBO-polttoaineiden osuus meriliikenteen alalle toimitetun energian kokonaismäärästä on vuodesta 2030 alkaen vähintään 1,2 prosenttia.

Suunnitellessaan velvoitteita polttoaineen toimittajille jäsenvaltiot voivat edelleen vapauttaa polttoaineiden toimittajat, jotka toimittavat sähköä tai RFNBO-polttoaineita, vaatimuksesta noudattaa näiden polttoaineiden osalta IX liitteessä olevassa A osassa luetelluista raaka-aineista tuotettujen kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun vähimmäisosuutta, asettaa velvoitteen keinoilla, jotka kohdistuvat määriin, energiasisältöön tai kasviuonekaasupäästöihin, tehdä eron eri energiantantajien välillä ja tehdä eron meriliikenteen alan ja muiden alojen välillä.

RED III-direktiivi edistää voimakkaasti tieliikenteessä käytettävän sähkön (jäljempänä *liikennesähkö*) yleistymistä. Sähköisen liikkuvuuden kehittämiseksi jäsenvaltioiden on perustettava mekanismi, jonka avulla niiden alueella toimivat polttoaineiden toimittajat voivat vaihtaa keskenään uusiutuvan energian toimittamisesta liikennealalle saamiaan hyvityksiä. Talouden toimijat, jotka toimittavat uusiutuvaa sähköä sähköajoneuvoille yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta, saavat hyvityksiä riippumatta siitä, koskeeko niitä jäsenvaltion polttoaineiden toimittajille asettama velvoite, ja voivat myydä näitä hyvityksiä polttoaineiden toimittajille, jotka saavat käyttää hyvityksiä liikennettä koskevan velvoitteen täyttämiseen. Jäsenvaltiot voivat sisällyttää kyseiseen mekanismiin yksityisiä latauspisteitä edellyttäen, että voidaan osoittaa, että näihin yksityisiin latauspisteisiin toimitettua uusiutuvaa sähköä tarjotaan ainoastaan sähköajoneuvoille.

RED III -direktiivi kumoaa direktiivin 98/70/EY 7a artiklaan sisältyvän 6 prosentin kasviuonekaasupäästöjen vähentämisvelvoitteen ja siihen liittyvät valvontaa ja raportointia koskevat velvoitteet sääntelyvaatimusten päällekkäisyyden välttämiseksi. Suomessa direktiivin 98/70/EY 7a – 7 e artiklojen vaatimukset on kansallisesti täytäntöönpantu lailla eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasviuonekaasupäästöjen vähentämisestä (170/2018, jäljempänä *KHK-laki*).

2.2 Ravinto- ja rehukasveja koskevat rajoitukset

RED III -direktiivin muutokset 26 artiklaan liittyvät lähinnä uuden KHK-vähentämisvelvoitteen huomioimiseen artiklassa. Ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden, bionesteiden ja liikenteen biokaasun enimmäisosuuksiin ja jäsenvaltioiden joustoihin ei esitetty muutoksia. Jäsenvaltiot voivat direktiivin 26 artiklan 1 kohdan 4 alakohdan nojalla alentaa liikenteen uusiutuvan energian vähimmäisosuutta tai KHK-vähentämisvelvoitetta vastaavasti sen mukaan,

millainen vaikutus kyseisillä ravinto- ja rehukasveista tuotetuilla polttoaineilla olisi ollut uusiutuvan energian vähimmäisosuuteen tai kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiin, mikäli niiden osuus on jäsenvaltioissa rajattu alle 7 prosenttiin tai jäsenvaltio päättää rajata osuutta vielä pienemmäksi. Kasvihuonekaasuintensiteetin vähennystavoitetta varten jäsenvaltioiden on katsottava kyseisten polttoaineiden vähentävän kasvihuonekaasupäästöjä 50 prosenttia.

Myöskään sellaisista ravinto- ja rehukasveista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä, tuotettujen biopolttoaineiden, bionesteiden tai biomasapolttoaineiden, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä (jäljempänä *korkean ILUC-riskin polttoaineet*), osuuteen ei esitetty muutoksia. Muutosdirektiivissä kuitenkin täsmennetään komission delegoitua säädösvaltaa tarkastella uudelleen korkean ILUC-riskin polttoaineita koskevaa delegoitua säädöstä: uudelleentarkastelun on perustuttava raaka-aineiden tuotannon laajentumista koskevan kertomuksen tarkistettuun versioon, jossa erityisesti arvioidaan, olisiko kynnsarvoa, joka määrittää paljon hiiltä sitovan maan enimmäisosuuden raaka-aineen maailmanlaajuisen tuotantoalueen keskimääräisestä vuotuisesta laajentumisesta, syytä alentaa objektiivisin ja tieteellisin perustein ja ottaen huomioon unionin ilmastotavoitteet ja sitoumukset. Lisäksi komissio voi tarvittaessa muuttaa delegoidussa säädöksessä vahvistettuja kriteereitä edellä kuvatun arvioinnin tulosten perusteella. Komissiolle säädetään RED III -direktiivissä myös tehtäväksi tarkastella joka kolmas vuosi delegoidun säädöksen perustana olevia tietoja ja saattamaan delegoidun säädöksen tarvittaessa ajan tasalle muuttuvien olosuhteiden ja viimeisimmän saatavilla olevan tieteellisen näytön perusteella.

2.3 Laskentasäännöt

Korvattuun 27 artiklaan on sisällytetty liikennealaa ja RFNBO-polttoaineita koskevia laskentasääntöjä. Liikennealalle toimitetun uusiutuvan sähkön määrä määritetään kertomalla tälle alalle toimitetun sähkön määrä jäsenvaltion alueella kahden edellisen vuoden aikana toimitetun uusiutuvan sähkön keskimääräisellä osuudella paitsi, jos sähkö saadaan suorasta liitännästä uusiutuvaa sähköä tuottavaan laitokseen ja toimitetaan liikennealalle, jolloin kyseinen sähkö on laskettava kokonaisuudessaan uusiutuvista energialähteistä tuotetuksi. Myös aurinkosähköajoneuvon tuottama sähkö, jota käytetään ajoneuvon omaan kulutukseen, voidaan laskea kokonaisuudessaan uusiutuvista energialähteistä tuotetuksi. RED III -direktiivi ei muuttanut uusiutuvan liikennesähkön kertoimia: tieliikenteessä kulutettu uusiutuva sähkö voidaan laskea nelinkertaisesti ja raiteliikenteen uusiutuva sähkö 1,5-kertaisesti suhteessa liikenteen kokonaistavoitteeseen.

RED III -direktiivin 27 artiklan mukaiseen KHK-vähentämisvelvoitteen ja uusiutuvan energian vähimmäisosuusvelvoitteen laskentasääntöjen mukaan liitteessä IX olevaan B osaan sisällytyistä raaka-aineista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus on rajattava 1,7 prosenttiin liikennealalle toimitettujen polttoaineiden ja sähkön energiasisällöstä. Jäsenvaltiot voivat edelleen perustellusta syystä ja komission hyväksynnän nojalla korottaa asetettua 1,7 prosentin rajoitusta. Komissiolle kuitenkin siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä rajan nostamiseen, mutta ei laskemiseen.

RFNBO-polttoaineita koskevia säännöksiä ei ole RED III -direktiivissä muutettu. Komission kuitenkin edellytetään 27 artiklan 6 kohdan alakohdan mukaan antavan viimeistään 1.7.2028 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan RFNBO-polttoaineita koskevan menetelmän vaikutus tuotantokustannuksiin, kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiin ja energiajärjestelmään. Jos arvioinnin perusteella todetaan, että vaatimuksilla ei kyetä varmistamaan RFNBO-polttoaineiden riittävää saatavuutta ja kohtuuhintaisuutta teollisuuden ja liikenteen aloilla eivätkä ne edistä merkittävästi kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä, ener-

giajärjestelmän integrointia ja vuodeksi 2030 asetettujen RFNBO-polttoaineita koskevien unionin tavoitteiden saavuttamista, komission on tarkasteltava uudelleen unionin menetelmää ja sen on tarvittaessa muutettava menetelmää vetyteollisuuden kasvun helpottamiseksi.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Jakeluelvoitetta koskeva sääntely ja polttoaineiden hintakehitys

3.1.1 Yleistä

Jakeluelvoitelaki on ollut voimassa vuodesta 2007 alkaen, mutta siihen on tehty useita muutoksia vuosien varrella. Vuosikohtaisen jakeluelvoitteen lisäksi laissa säädetään myös viranomaistehtävistä ja seuraamusmaksujärjestelmästä. Jakeluelvoitelailta on pantu täytäntöön RED II -direktiivissä säädetty liikennettä koskevat artiklat.

Jakeluelvoitelain 5 §:ssä säädetään jakeluelvoitteesta, lisävelvoitteesta ja sekä erinäisistä biopolttoaineiden ja liikenteessä käytettävän biokaasun raaka-aineisiin perustuvista rajoituksista. Lisävelvoitteella tarkoitetaan osuutta jakeluelvoitteesta, joka on täytettävä lain liitteen A osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla (niin sanotut *kehittyneet uusiutuvat polttoaineet*) taikka RFNBO-polttoaineilla. Jakeluelvoite on 13,5 prosenttia vuonna 2024 ja se nousee 29 prosenttiin vuonna 2025 ilman nyt esitettyjä muutoksia. Vuonna 2030 jakeluelvoite on 34 prosenttia. Voimassa olevan lain mukaan lisävelvoitteen osuus jakeluelvoitteesta on 2 prosenttiyksikköä vuonna 2024 ja 3 prosenttiyksikköä vuonna 2025. Lisävelvoite nousee 6 prosenttiyksikköön vuosiksi 2026 ja 2027 ja 10 prosenttiyksikköön vuonna 2030.

Biopolttoaineiden ja liikenteessä käytettävän biokaasun on täytettävä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetussa laissa (393/2013, jäljempänä *kestävyyslaki*) säädettyjä kestävyyskriteereitä.

Vuoden 2022 toteutunut jakeluelvoite oli 16 prosenttia, velvoitteen ollen 12 prosenttia. Jakeluelvoitteen suurta ylitäyttöä voi selittää ylitäytön siirtoa koskevien sääntöjen muuttumisella vuonna 2022 ja jakelijoiden verrattain lyhyellä ajalla mukautua keskellä vuotta laskeneeseen jakeluelvoitteeseen. Alustavien ennakkotietojen mukaan vuoden 2023 toteutunut jakeluelvoite oli 15,59 prosenttia, velvoitteen ollen 13,5 prosenttia. Luvussa ei ole mukana vuodelta 2022 siirtynyt ylitäyttö, minkä vuoksi lopullinen toteutunut jakeluelvoite on edellä mainittua lukua suurempi.

RFNBO-polttoaineet lisättiin osaksi jakeluelvoitetta vuonna 2023. RFNBO-polttoaineilla voi täyttää niin yleisvelvoitetta kuin lisävelvoitetta. Jakelija voi lisävelvoitteen täyttämiseksi päättää täyttääkö velvoitteen kehittyneillä uusiutuvilla polttoaineilla vai RFNBO-polttoaineilla. Jakeluelvoitteessa ei ole erillistä vähimmäisosuusvelvoitetta RFNBO-polttoaineille. Jakeluelvoitteeseen olisi lisättävä erillinen vähimmäisvelvoite RFNBO-polttoaineille direktiivin toimeenpanemiseksi.

3.1.2 Polttoaineiden hinnankkehitys

Liikennepolttoaineiden hinta muodostuu monista tekijöistä, kuten öljyn maailmanmarkkinahinnasta, verotuksesta ja jalostamoiden marginaalista. Myös jakeluelvoitteen täyttämisen aiheutuva kustannus nostaa liikenteen polttoaineiden hintoja, joskin sen osuus polttoaineiden hinnasta

muodostuksessa on varsin rajallinen verrattuna öljyn maailmanmarkkinahintaan tai verotukseen. Jakelijoiden kohtaamat korkeammat kustannukset, johtuen uusiutuvista polttoaineista, siirtyvät suurelta osin kuluttajien polttoainehintoihin.

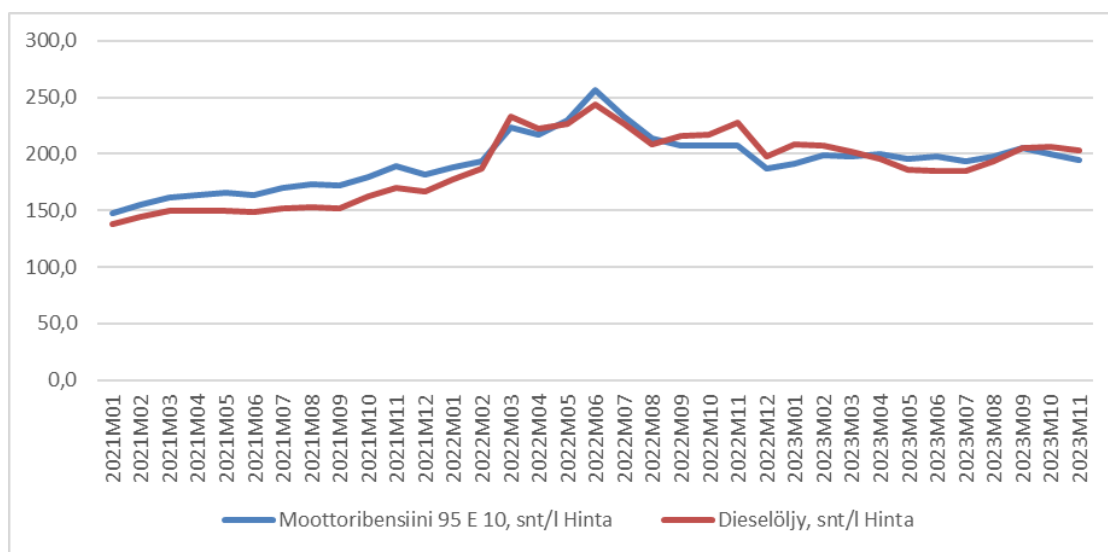
Öljyn maailmanmarkkinahinta on viime vuosien aikana heilunut huomattavasti Covid-19 –pandemian, Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan sekä inflaationnousun vuoksi. Hintavaihtelu on nyttemmin kuitenkin hieman tasoittunut. Öljymarkkinoiden luonteeseen toisaalta kuuluu hintojen voimakas heilahtelu. Raakaöljyn hinta (brent) nousi kesällä 2022 jopa yli 120 dollariin barretilta. Vuoden 2023 aikana hinta aleni selvästi, sen vaihdella 80 euron molemmin puolin. Vuoden 2024 helmikuun toisella viikolla hinta oli noin 84 dollaria barretilta.

Myös uusiutuvien polttoaineiden markkina on ollut jatkuvassa muutoksessa ja hintatasot ovat heilahdelleet nopeastikin. Esimerkiksi uusiutuvan dieselin hinta nousi paikoittain vuonna 2022 noin 2640 euroon per tonni, kun vuoden 2021 keskihinta oli noin 1860 euroa per tonni. Vuonna 2023 uusiutuvan dieselin SPOT-markkinahinta laski loppuvuodesta jopa alle 1800 euroon per tonni.

Lisäksi EU:n uusiutuvien polttoaineiden markkinahintoihin ovat merkittävästi vaikuttaneet alentunut kysyntä Euroopassa, erityisesti Ruotsissa, sekä laaja uusiutuvien polttoaineiden tuonti Kiinasta vuonna 2023. Nämä ovat laskeneet merkittävästi myös kehittyneiden biopolttoaineiden hintoja sekä luoneet laajaa epävarmuutta uusiutuvien polttoaineiden markkinoille. Esimerkiksi AFRYn selvityksessä, joka julkaistiin 31.8.2023, käytettiin kehittyneelle uusiutuvalla dieselille vuodelle 2023 arviota 3260 euroa tonnilta ja tuoreimmassa 12.2.2024 julkaistussa selvityksessä vastaava arvio vuodelle 2024 oli 2120 euroa tonnilta.

Edellä kuvattujen seikkojen vuoksi polttoaineiden markkinahintojen arvioiminen on äärimmäisen haastavaa. Lisäksi Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja Lähi-idän geopoliittiset tilanteet aiheuttavat kaikkien polttoaineiden markkinahintoihin epävakautta.

Raaka-öljyn ja uusiutuvien polttoaineiden hinnan vaihtelut ovat näkyneet myös Suomessa jaeltavien liikennepolttoaineiden hinnoissa (Kuva 1). Helmikuun toisella viikolla Suomen verollinen keskihinta oli bensiinille (95 E 10) noin 1,852 euroa litralta ja dieselille noin 1,952 euroa litralta. Samaan aikaan EU27 alueen verollinen keskihinta oli bensiinille noin 1,720 euroa litralta ja dieselille noin 1,690 euroa litralta.



Kuva 1. Bensiinin ja dieselin kuluttajahinnat tammikuusta 2021 marraskuuhun 2023. Lähde Tilastokeskus (2024)

3.2 Liikennesähkö

Vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä Suomessa oli 90 874 kappaletta täyssähköautoja ja 143 755 kappaletta ladattavia hybridejä (Sähköinen liikenne ry). Asukasmäärän ja kattavan latauspisteverkoston takia täyssähköautoja on erityisesti Uudellamaalla, jossa on noin 3 prosenttia kaikista liikennekäytössä olevista täyssähköautoista. Sähköautojen ensirekisteröinnit ovat viime vuosien aikana kasvaneet merkittävästi, jopa 103 prosenttia vuodessa. Ensirekisteröityjen sähköautojen määrä on kuitenkin alkuvuodesta 2024 kääntynyt laskuun. (Traficom 2024) Tammikuussa 2024 sähköautojen ensirekisteröinnit laskivat 15 prosenttia verrattuna vuoden 2023 tammikuuhun. Sama kehitys on nähtävillä myös yleisesti henkilöautojen ensirekisteröinnissä. Yksi monista asiaan vaikuttavista syistä voi olla heikko talouden kehitys Suomessa.

Liikennekäytössä olevista pakettiautoista, linja-autoista ja kuorma-autoista valtaosa on dieselkäyttöisiä. Vain noin 1 prosentti pakettiautosta käyttää vaihtoehtoisia käyttövoimia, kuten sähköä tai kaasua. Toisaalta esimerkiksi sähköllä kulkevien linja-autojen määrä on huomattavassa kasvussa. Vuosina 2022-2023 ensirekisteröidyistä linja-autosta jo yli 60 prosenttia on sähkökäyttöisiä. (Traficom, 2024)

Suomessa oli noin 3 800 latausasemaa (latauskenttää) ja noin 13 200 yleisesti saatavilla olevaa latauspistettä vuonna 2023 (Sähköinen liikenne ry). Latausinfrastruktuurin yleistymistä on edistetty tuki-instrumentein, kuten sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025 annetun valtioneuvoston asetuksen (178/2022) nojalla myönnettyillä tuilla.

Tällä hetkellä ei ole tiedossa, kuinka suuri osuus latauksesta tapahtuu yksityisessä latauksessa, ja kuinka suuri osuus taas yleisesti saatavilla olevilla latauspisteillä. AFRY arvioi niin sanotun julkisen latauksen sähkömääräksi noin 20 prosenttia henkilö- ja pakettiautojen ja noin 18 prosenttia koko liikenteen sähkönkulutuksesta. Henkilöautojen lataus tapahtuu pääasiallisesti yksityisessä latauksessa eli kotilatauksissa.

Uusiutuvalla liikennesähköllä ei ole voinut täyttää voimassa olevaa jakeluvuoroitetta. Jakeluvuoroitelakiin olisi luotava liikenteeseen toimitetulle uusiutuvalle liikennesähkölle hyvitysjärjestelmä, jota jakelijat voivat hyödyntää yleisvuoroitteen täyttämiseksi.

3.3 Taakanjakosektorin päästövähennyskehitys

Taakanjakosektorille kuuluvat kaikki ne päästökauppajärjestelmän ja maankäyttösektorin ulkopuoliset kasvihuonekaasupäästöt, jotka raportoidaan kansallisessa päästöinventaariossa. Kasvihuonekaasuinventaarion mukaiset kotimaan lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt eivät kuitenkaan kuulu taakanjakosektorille. Tärkeimmät taakanjakosektorin päästölähteet ovat liikenne, maatalous, rakennusten erillislämmitys, työkoneet, jätteiden käsittely ja F-kaasut. Lisäksi taakanjakosektorille lasketaan pienteollisuuden, puolustusvoimien ja muun erittelemättömän polttoainekäytön päästöjä sekä päästökaupparektorin energiankäytön muut kuin hiilidioksidipäästöt. Myös jätteenpolto kuuluu pääosin taakanjakosektorille.

Taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöt ovat vähentyneet hitaammin kuin päästökaupparektorin päästöt. Tästä johtuen taakanjakosektorin osuus kokonaispäästöistä (taakanjakosektorin ja päästökaupan yhteenlasketut päästöt) on nykyisin selvästi yli 50 prosenttia. Vuonna 2021 taakanjakosektorin päästöt olivat 27,2 Mt CO₂-ekv. ja vuonna 2022 ennakkotietojen mukaan 26,9 Mt CO₂-ekv. Vuonna 2021 päästöt olivat 0,8 Mt CO₂-ekv. pienemmät kuin edellisvuonna. Ennakkotietojen mukaan vuonna 2022 päästöt vähenivät 0,3 Mt CO₂-ekv. vuodesta 2021.

Taakanjakosektorin yhteenlasketut päästöt olivat vuonna 2022 noin 21 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2005. Päästöt ovat vähentyneet kaikilla sektoreilla maataloutta lukuun ottamatta. Liikenteen päästöt (ilman kotimaan lentoliikenteen CO₂-päästöjä) ovat vähentyneet noin 2,9 Mt CO₂-ekv. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt olivat vuonna 2020 reilun viidenneksen Suomen kokonaispäästöistä, noin 10,5 miljoonaa hiilidioksiditonnia. Tästä 95 prosenttia aiheutui tieliikenteestä ja tieliikenteen sisällä puolestaan henkilöautojen osuus on yli puolet, kuorma-autojen osuus noin kolmannes, pakettiautojen noin 10 prosenttia ja linja-autojen noin 5 prosenttia. (Traficom, 2024)

Uudistetun EU:n taakanjakoasetuksen² mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoteen 2005. Vuosien 2021–2022 kiintiöt pysyvät aikaisemmin voimassa olleen taakanjakoasetuksen toimeenpanopäätöksen (EU) 2020/2126 mukaisina. Sen sijaan vuosien 2023–2030 kiintiöt lasketaan uudestaan asetuksessa määriteltyjen sääntöjen perusteella. Suomen päästökiintiö vuodelle 2021 oli 28,8 miljoonaa CO₂ tonnia ja vuodelle 2022 28,0 miljoonaa CO₂ tonnia.

Vuonna 2021 päästökiintiö alittui noin 1,6 miljoonalla CO₂ tonnilla ja vuoden 2022 päästökiintiö alittui noin 1,1 miljoonalla CO₂ tonnilla. Suomella olisi näiden tietojen valossa vuosilta 2021–2022 yhteensä noin 2,7 miljoonaa CO₂ tonnia ylijäämää, jolla voidaan kompensoida mahdollisia tulevien vuosien päästöylityksiä. Lopulliset velvoitteen saavuttamisen tarkastelussa käytettävät päästötiedot kiinnitetään kuitenkin vasta vuonna 2027 eli tiedot voivat vielä muuttua.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842 sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) 525/2013 muuttamisesta

3.4 Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain (170/2018) tarkoituksena on vähentää ajoneuvoissa, liikkuvissa työkoneissa, traktoreissa, sisävesialuksissa ja huviveneissä käytettävistä polttoaineista syntyviä energiayksikköä kohti laskettuja, elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasujen päästöjä.

Laki edellyttää, että polttoaineen toimittaja vähentää kulutukseen luovutettujen polttoaineiden keskimääräisiä energiayksikköä kohti laskettuja elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästöjä mahdollisimman tasaisesti ja vähintään kuudella (6) prosentilla vuoteen 2020 mennessä verrattuna FQD-direktiivissä säädettyyn fossiilisten polttoaineiden vuoden 2010 vertailutasoon. Vuoden 2020 jälkeen kuuden prosentin vähentämisvelvoite on saavutettava vuosittain, mutta velvoitteen noudattamisen jättämisestä ei lain perusteella seuraa enää hallinnollisia sanktioita.

Velvoite koskee moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa, liikkuvissa työkoneissa, maa- ja metsätaloustraktoreissa sekä sisävesillä kulkevilla sisävesialuksissa ja huviveneissä käytettäviä polttoaineita. Kulutukseen luovutettavan biopolttoaineen kestävyys on osoitettava kestävyyslaissa säädetyllä tavalla.

RED III -direktiivin nojalla kumotut FQD-direktiivin 7 a - 7 e artiklat on otettu huomioon KHK-laissa erityisesti kohdissa 5, 6, 8 ja 18 §. RED III-direktiivin täytäntöönpano edellyttää kansallisen KHK-lain kumoamista.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan jakeluelvoitelain muuttamista. Esityksen tarkoituksena on panna täytäntöön RED III -direktiivin edellyttämät kansalliset säännökset sekä hallitusohjelman kirjaukset jakeluelvoitteesta. Direktiiviperusteisilla uusilla säännöksillä varmistetaan, että direktiivin mukaiset uusiutuvan energian tavoitteet liikenteessä saavutetaan Suomessa vuonna 2030.

Hallitusohjelman kirjausten perusteella jakeluelvoitetta nostettaisiin asteittain kolmella prosenttiyksiköllä vuoden 2024 tasosta vuoteen 2027 asti, tasojen kuitenkin jääden alle nykylain-säädännössä säädettyjen tasojen. Lisäksi vuosien 2026 ja 2027 lisävelvoitetasoja muutettaisiin kolmeen ja neljään prosenttiyksikköön.

RED III -direktiivin täytäntöönpanemiseksi RFNBO-polttoaineille ehdotetaan uutta neljän prosenttiyksikön vähimmäisosuusvelvoitetta. Sääntely ylittäisi direktiivin vähimmäistason vaatimuksen 1 prosenttiyksiköstä vuonna 2030. Kunnianhimoisemman RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitteen katsotaan edistävän kansallisen vetytalouden kehitystä, bioperäisen hiilidioksidin talteenottoa ja käyttöä sekä uusien investointien syntyä Suomessa. Vähimmäisosuusvelvoitetta olisi direktiiviä mukaillen mahdollista täyttää myös välituotevedyllä. Välituotevedyn osuus kuitenkin rajattaisiin 1 prosenttiyksikköön vuoden 2030 vähimmäisosuusvelvoitteesta.

RED III-direktiiviin perustuen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi jakeluelvoitelakia siten, että uusiutuva liikennesähkö sisällytetään jakeluelvoitteeseen. Jatkossa jakelijat voisivat täyttää jakeluelvoitetta yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetulla uusiutuvalla sähköllä. Jakelija voisi myös tehdä liikennesähkön toimittajan tai tämän valtuuttaman välittäjän kanssa sopimuksen yleisvelvoitteen täyttämistä uusiutuvalla liikennesähköllä.

Käytännössä jakelija ostaisi liikennesähkön toimittajan latauspisteiden kautta jaellun uusiutuvan sähkön omaan jakeluelvoitteeseensa. Kansallinen sääntely vastaisi tältä osin RED III -direktiivin minimisääntelyä.

Hallitusohjelman mukaisesti jakeluelvoitelakiin ehdotetaan lisättäväksi niin sanottu jakeluelvoitteen joustomekanismi, jonka nojalla jakelijat voivat täyttää jakeluelvoitetta rahoittamalla muita päästövähennyksiä. Joustomekanismilla olisi mahdollista täyttää 5,5 prosenttiyksikköä jakeluelvoitteesta taakanjakosektoriin kohdistuvilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla. Myöhemmin valtioneuvoston asetuksella voimaan otettavalla säännöksellä 5,5 prosenttiyksikköstä 1 prosenttiyksikön voisi täyttää myös maankäyttösektoriin kohdistuvilla päästövähennystoimilla. Päästövähennystoimen olisi täytettävä laissa säädetyt hyväksymisen edellytykset. Energiavirasto hyväksyisi jakelijan hakemuksesta toimen osaksi joustomekanismia. Toimella saavutettu päästövähennys voitaisiin hyväksyä jakeluelvoitteeseen vasta sitten kun toimi on otettu ja päästövähennys on todentajan toimesta todennettu.

Lisäksi jakeluelvoitelakiin esitetään tehtäväksi muita päivityksiä, joilla pyritään yksinkertaistamaan ja selventämään nykyistä sääntelyä ja jakelijoita koskevia veloituksia tarpeellisin osin.

Kestävyysslain muuta kuin biologista alkuperää olevien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määritelmää muutettaisiin vastaamaan RED III -direktiivin uutta määritelmää RFNBO-polttoaineista. Sama määritelmän muutos tehtäisiin myös jakeluelvoitelakiin.

Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä kumottaisiin RED III -direktiiviin perustuen.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yleistä vaikutustenarvioinnista

Alla esitetyissä vaikutusarvioissa on hyödynnetty AFRY:n laatimia selvityksiä jakeluelvoitteesta. Esityksessä on tiivistetty selvitysten johtopäätöksiä siltä osin kuin se on ollut esityksen kannalta tarpeen. Tarkemmat vaikutusarviot ovat luettavissa valtioneuvoston hankeikkunan julkisesta palvelusta osoitteesta valtioneuvosto.fi/hankeet tunnuksella TEM026:00/2023.

4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset jakelijoihin

Jakeluelvoitteen piirissä olevien yritysten koko vaihtelee huomattavasti. Nestemäisten polttoaineiden jakelijat ovat kokoluokaltaan suuryrityksiä, kun taas kaasumaisten polttoaineiden jakelijoista suurin osa voidaan luokitella pieneksi tai keskisuureksi yritykseksi. Jakeluelvoitteen piirissä on vuonna 2024 kolme nestemäisten polttoaineiden jakelijaa: Neste Oyj, North European Oil Trade Oy ja Oy Teboil Ab. Kaasumaisia polttoaineiden jakelijoita on yhteensä 21, joista 20 on vapaaehtoisesti hakeutunut jakeluelvoitteen piiriin: Gasum Oy, Ab Stormossen Oy, BioSairila Oy, Demeca Oy, Envor Group Oy, Envor Pori Oy, Etelä-Karjalan Jätehuolto Oy, Jeppo Biogas Ab, Kiertokaari Oy, Metener Service Oy, Mustankorkea Oy, One1 Oy, Pirkantaan Jätehuolto Oy, PK Biogas Ab Oy, St1 Oy, Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO), Auris Kaasuenergia Oy (ent. Suomen Kaasuenergia Oy), Vieremän Lämpö ja Vesi Oy, VSS Biopower Oy, Vöörä Biogas Ab ja Wega Fuels Oy.

Jakeluelvoitteen alentaminen vuosina 2024-2027 vähentäisi merkittävästi uusiutuvien polttoaineiden tarvetta tieliikenteessä. Kokonaiskysyntä uusiutuville polttoaineille olisi:

- vuonna 2024 490 ktoe (527 ktoe vähemmän kuin ennen muutosta)
- vuonna 2025 594 ktoe (450 ktoe vähemmän)
- vuonna 2026 690 ktoe (336 ktoe vähemmän)
- vuonna 2027 779 ktoe (259 ktoe vähemmän).

Jakeluelvoitteen alentamisen pienentäessä merkittävästi jaeltavien uusiutuvien polttoaineiden määriä, vaikuttaa se myös nestemäisten polttoaineiden jakelijoiden kustannuspaineisiin.

Nestemäisten uusiutuvien polttoaineiden markkinat ovat globaalit, joten kotimaisen kysynnän pienentyessä erityisesti biopolttoaineita voitaisiin myydä myös ulkomaille. Toisaalta biopolttoaineiden kysyntä on merkittävästi pienenevässä myös esimerkiksi Ruotsissa, jossa niin sanotun vähennysvelvoitteen muutokset tulivat voimaan vuoden 2024 alusta.

RFNBO-polttoaineiden tuotanto ja käyttö on tällä hetkellä vielä niin vähäistä, että niille ei ole muodostunut yleisesti käytettäviä markkinahintoja. AFRY on arvioinut RFNBO-polttoaineiden markkinahinnaksi 4500 euroa tonnilta vuonna 2025 ja 4000 euroa tonnilta vuonna 2030. Väli-tuotevedyn hinnaksi on arvioitu 3150 euroa tonnilta. Neljän prosentin vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämiseen tarvitaan yhteensä 128 ktoe RFNBO-polttoaineita ja väli-tuotevetyä.

Lisäksi ehdotetuilla seuraamusmaksutasojen porrastamisella voi olla merkittäviä vaikutuksia jakeluelvoitteen täyttämiseen sekä jaeltavien uusiutuvien polttoaineiden määrään ja sitä kautta liikennepolttoaineiden pumppuhintoihin. Vaikutus perustuu erityisesti siihen, että uusiutuvien polttoaineiden hinnat nousevat seuraamusmaksutasoja korkeammaksi, jolloin jakelijoille olisi taloudellisesti kannattavampaa maksaa ennemminkin seuraamusmaksut kuin jaella uusiutuvia polttoaineita liikenteeseen. Tällöin uusiutuvien polttoaineiden määrät laskevat ennakoitua.

Ehdotetuilla määräaikaikäisillä seuraamusmaksutasoilla on mahdollista, että jakeluelvoite rajautuisi 18 prosenttiin. Tällöin seuraamusmaksutasojen porrastamisen vuoksi jakeluelvoitteen täyttämiseksi tarvittava uusiutuvan polttoaineen määrä pysyisi samana vuonna 2025, laskisi 53 ktoe vuonna 2026 ja 156 ktoe vuonna 2027 suhteessa tilanteeseen, jossa seuraamusmaksutasoja ei alennettaisi. Jos kehittyneen uusiutuvan dieselin markkinahinta ylittäisi lisävelvoitteen alennetun seuraamusmaksutason, vähenisi lisävelvoitteen täyttämiseksi tarvittavien kehittyneiden liikennepolttoaineiden tarve 36 ktoe vuonna 2025, 71 ktoe vuonna 2026 ja 138 ktoe vuonna 2027.

Jaeltavien uusiutuvien polttoaineiden määrä ei kuitenkaan välttämättä vähene esitetyllä tavalla, sillä seuraamusmaksujen maksaminen uusiutuvien polttoaineiden jakelun sijasta saattaa olla vastoin jakelijayhtiöiden sisäisiä vastuullisuus- ja eettisyysperiaatteita. Yritystoiminnassa lähtökohtana yleensä on, että yritys tai organisaatio noudattaa toiminnassaan lakia, itse määrittelemiään arvoja ja toimintaperiaatteita sekä tiettyjä ulkopuolisia odotuksia yrityksen tai organisaation toimintaan liittyen. Lisäksi seuraamusmaksuja ei voida vähentää verotuksessa. Jakeluelvoitteen seuraamusmaksutasot ovat rangaistusluonteisia hallinnollisia sanktioita lain noudattamatta jättämisestä, joten seuraamusmaksutasojen porrastamisesta huolimatta jakelijat saattavat täyttää jakeluelvoitetta täysmääräisesti, jolloin jakeluelvoite ei rajautuisikaan 18 prosenttiin.

Liikennesähkön lisääminen jakeluelvoitteeseen laajentaisi jakelijoiden keinovalikoimaa täyttää jakeluelvoitetta ja samalla vähentäisi jakelijoiden kustannuspaineita. Käytännössä tämä tarkoittaa, että kotimaisella uusiutuvalla liikennesähköllä korvattaisiin uusiutuvaa dieselä, jonka tuotanto perustuu pitkälti tuontiraaka-aineisiin. Tämä johtuisi siitä, että jakeluelvoitteen tasojen ei ehdoteta nostettavaksi liikennesähkön lisäämisen vuoksi. Uusiutuva liikennesähkö korvaisi uusiutuvia polttoaineita jakeluelvoitteessa 27 ktoe vuonna 2025, 38 ktoe vuonna 2026,

50 ktoe vuonna 2027, 61 ktoe vuonna 2028, 73 ktoe vuonna 2029 ja 87 ktoe vuonna 2030. Uusiutuva liikennesähkö tulisi olemaan jatkossa edullisin tapa täyttää jakeluelvoitetta, joskin sen osuus jakeluelvoitteesta oletetaan olevan ensivaiheessa pieni. Jakelijan kustannus määräytyisi jakelijan ja liikennesähkön toimittajan kahdenkeskisen sopimuksen perusteella. Jakelijoiden maksuhalukkuus puolestaan vaihtelee biopolttoaineiden ja niiden raaka-aineiden hinnan mukaan.

Joustomekanismin käyttöönotto voisi mahdollisesti alentaa jakelijoiden jakeluelvoitteen täyttämistä aiheutuvia kustannuksia. Sidosryhmät ovat esittäneet useita joustomekanismin sopivia keinoja, joiden päästövähennyskustannukset vaihtelevat. Valmistelun aikana yhdeksi sidosryhmien esille nostamista vaihtoehtoisista päästövähennystoimista oli rehun lisäaineiden käyttö. Sen päästövähennysten kustannukseksi on arvioitu 70–80 euroa per CO₂ tonni. Kustannusarviossa ei ole kuitenkaan otettu huomioon joustomekanismin todentamiseen liittyviä kustannuksia, jotka voivat merkittävästi lisätä päästövähennystoimen arvioitua kustannusta. Jakeluelvoitteella tehtyjen päästövähennysten hinnaksi on arvioitu n. 300–1 000 euroa CO₂ tonnille riippuen siitä, onko kyse yleisvelvoitteen vai lisävelvoitteen täyttämistä. Lähtökohtaisesti lisävelvoitteen täyttämisen kustannukset ovat jakelijoille korkeammat. Näin ollen toteuttamalla vaihtoehtoisia päästövähennystoimia jakelijan jakeluelvoitteesta aiheutuvat kustannusten voivat laskea. Joustomekanismi saattaa kuitenkin asettaa jakelijat eriarvoiseen asemaan riippuen yrityksen liiketoimintamallista. On oletettavaa, että jakelijat, joilla on omaa polttoainetuotantoa, eivät hyödyntäisi joustomekanismia laajalti. Toisaalta ne jakelijat, joiden liiketoimintamalliin kuuluu ainoastaan polttoaineiden jakeleminen, mutta ei tuotanto, hyötyisivät eniten joustomekanismista, koska kalliimman uusiutuvan polttoaineen ostamisen ja jakelun sijaan, ne voisivat täyttää jakeluelvoitetta muilla mahdollisesti kustannustehokkaimmilla keinoilla. Tämän voidaan nähdä parantavan yritysten kilpailuasemaa suhteessa kilpailijoihin, jotka eivät hyödynnä joustomekanismia.

Vaikutukset investointeihin

Vuosittaisten päästövähennysten lisäksi jakeluelvoitteen keskeisenä tavoitteena on luoda uusiutuville liikennepolttoaineille kysyntää pitkälle tulevaisuuteen ja siten edistää investointeja uusiin uusiutuviin liikennepolttoaineita tuottaviin tuotantolaitoksiin. Niukkuus uusiutuvista polttoaineista ja vuosittain kiristyvät tavoitteet luovat kannustimia kyseisiin investointeihin. Erityisesti RFNBO-polttoaineisiin liittyvä tuotantoteknologia on vielä kallista ja kyseiset polttoaineet ovat hintatasoltaan huomattavasti fossiilisia ja myös biopohjaisia polttoaineita kalliimpia. Tältä osin esityksen mukainen jakeluelvoitteeseen asetettava RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoite antaisi pitkän aikavälin näkymän kyseisten polttoaineiden kotimaiselle kysynnälle ja vahvistaisi sijoittajien näkymiä RFNBO-polttoaineiden tuotannon investointeihin. Myös välituotevedyn sisällyttämisen RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoitteeseen katsottaisiin edistävän kotimaisia investointeja RFNBO-polttoaineiden tuotantoon sekä laajempaan kotimaiseen vetytalouteen.

RFNBO-polttoaineita koskevassa komission delegoidussa säädöksessä (EU) 2023/1185 RFNBO-polttoaineiden tuotannossa käytetty bioperäinen hiilidioksidi on luokiteltu sallituksi hiilidioksidin lähteeksi. Lisäksi keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä fossiilisista lähteistä peräisin olevan hiilidioksidin käyttöä ei olisi mahdollista hyödyntää polttoaineen kasvihuonekaasupäästövähennemän laskennassa vältettynä päästönä. Asetettava vähimmäisosuusvelvoite RFNBO-polttoaineille kannustaisi biomassan poltosta syntyvän hiilidioksidin talteenottoon ja hyödyntämiseen sekä uusien investointien saamiseen Suomeen. Suomessa on metsäteollisuuden ja bioenergian käytön takia paljon bioperäistä hiilidioksidia, jota olisi mahdollista hyödyntää RFNBO-polttoaineiden tuotannossa. Tämä yhdistettynä edulliseen sähkön hintaan, voisi houkutella Suomeen investointeja erityisesti vedyn jatkojalosteisiin.

Jakeluvelvoitteen lisävelvoitteen alentaminen puolestaan vaikuttaisi erityisesti biokaasutoimialaan. Biokaasulla täytetään tyypillisesti yleisvelvoitteen lisäksi lisävelvoitetta, sillä biokaasun tuottamiseksi käytetään pääosin jakeluvelvoitelain liitteen mukaisia raaka-aineita. Lisäksi biokaasu kulutetaan tyypillisesti lähempänä tuotantoyksikköä ja siten sen markkinat ovat esimerkiksi biopolttoaineita paikallisemmat. Lisävelvoitteen alentaminen hidastaisi kyseisistä raaka-aineista valmistetun biokaasun kysynnän kasvua, lisäksi epävarmuutta tulevasta kysynnästä ja siten se voisi jatkossa heikentää alan investointien houkuttelevuutta.

Vaikutukset polttoaineiden hintoihin

Vuosina 2025–2027 hallitusohjelmassa esitetyt jakeluvelvoitteen tasot laskisivat dieselin pumppuhinta-arvioita noin 7–12 senttiä per litra ja E10 bensiinin pumppuhinta-arvioita noin 9–17 senttiä per litra riippuen tarkastellusta vuodesta. Taulukossa 1 on esitetty arviot dieselin ja E10 bensiinin pumppuhinnoista vuosille 2025–2027 sekä arvio jakeluvelvoitteen vaikutuksista hinnassa. Kyseisiin arvioihin liittyy kuitenkin epävarmuuksia. Jakeluvelvoitteen tarkkaa hintavaikutusta on mahdotonta laskea etukäteen ja erilaiset arviot riippuvat merkittävästi taustaoletuksista.

Taulukko 1. Dieselin ja E10 bensiinin pumppuhinta-arviot vuosille 2025–2027 sekä sulkujen sisällä arvio jakeluvelvoitteen vaikutuksesta hinnassa

EUR / litra, diesel	2025	2026	2027
Aikaisempi laki	1,906 (0,297)	1,938 (0,339)	1,949 (0,360)
Hallitusohjelma	1,78 (0,172)	1,827 (0,228)	1,872 (0,283)

EUR / litra, E10 bensiini	2025	2026	2027
Aikaisempi laki	1,974 (0,271)	1,995 (0,299)	2,001 (0,312)
Hallitusohjelma	1,818 (0,115)	1,867 (0,170)	1,908 (0,219)

Mikäli seuraamusmaksutasojen alentaminen rajaa jakeluvelvoitteen käytännössä 18 prosenttiin, vaikuttaisi se dieselin pumppuhintaa alentavasti noin yhden sentin per litra ja E10 bensiinin pumppuhintaan noin 1–3 senttiä per litra vuosina 2025–2027.

RFNBO-polttoaineille asetettava neljän prosenttiyksikön tavoite vuonna 2030, josta välituotevedyllä voisi täyttää 1 prosenttiyksikön, vaikuttaisi dieselin pumppuhintaan arviolta noin neljän sentin verran litralta. E10 bensiinissä vaikutus olisi mahdollisesti hieman pienempi. RFNBO-polttoaineiden vaikutus pumppuhintoihin ei olisi merkittävä. Hintavaikutusta hillitsee RFNBO-polttoaineiden ja välituotevedyn suhteellisen pieni määrä jakeluvelvoitteessa sekä välituotevedyn markkinahinta-arvio, joka on samaa suuruusluokkaa kuin kehittyneen uusiutuvan dieselin hinta-arvio, jota välituotevety korvaisi jakeluvelvoitteessa.

RFNBO-polttoaineille tulisi asettaa oma seuraamusmaksutaso, jotta RFNBO-polttoaineiden jakelu voidaan varmistaa. Koska RFNBO-polttoaineiden tuotantokustannukset ovat suurempia kuin uusiutuvien polttoaineiden tai kehittyneiden polttoaineiden, nostaa se myös niiden markkinahintaa muita uusiutuvia polttoaineita kalliimmaksi. RFNBO-polttoaineiden seuraamusmaksutason 5,5 senttiä per megajoule arvioidaan olevan riittävä, jotta se myös kannustaa käynnistämään investointeja kyseisiä polttoaineita tuottaviin laitoksiin.

Joustomekanismista mahdollisesti syntyvien kustannussäästöjen välittyminen polttoaineen pumppuhintoihin on hyvin epävarmaa. Suurten jakeluvollisten määrä on Suomessa hyvin pieni rajoittuen neljään yritykseen. Nestemäisten polttoaineiden puolella jakelijoita olivat vuonna 2023 Neste Oyj, North European Trade Oil Oy ja Teboil Ab Oy. Kaasumaisten polttoaineiden puolella suurin jakelija on Gasum Oy. Valmistelun aikana ainoastaan yksi jakelija on ilmaissut olevansa kiinnostunut joustomekanismin hyödyntämisestä. Mikäli joustomekanismia hyödynnetään rajallisesti, voi sen vaikutus polttoaineiden hintoihin jäädä hyvin pieneksi.

Vaikutukset kotitalouksille

Jakeluvollisuuden alentamisen vaikutukset kohdistuisivat pääasiassa autoileviin kotitalouksiin. Polttoainekustannusten osuus on merkittävä autoilevien kotitalouksien liikennemenoissa. Alimmassa tuloluokassa autolliset kotitaloudet käyttävät yli 10 prosenttia tuloistaan polttoainekuluihin, kun taas ylimmässä tuloluokassa polttoainekulujen osuus tuloista on noin 3 prosenttia (VATT 2023). Koko Suomen tasolla polttoainekuluihin käytetään keskimäärin alle neljä prosenttia tuloista. Lähtökohtaisesti korkeimmissa tuloluokissa auton omistaminen on yleisempää ja ajokilometrit kasvavat tulojen myötä. Näin ollen jakeluvollisuuden alentamisen vaikutukset olisivat suuremmat 5. tuloviidennekseen kuuluville kotitalouksille, jotka hyötyisivät kustannustenlaskusta kolminkertaisesti suhteessa 1. tuloviidennekseen kuuluviin kotitalouksiin. Ehdotetut jakeluvollisuuspienentämiset pienentäisivät kaikkien kotitalouksien kustannuksia keskimäärin noin 58 euroa vuodessa vuosien 2025-2027 aikana.

Myös asuinpaikka ja liikkumismahdollisuudet on todettu olevan yhteyksissä toisiinsa. Toisin sanoen kaupunkialueilla vaihtoehtoiset liikkumistavat ovat yleisempiä kuin haja-asutusalueilla, jossa asumisen kustannukset ovat alhaisempia mutta liikkumismahdollisuudet rajallisempia ja yleensä autoilusta riippuvaisia. Tarkasteltaessa jakeluvollisuuden muutosten vaikutuksia taa-jama-asteen mukaan (Kotitalouksien kulutus 2016 – tilasto) huomataan, että liikenteen osuus kulutusmenoista kasvaa siirryttäessä kaupunkimaisista kunnista maaseutumaisiin kuntiin. Jakeluvollisuuden muutokset vaikuttaisivat siis myönteisemmin haja-asutusalueella asuviin kotitalouksiin.

Polttoaineen hinnannousu voi mahdollisesti johtaa autokannan uudistumiseen kohti halvempia käyttövoimia, kuten sähköautoihin, ja suoritemuutoksiin pois autoilusta muihin kulkumuotoihin (Liikenteen päästövähennystoimenpiteiden kokonaisvaltainen taloudellinen arviointi VNTEAS 2023:38, s. 77). Ehdotettujen jakeluvollisuuden muutosten suhteessa voimassa olevaan lakiin ja niistä polttoaineiden pumppuhintoihin johtuvien muutosten voidaan katsoa hidastavan autokannan uudistumista ja mahdollisesti lisäävän suoritteiden määrää.

Vaikutukset muihin yrityksiin

Esitys vaikuttaisi positiivisesti erityisesti kuljetusalan yrityksiin, joille polttoainekustannukset muodostavat merkittävän osan palvelujen tuottamisen kustannuksista. Suomen Kuljetus ja Logistiikka (SKAL) ry:n arvioiden mukaan polttoainekustannukset muodostavat noin 30 prosenttia kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannuksista. Perävaunuyhdistelmillä polttoainekustannukset voivat olla yli 34 prosenttia. Logistiikkaselvityksen (2020) mukaan suomalaisten teollisuuden ja kaupan yritysten logistiikkakustannukset ovat puolestaan noin 13 % näiden yritysten liikevaihdosta. Kotimaan kuljetuksissa yli 80 % kuljetetusta tavaramäärästä ja lähes 70 % kuljetussuoritteesta kuljetetaan tiekuljetuksina (Tilastokeskus 2022). Polttoaineen hinnalla on suora vaikutus logistiikkakustannuksiin ja sitä kautta teollisuuden ja kaupan yritysten kannattavuuteen ja kilpailukykyyn.

SKAL ry:n vuoden 2022 arvion mukaan maanteiden tavaraliikenne kuluttaa vuodessa noin 1,3 miljardia litraa dieselpolttoainetta, josta kaksi kolmasosaa kuluu raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä, joissa diesel on tyypillisin käyttövoima. Tähän arvioon perustuen voidaan arvioida, että ilman nyt tehtäviä muutoksia velvoitetason, maanteiden tavaraliikenteen kustannukset dieselin käytön osalta olisivat nousseet noin 91–156 miljoonaa euroa vuosina 2025–2027.

Suomessa on noin 200 ehdotetun liikennesähkön toimittajan määritelmän täyttävää yritystä. Liikennesähkön hyvitysjärjestelmä parantaisi liikennesähkön toimittajien kannattavuutta ja saataisi vauhdittaa uusien yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden rakentamista. Liikennesähkön niin sanottu tikettikauppa voi vaikuttaa myös sähkön hintaan yleisesti saatavilla olevilla latauspisteillä. Peruslatauksen hinta on tällä hetkellä noin 0,20–0,25 EUR/KWh riippuen latauspisteestä. AFRY:n arvioiden mukaan sähkön lisääminen osaksi jakeluvelvoitetta laskisi ladatun sähkön hintaa latauspisteellä enintään 0,14 EUR/kWh, jos jakelija maksaisi täyden hinnan päästövähennyksestä marginaalipolttoaineen mukaan ja liikennesähkön toimittaja vähentäisi täysimääräisesti saamansa myyntitulon ladatun sähkön hinnasta. Todennäköisesti hintavaikutus on kuitenkin edellä kuvattua vähäisempi. Liikennesähkön toimittajalle syntyisi hallinnollisia kuluja lähinnä raportoinnista. Työ- ja elinkeinoministeriön sääntelytaakkalaskuriin perustuen liikennesähkön toimittajan sääntelytaakka olisi 1 500 euroa vuosittain olettaen, että yritys käyttää raportointiin 2 työpäivää ja tilintarkastajan palkkio on 1 000 euroa. Toisaalta mahdollisuus osallistua tikettikauppaan välittäjän kautta vähentäisi liikennesähkön toimittajien hallinnollista taakkaa ja edistäisi liikennesähkön laajamittaisen hyödyntämistä jakeluvelvoitteessa. Välittäjä voisi koota laajemman joukon liikennesähkön toimittajia ja myydä heidän puolestaan uusiutuvan liikennesähkön tikettejä jakelijalle. Ilman välittäjiä pienet liikennesähkön toimittajat eivät välttämättä näkisi kannattavaksi raportoida ja osallistua tikettikauppaan, mikä voisi johtaa siihen, että osa yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetusta uusiutuvasta liikennesähköstä jäisi jakeluvelvoitteen ulkopuolelle.

Joustomekanismin sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen hyödyttäisi erityisesti vaihtoehtoisia päästövähennystoimia toteuttavia yrityksiä mahdollistamalla lisätulojen ansainnan. Koska jakelijoita on pieni määrä, on myös oletettavaa, että ensivaiheessa vain pieni joukko vaihtoehtoisia päästövähennystoimia toteuttavia yrityksiä hyötyisi joustomekanismista. Toiminnan laajuus riippuu siitä, kuinka paljon jakelijat hyödyntävät joustomekanismia. Esityksen valmistelussa ei ole voitu luotettavasti arvioida päästövähennystoimia toteuttaville yrityksille syntyviä taloudellisia vaikutuksia.

4.2.3 Ympäristövaikutukset

Ehdotettujen lakimuutosten arvioidaan vaikuttavan pääosin kielteisesti ympäristöön. Esitettyjen jakeluvelvoitteen tasojen muutokset lisääisivät tieliikenteen päästöjä 1,38 miljoonaa tonnia vuonna 2025, 1,03 miljoonaa tonnia vuonna 2026 ja 0,8 miljoonaa tonnia vuonna 2027 verrattuna nykyinsäädäntöön. Yhteensä uusiutuvien polttoaineiden kysynnän lasku kasvattaisi tieliikenteen päästöjä 3,21 miljoonaa tonnia CO₂e vuosina 2025–2027.

AFRY:n tekemän selvityksen perusteella jakeluvelvoitteen seuraamusmaksutasojen porrastaminen rajaisi jakeluvelvoitteen täyttämisen 18 prosenttiin asti, minkä jälkeen jakeluvelvoitetta täytettäisiin maksamalla seuraamusmaksut. Tämä lisäisi tieliikenteen päästöjä vielä 0,7 miljoonaa tonnia vuosina 2025–2027. Valmistelun aikana ei voitu luotettavasti arvioida, kuinka moni jakelija jättää tulevaisuudessa jakeluvelvoitteen täyttämättä maksamalla seuraamusmaksuja. Seuraamusmaksujen porrastaminen kuitenkin lisää epävarmuutta jakeluvelvoitteella saavutettavien taakanjakosektorin päästövähennyksien toteutumisesta.

Ilman jakeluvelvoitteen nostamista, liikennesähkön lisäämisellä ei ole todennäköisesti lisäisiä myönteisiä vaikutuksia päästöihin tai laajemmin ympäristöön. Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen esityksen mukaisesti johtaisi siihen, että uusiutuva liikennesähkö korvaisi uusiutuvia polttoaineita jakeluvelvoitteessa 27 ktoe vuonna 2025, 38 ktoe vuonna 2026, 50 ktoe vuonna 2027, 61 ktoe vuonna 2028, 73 ktoe vuonna 2029 ja 87 ktoe vuonna 2030 sekä kasvat-taisi fossiilisten polttoaineiden kulutusta ja samalla tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä verrattuna voimassa olevaan lakiin.

Jalostamalla välituotteena käytettävien RFNBO-polttoaineiden käyttö laskisi itse jalostuspro-cessin päästöjä, mutta ei tieliikenteen päästöjä. Näin mitä isompi osuus RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusvelvoitteesta täytetään välituotevedyllä, sitä enemmän liikenteen päästöt nousevat. Välituotevedyn käyttö jakeluvelvoitteen täyttämässä kasvattaisi tieliiken-teen päästöjä yhteensä 0,2 miljoonaa tonnia vuosien 2028–2030 aikana suhteessa voimassa ole-vaan lakiin.

Joustomekanismi korvaisi liikenteen uusiutuvia polttoaineita, mikä itsessään ei johtaisi muu-toksiin taakanjakosektorin päästöissä, mutta ehdotetun kaksinkertaisen päästövähennämävaa-timuksen vuoksi ilmastohyöty on suurempi joustomekanismia hyödynnettäessä. Riippuen jous-tomekanismin hyödyntämisen laajuudesta, sen käyttö voisi vähentää taakanjakosektorin pääs-töjä lisäksi enintään 0,55 miljoonalla CO₂ tonnilla. Toisaalta ehdotukseen sisältyneet maan-käyttösektorin joustomekanismikeinot eivät hyödyntäisi taakanjakosektoria vaan toimien kas-vihuonekaasuvaikutukset laskettaisiin maankäyttösektorin kasvihuonekaasuinventaarioon. Maankäyttösektorin toimet näkyisivät taakanjakosektorilla siinä vaiheessa, kun maankäyttösek-torin alijäämää pitäisi kattaa taakanjakosektorilta. Toisin sanoen, joustomekanismilla saavutet-tavat lisäiset maankäyttösektorin kasvihuonekaasupäästövähennämät tulevat rasittamaan vähem-män taakanjakosektorin velvoitteen saavuttamista.

4.2.4 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Energiavirasto

Energiavirasto käyttää jakeluvelvoitelain valvontaan ja viranomaistehtäviin yhteensä noin 2 henkilötyövuotta. KHK-lain mukaiseen valvontaan ja viranomaistehtäviin on käytetty 1-2 hen-kilötyöviikkoa vuodessa. Esitys sisältää Energiavirastolle uusia tehtäviä, jotka osin poikkeavat merkittävästi nykyisen jakeluvelvoitelain mukaisista tehtävistä, minkä vuoksi esityksestä seuraa jonkin verran Energiaviraston tehtävien kokonaismäärään ja valvontatyön määrään.

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen toisi Energiavirastolle uusia tarkastustehtäviä. Energiavirastolle toimitettujen ilmoitusten määrä tulisi kasvamaan merkittävästi liikennesähkön toimittajien raportoidessa vuosittain Energiavirastolle. Esitys kuitenkin mahdollistaa sen, että liikennesähkön toimittajat voisivat valtuuttaa välittäjän toimimaan puolestaan, mikä tulisi jon-kin verran vähentämään ilmoitusten määrää, kun valtuutetut kolmannet osapuolet voisivat ra-portoida useamman liikennesähkön toimittajan puolesta pyydettyjä tietoja. Mikäli valtaosa lii-kennesähkön toimittajista raportoi Energiavirastolle, tarvittaisiin 0,2 henkilötyövuotta ilmoi-tusten käsittelyä varten.

Joustomekanismiin liittyvät tehtävät lisäisivät merkittävästi Energiaviraston työmäärää. Koska joustomekanismin hyödyntäminen on esityksessä ehdotettu jakelijavetoiseksi, siihen liittyvien hakemusten määrä arvioidaan kuitenkin maltilliseksi. Joustomekanismin toimet olisivat kuiten-kin sellaisia, josta Energiavirastolla ei ole aiempaa kokemusta. Energiaviraston tulisikin var-

mistaa riittävä osaaminen uudentyypisten hyväksymishakemusten käsittelemiseksi. Luultavasti joustomekanismia koskevien hakemusten käsittely tulisi viemään Energiavirastolta huomattavia resursseja, koska päästövähennystoimien arviointia varten virastolla ei ole tällä hetkellä osaamista. Mikäli joustomekanismin päästövähennystoimen hyväksymishakemuksia tulisi vuosittain noin 4–6 kappaletta, tarvitaan 0,5–1 henkilötyövuotta hyväksymishakemusten käsittelyyn. Joustomekanismin todentamiseen liittyviin tehtäviin tarvittaisiin lisäksi kertaluonteisesti 0,5 henkilötyövuotta. Hakemusten lukumäärä perustuu työ- ja elinkeinoministeriön arvioon.

Seuraamusmaksuja on viime vuosien aikana määrätty vuosittain 1–3 kappaletta. Energiaviraston määräämien seuraamusmaksujen määrä saattaa nousta esitettyjen määräaikaisesti alennettujen seuraamusmaksutasojen vuoksi. Lukuun ottamatta vapaaehtoisia jakelijoita, joiden ei oleteta jättävän jakeluelvoitetta täyttämättä, jakelijoiden määrä ei ole kovin suurin, minkä vuoksi seuraamusmaksujen määräämisestä syntyyneen Energiavirastolle lisätöitä vähäisissä määrin, luultavasti 2–4 kappaletta vuodessa.

KHK-lain kumoaminen vapauttaa Energiavirastolta henkilöresursseja, joita voitaisiin siirtää esitetyn jakeluelvoitelain toimeenpanoon.

Energiaviraston arvion mukaan sen resurssitarve vuodesta 2025 alkaen olisi yhteensä noin 1 henkilötyövuotta ja lisäksi kertaluonteisesti 0,5 henkilötyövuotta todentamistehtävien hoitamiseen. Kyseiset tehtävät olisivat lisäksi ja liittyisivät erityisesti joustomekanismin toimeenpanoon. Pysyvistä 1 henkilötyövuodesta valtaosa voitaisiin kattaa tulevilla päätösmaksuilla. Määräaikaisesta 0,5 henkilötyövuodesta noin puolet voitaisiin kattaa päätösmaksuilla.

Todentajat

Jakeluelvoitteen joustomekanismilla olisi vaikutuksia myös todentajien toimintaan kuten todentajilta vaadittuihin pätevyysalueisiin. Sääntelyn muutos aiheuttaisi lisätöitä todentajille ja edellyttäisi mahdollisesti kouluttautumista, lisähenkilöstöresursseja ja sisäisten menettelytapojen päivittämistä.

4.2.5 Vaikutukset julkiseen talouteen

Valmisteverotulot ja päästöyksiköiden hinta

Esityksellä olisi välillisiä vaikutuksia valtion talousarvioon. Vuosia 2025–2027 koskevat muutokset kasvattaisivat valmisteverotuloja liikenteen polttoaineista staattisesti arvioiden noin 103 miljoonalla eurolla. Vuositasolla muutokset olisivat 43 miljoonaa euroa vuonna 2025, 37 miljoonaa euroa vuonna 2026 ja 23 miljoonaa euroa vuonna 2027. Valtion valmisteverotulot kasvaisivat, koska jaelluilla fossiililla polttoaineilla, joita käytettäisiin esityksen mukaisen jakeluelvoitteen alentamisen jälkeen enemmän, on korkeampi valmisteverotaso kuin uusiutuvilla polttoaineilla. Valmisteverotulojen lisäksi jakeluelvoitetasojen alennuksista seuraava pumppuhintojen alennus vaikuttaisi indeksisidonnaisiin etuihin alentavasti vuoden viiveellä. Liikennesähkön ja joustomekanismin lisääminen jakeluelvoitteeseen kasvattaisivat valmisteverotuloja myös vuoden 2027 jälkeen. Ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta arvonlisäverotuloihin.

Seuraamusmaksutasojen alentaminen vuosiksi 2024–2027 voisi mahdollisesti lisätä valtion tuloja enintään 38 miljoonalla eurolla vuonna 2026 ja 109 miljoonalla eurolla vuonna 2027, mikäli jakeluelvolliset päättävät olla jakelematta uusiutuvia polttoaineita jakeluelvoitteen 18 prosen-

tin ylittävältä osalta. Vuosina 2024 ja 2025 ei ennakoida määrättävän seuraamusmaksuja seuraamusmaksutasojen alenemisen johdosta, koska uusiutuvien polttoaineiden markkinahintojen ennustetaan olevan seuraamusmaksutasoja alemmalla tasolla.

Jos päästöyksikön hinta olisi esimerkiksi välillä 30–300 euroa CO₂ tonnilta, taakanjakosektorin päästöjen nousu voisi lisätä valtion menoja tai vähentää valtion tuloja kertaluonteisesti arviolta noin 50–480 miljoonaa euroa. Esityksen valmistelussa ei ole voitu luotettavasti arvioida päästöyksiköiden hankinnan tai myynnin vaikutuksia julkiseen talouteen. Taakanjakosektorin päästöyksiköiden myynti- tai ostohintaa nykyisellä vuosien 2021–2030 velvoitekaudella ei tiedetä. Saksa on ostanut päästöyksiköitä vuoden 2020 tavoitteita saavuttaakseen. Saksan maksaman päästöyksikön tarkasta hinnasta ei kuitenkaan ole julkisista lähteistä saatavilla tietoa. Saatavilla olevien tietojen mukaan päästöyksiköiden hinta on kuitenkin ollut erittäin alhainen monien jäsenvaltioiden ylijäämän vuoksi (Federal Ministry of Economic Affairs and Climate Action of Germany). Vuoden 2030 päästöyksikön hintaan vaikuttaa päästöyksiköiden saatavuus ja kysyntä. Hinta riippuu siitä, miten muut jäsenvaltiot saavuttavat taakanjakosektorin veloitteensa. Taakanjakosektorin veloitteet kaudelle 2021–2030 ovat kuitenkin kiristyneet selvästi, minkä vuoksi on todennäköistä, että yhä harvemmillä jäsenvaltioilla on merkittävää ylijäämää päästöyksiköistä jota myydä. On myös tiedossa, että Ruotsi nojautuu vahvasti päästöyksiköiden hankintaan taakanjakosektoreiden tavoitteiden saavuttamisessa. Mikäli Suomi ei saavuta omaa tavoitettaan, markkinoilla olisi mahdollisesti Suomen lisäksi myös muita päästöyksiköiden ostajia, mutta tarjontapuolesta ei tällä hetkellä ole tietoa. On myös mahdollista, että ostettavia päästöyksiköitä ei ole markkinoilla saatavilla. Päästöyksiköiden määrästä ja hinnasta ei tällä hetkellä ole riittävästi tietoa tarkempien arviointien tekemiseksi.

Kansantalous

Jakeluelvoitteen aiheuttaman polttoaineen tuotantokustannusten nousu välittyy täysmääräisenä kunkin toimialan suoraan polttoaineen hinnannousuun. Arvioissa ei ole huomioitu polttoaineiden hinnanmuutoksien vaikutuksia polttoainekulutukseen. Tämä korostaa arvioiden varovaisuutta suhteessa taloudellisiin vaikutuksiin.

Vaikutukset vaihtotaseeseen olisivat vuonna 2025 519 miljoonaa euroa, vuonna 2026 449 miljoonaa euroa ja vuonna 2027 303 miljoonaa euroa.

Taulukossa 2 on esitettyjen jakeluelvoitetasojen muutosten vaikutukset kansantalouteen kaikilla sektoreilla, maantieliikenteessä ja vientiteollisuudessa (miljoonaa euroa) sekä kuluttajavaikutukset 20 000 kilometriä vuodessa ajavalle dieselautoilijalle (EUR/a). Miinusmerkkinen luku tarkoittaa, että sektoreiden ja kuluttajien kulut vähenevät.

Taulukko 2. Esitettyjen jakeluelvoitetasojen vaikutukset kansantalouteen (miljoonaa euroa) sekä kuluttajavaikutukset 20 000 kilometriä vuodessa ajavalle dieselautoilijalle (EUR/v).

	2024	2025	2026	2027
Kansantalous yhteensä	- 381 MEUR	- 588 MEUR	- 510 MEUR	- 352 MEUR
Maantieliikenne	- 47 MEUR	- 73 MEUR	- 64 MEUR	- 44 MEUR
Vientiteollisuus	- 35 MEUR	- 54 MEUR	- 47 MEUR	- 33 MEUR
Kuluttajavaikutus	- 92 EUR/v	- 151 EUR/v	- 133 EUR/v	- 92 EUR/v

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Yleistä

Uusiutuvan energian direktiivi perustuu minimiharmonisointiin, joten jäsenvaltioilla on monelta osin mahdollisuus päättää, miten se toteuttaa kansallisen toimeenpanon. Jakeluelvoitesäädösten lainvalmistelutyön yhteydessä tarkasteltiin jakeluelvoitteen uudistamista sekä verkkoon syötetyn biokaasun ja yksityisen latauksen roolia jakeluelvoitteessa.

5.1.2 Kasvihuonekaasuperusteinen jakeluelvoite

Suomessa on käytössä energiaperusteinen jakeluelvoite. Kansallista jakeluelvoitetta ei ole tarpeen muuttaa RED III -direktiivin vuoksi, vaan Suomi voisi edelleen jatkaa energiaperusteisella mallilla. Esityksen valmistelussa on kuitenkin arvioitu jakeluelvoitteen muuttamista kasvihuonekaasuperusteiseksi. Jakeluelvoitteen muuttaminen kasvihuonekaasupohjaiseksi olisi mahdollista toteuttaa siten, että nykyinen malli korvattaisiin päävelvoitteen osalta KHK-vähentämisvelvoitteella ja lisävelvoite pidettäisiin yhä energiapohjaisena, kuten direktiivissäkin. Nykyinen 34 prosentin velvoitetaso vuonna 2030 olisi noin 30 prosenttia, mikäli velvoite muutettaisiin kasvihuonekaasupohjaiseksi velvoitteeksi. KHK-vähentämisvelvoite vaikuttaa raaka-ainesten käyttöön siltä osin, että korkeamman kasvihuonekaasupäästövähennemän uusiutuvalla polttoaineella saavutetaan nopeammin asetettu tavoite. Velvoitetyypin vaihto ei kuitenkaan vaikuttaisi merkittävästi siihen, millaisia biopolttoaineita Suomessa jaeltaisiin, koska jakeluelvoitetta täytetään pääosin jäte- ja tähdepohjaisilla uusiutuvilla polttoaineilla, joilla on korkea kasvihuonekaasupäästövähennemä. Ottaen erityisesti huomioon, että Suomessa matalan kasvihuonekaasupäästövähennemän omaavien ruoka- ja rehupohjaisten biopolttoaineiden jakelu on hyvin vähäistä, ero energia- ja kasvihuonekaasupäästövähennemävelvoitteen välillä ei luultavasti johtaisi merkittäviin vaikutuksiin liikenteen päästöissä. Siirtymistä kasvihuonekaasupohjaiseen velvoitteeseen puoltaisi jakeluelvoitteeseen lisättävä joustomekanismi, jolla olisi ehdotuksen mukaan mahdollista täyttää jakeluelvoitetta muilla taakanjakosektorin päästövähennyskeinoilla. Nykyistä energiasisältöön perustuvaa jakeluelvoitetta on kuitenkin pidetty sidosryhmien keskuudessa hyvänä ja selkeänä. Joustomekanismin sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen ei kuitenkaan valmistelussa nähty edellyttävän velvoitteen muuttamista kasvihuonekaasupohjaiseksi.

5.1.3 Verkkoon syötetty biokaasu jakeluelvoitteessa

Esityksessä ei ehdoteta käytettäväksi RED III -direktiivin sisältämää liikkumavaraa verkkoon syötetyn biokaasun huomioimisesta liikenteen tavoitteiden laskennassa. Käytännössä kyseinen jousto mahdollistaisi verkkoon syötetyn biokaasun käytön esimerkiksi sähkön ja lämmön tuotannossa siten, että käyttö huomioitaisiin liikenteen uusiutuvan energian tavoitteissa. Jakeluelvoitteen rooli taakanjakosektorin tavoitteiden saavuttamisessa on viime vuosien aikana korostunut merkittävästi. Jakeluelvoite on yksi vaikuttavimmista keinoista vähentää taakanjakosektorin päästöjä. Siirtoverkkoon syötetyn biokaasun määrä oli vuonna 2022 160 GWh (Energiavirasto 2023). Siirtoverkkoon syötetyn biokaasun osuus oli noin 1,3 prosenttia kaasun kokonaiskulutuksesta. Tältä osin verkkoon syötetyn biokaasun huomioiminen jakeluelvoitteessa ei vähentäisi liikenteen päästöjä eikä edistäisi taakanjakosektorin päästövähennystavoitteita. Verkkoon syötetyn biokaasun lisääminen jakeluelvoitteen myös monimutkaistaisi entisestään

jakeluelvoitetta jo nyt ehdotettujen muutosten lisäksi. Tätä ei pidetty valmistelussa tarkoituksenmukaisena.

5.1.4 Yksityinen lataus

RED III -direktiivin 25 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat sisällyttää sähkön hyvitysmekanismiin yksityiset latauspisteet edellyttäen, että voidaan osoittaa, että näihin yksityisiin latauspisteisiin toimitettua sähköä tarjotaan ainoastaan sähköajoneuvoille. Esityksessä ei ehdoteta yksityisten latauspisteiden sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen, sääntelyratkaisu täyttäisi direktiivin minimivaatimukset. Myös hallitusohjelmassa on linjattu ainoastaan julkisen latauksen lisäämisestä velvoitteeseen. Haasteena yksityisen latauksen, erityisesti kotilatauksen, lisäämisessä nähtiin toimijan määrittäminen siten, että järjestelmästä ei tulisi hallinnollisesti liian raskas ja monimutkainen. Vaihtoehtona pohdittiin pelkästään linja- ja kuorma-autovarikoilla ladattun uusiutuvan sähkön sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen. Linja- ja kuorma-autovarikat ovat tyypillisesti tietyn rajatun henkilöryhmän käytössä ja näin luokiteltavissa yksityiseksi lataukseksi. Linja- ja kuorma-autovarikoissa tapahtuvan latauksen lisäämisellä jakeluelvoitteeseen voisi olla positiivisia vaikutuksia julkiseen ja raskaan liikenteen sähköistymiseen. Toisaalta esimerkiksi kaupunkialueilla linja-autot sähköistyvät jo nopeasti. Koska jakeluelvoitteen tasoja ei ehdoteta nostettavaksi sähkön lisäämisen vuoksi, nousevat liikenteen päästöt pienemmän biopolttoainekulutuksen vuoksi. Liikenteen päästöjen kasvamisen rajoittamiseksi jakeluelvoitteeseen on tarkoituksenmukaista lisätä vain yleisesti saatavilla olevat latauspisteet.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

5.2.1 Ruotsi

Ruotsilla on polttoaineen jakelijoita koskeva kasvihuonekaasupäästövähennysvelvoite (reduktionsplikt). Vähennysvelvoitteesta säädetään laissa nimeltä Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. Käytännössä vähennysvelvoite on hiilidioksidipainotettu sekoitevelvoite. Polttoaineiden jakelijoiden täytyy sekoittaa bensiiniin ja dieselin joukkoon biopolttoaineita saavuttaakseen laissa säädetty päästövähennämät. Vähennysvelvoite ei siis perustu biopolttoaineen määrään, kuten Suomessa, vaan polttoaineen elinkaaripäästöihin. Vaadittava biopolttoaineen osuus polttoaineen kokonaisuudesta riippuu biopolttoaineen elinkaaripäästöistä. Matalammat elinkaaripäästöt tarkoittavat, että pienempi osuus biopolttoaineita vaaditaan.

Vuonna 2023 Ruotsi päätti jakeluelvoitetasojen laskemisesta. Ruotsissa dieselille ja bensiinille on erilliset jakeluelvoitteet. Sekä dieselin että bensiinin vähennysvelvoitteet ovat 6 prosenttia vuoteen 2026 loppuun asti. Ruotsissa ei ole voimassa olevia velvoitetasoja vuoden 2026 jälkeiselle ajalle.

Ruotsi ei ole vielä sisällyttänyt uusiutuvaa liikennesähköä velvoitteeseensa.

5.2.2 Ranska

Liikennesähkö

Ranskan tavoitteena on saavuttaa 15 prosentin uusiutuvan energian osuus tieliikenteessä vuoteen 2030 mennessä. Ranskassa on energiaperusteinen biopolttoaineiden jakeluelvoite bensiinille, dieselille ja lentopetrolille (Taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable

dans le transport, jäljempänä *TIRUERT*). Järjestelmän tarkoituksena on edistää uusiutuvan polttoaineiden ja sittemmin myös sähkön käyttöä liikenteessä. Velvoitteen täyttämättä jättäminen johtaa kannustinveroon, joka lasketaan jäljellä olevasta uusiutuvan polttoaineen osuudesta ja kerrotaan markkinoille jaellun polttoaineen kokonaismäärällä. Vuonna 2023 vero oli 140 EUR/hl dieselille sekä bensiinille ja 168 EUR/hl lentopetrolille.

Ranskassa kehittyneet biopolttoaineet lasketaan jakeluelvoitteeseen kaksinkertaisena, pois lukiemäntyöljystä ja mäntyöljyistä valmistetut polttoaineet. Lisäksi syötäväksi kelpaavat, ruoka- ja rehuketjun raaka-aineista valmistetut polttoaineet, on rajoitettu 7 prosenttiin dieselissä ja bensiinissä ja kielletty lentopetrolissa.

Tammikuusta 2022 alkaen sähköajoneuvoihin julkisten latausasemien kautta toimitettu uusiutuvan sähkön osuus on huomioitu *TIRUERT*-järjestelmässä. Sähköllä ei kuitenkaan voida täyttää kehittyneiden uusiutuvien polttoaineiden lisävelvoitetta, eikä sähkön lautaukselle ole myöskään omaa erillistä tavoitettaan. Velvoitetut voivat edelleen täyttää jakeluelvoitteen pelkästään nestemäisillä uusiutuvilla polttoaineilla. Fossiilisen polttoaineen jakelija voi hankkia sertifikaatteja julkisten latausasemien ylläpitäjiltä, jotka ovat verovelvollisia ja toimittavat sähköä maantietajoneuvojen käyttöön. Uusiutuvan sähkön osuus, jota ei ole suoraan jaeltu uusiutuvaa energiaa tuottavasta lähteestä, lasketaan kahden edellisen vuoden uusiutuvan sähkön osuuden keskiarvon mukaisesti. Vuonna 2022 se oli 24,92 prosenttia. Sähkön energiasisältö lasketaan nelinkertaisena huomioiden sen energiategokkuus, joten hyötysuhdekerroin on neljä.

Alkuperätakuilla tai suorilla hankintasopimuksilla ei ole mahdollista kasvattaa uusiutuvan energian osuutta. Mikäli jakeluasema on suoraan yhteydessä uusiutuvan sähkön tuotantoon, voidaan jaellun uusiutuvan sähkön osuutta kasvattaa, kun sertifikaatteja myönnetään. Tämä on mahdollista vain jakeluasemille, jotka ovat suoraan yhteydessä uusiutuvaa sähköä tuottavaan laitokseen ilman, että sähkö kulkee julkisen jakelu- tai sähköverkon kautta. Jotta voidaan varmistaa yksinomaan sähköajoneuvojen lataamista varten mitattujen sähkömäärien huomioiminen, jokaisen järjestelmässä olevan latauspisteen tulee sisältää erillinen mittauslaitteisto. Latausaseman jokainen latauspisteen tulee olla varustettu omalla mittaristolla.

5.2.3 Alankomaat

Liikennesähkö

Alankomaiden energia- ja ilmastosuunnitelman tavoitteena on vähentää kansallisen liikennesektorin hiilidioksidipäästöjä 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Alankomailla on energiasisältöön perustuva liikenteen uusiutuvan energian jakeluelvoite, joka muodostuu erillisestä päävelvoitteesta ja kehittyneistä nestemäisistä tai kaasumaisista uusiutuvista polttoaineista.

Alankomaissa polttoaineen jakelijat ovat velvoitettuja täyttämään jakeluelvoite niin kutsutuilla uusiutuvan energian yksiköillä (HBE). Yksi HBE vastaa yhtä gigajoulea (GJ) uusiutuvaa energiaa, joka jaetaan Alankomaiden liikennesektorille. Vuonna 2023 jakeluelvolliset voivat jakaa uusiutuvia polttoaineita niin tie-, meri- kuin laivaliikenteeseen. Jakeluelvoitteen saavuttamatta jättäminen johtaa rangaistukseen, joka määritellään tilannekohtaisesti.

Alankomaissa sähkö (pl. raideliikenne) on ollut osana liikenteen uusiutuvan energian jakeluelvoitetta vuodesta 2015 lähtien. Julkisten latauspisteiden kautta maantietajoneuvoille ja/tai sisävesialuksille toimitettu sähkö voidaan lukea mukaan jakeluelvoitejärjestelmään. Sähkön osalta

HBE lasketaan vuosittain maantieajoneuvoille toimitetun sähkön määrän, uusiutuvien energialähteiden osuuden sekä hyötysuhdekertoimen avulla. Uusiutuvien energialähteiden osuus on laskettu tuotetusta uusiutuvasta sähköstä kahden vuoden keskimääräisestä osuudesta siltä vuodelta, jolta sähkö on kirjattu. Sähkön energiasisältö lasketaan nelinkertaisena huomioiden sen energiatehokkuus, joten hyötysuhdekerroin on neljä. Uusiutuvan sähkön osuus Alankomaissa on matalampi kuin monessa muussa EU-maassa. Vuonna 2021 Alankomaiden uusiutuvan sähkön osuus oli 32,1 prosenttia.

Järjestelmässä sähkön toimituksen määrä perustuu latauspaikassa mitatun sähkön määrään. Rekisteröityjen yritysten kirjanpidon tulee sisältää todisteet, kuten laskutus- ja mittauksiedot, kaikista tehdyistä rekisteröinneistä. Pääsääntöisesti vain uusiutuvan sähkön osuus hyvitetään HBE:ina. Mikäli latauspaikka ja uusiutuvan energian tuotantolaitos on kytketty suoralla yhteydellä toisiinsa, tällöin HBE:ta voidaan kerryttää sataprosenttisesti uusiutuvasta sähköstä.

Alankomaiden vaikutusarvioiden mukaan taloudelliset ja hallinnolliset esteet pienille toimijoille ovat olleet yhtenä merkittävimpänä esteenä liittyä järjestelmään sähkön osalta. Nykyinen järjestelmä tukeekin isompia toimijoita, joilla on käytössä useita latauspisteitä. Kotilatauksen jääminen järjestelmän ulkopuolelle vaikuttaa siihen, että huomattava osa sähkön käytöstä tieliikenteessä on järjestelmän ulkopuolella. Vuonna 2021 sähkön osuus Alankomaiden jakeluvervoitteesta oli 4 prosenttia, kun osuus lasketaan fyysisenä volyyminä, ja 2 prosenttia hiilidioksidipäästövähennyksestä. Vuodesta 2019 alkaen sähkön osuus järjestelmässä on kasvanut vuosittain.

Alankomaissa liikennesähkön tikkettihinta on vaihdellut 5,50–6,50€/GJ. Vuonna 2023 kohonneiden polttoaineiden hintojen vuoksi myös liikennesähkön tikkettihinta nousi 12€/GJ.

5.2.4 Saksa

Liikennesähkö

Saksan tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä 25 prosenttia KHK-perusteisella vähentämistavoitteella verrattuna vuoteen 2005 ja saavuttaa 32 prosentin uusiutuvan energian osuus tieliikenteessä vuoteen 2030 mennessä. Saksan asettamat tavoitteet voidaan saavuttaa sekä nestemäisten että kaasumaisten uusiutuvien polttoaineiden avulla tai sähköenergialla tieliikenteessä.

Saksan KHK-perusteinen jakeluvervoite muodostuu erillisestä päävelvoitteesta ja kehittyneiden biopolttoaineiden alavelvoitteesta. Kehittyneiden biopolttoaineiden alavelvoitteen ylittävä osuus lasketaan kaksinkertaisena pois lukien palmuöljypuristamoiden jäteliitteestä ja tyhjiä palmuhedelmäterttujen raaka-aineista valmistetut uusiutuvat polttoaineet. Sähkö lasketaan jakeluvervoitteessa kolminkertaisena sen energiatehokkuuden huomioon ottamiseksi ja RFNBO-polttoaineet kaksinkertaisena.

Vuonna 2023 sakko on päävelvoitteelle 600 EUR/tonni CO₂ekv ja kehittyneiden polttoaineiden alavelvoitteelle 45 EUR/GJ.

Sähkö on ollut osana Saksan tieliikenteen jakeluvervoitetta vuodesta 2018 alkaen, ja vuodesta 2022 alkaen sähkölle on määritelty vuotuinen yläraja. Mikäli sähkön määrä ylittää tämän ylärajan, KHK-perusteista vähentämistavoitetta tulee nostaa seuraavien vuosien osalta. Aiemmin ai-noastaan energialaitokset olivat velvoitettuja, eli ne myivät uusiutuvasta sähköstä saamiaan ser-

tifikaatteja polttoaineen toimittajille. Vuodesta 2022 alkaen latauspisteiden ylläpitäjät ovat olleet osana järjestelmää julkisen latauksen osalta ja sähköautojen omistajat yksityisen latauksen osalta. Julkisessa latauksessa niin täyssähköautot kuin hybridautot ovat osana järjestelmää, kun taas yksityisen latauksen osalta vain täyssähköautot. Yksityisessä latauksessa sähköautojen omistajille toimitetaan oletusarvoinen hyvitys, joka perustuu ministeriöiden julkaisemaan arviointiin täyssähköautojen ladattavasta energiamäärästä. Arvo perustuu tietoihin täyssähköautojen energiankulutuksesta Saksassa. Vuonna 2022 oli määritelty kiinteä määrä noin 2 MWh sähköä henkilöautoa kohden.

Saksan järjestelmässä jälleenmyyjät tai ns. kolmannet osapuolet voivat toimia aggregaateina latauspisteiden ylläpitäjien, yksityisen sähköauton lataajan ja jakeluvelvollisten välillä. Jakelupisteiden ylläpitäjät tai yksityiset toimijat saavat tällöin korvauksen perustuen sähköajoneuvoille ladattuun energiaan näiltä kolmansilta osapuolilta. Kolmannet osapuolet kokoavat suuremman määrän sertifikaatteja ja myyvät ne jakeluvelvollisille. Menettelyn katsotaan vähentävän yksittäisen pienen toimijan hallinnollisia kustannuksia sekä edistävän sähkön osuutta järjestelmässä, sillä jakeluvelvolliset voivat olla haluttomia ostamaan vain pieniä määriä sertifikaatteja.

6 Lausuntopalaute

[Täydentyy myöhemmin]

7 Säännökohtaiset perustelut

7.1 Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 momentin 3 kohdassa säädettyä muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määritelmää muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin sanat ”nestemäisillä ja kaasumaisilla liikenteen”. Muutos perustuisi RED III -direktiivin 2 artiklan 36 kohtaan, jossa alkuperäinen määritelmä ”muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset liikenteen polttoaineet” määritelmä korvattiin termillä ”muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet”. Direktiivin mukaan muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuviilla polttoaineilla tarkoitetaan nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita, joiden energiasisältö on peräisin muista uusiutuvista energialähteistä kuin biomassasta. Määritelmässä ei olisi tarpeen enää täsmentää, että kyse on nestemäisistä tai kaasumaisista muuta kuin biologista alkuperää olevista polttoaineista. Viittausta liikenteeseen ei myöskään pidetty tarpeellisena, sillä RFNBO-polttoaineiden käyttökohteeksi käy jo lain soveltamisalasta ilmi. Samalla muutettaisiin myös pykälän 1 momentin 4 kohta vastaamaan uutta RFNBO-polttoaineita koskevaa määritelmää.

Pykälän 1 momentin 15 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi teknisesti siten, että kohdan loppuun lisättäisiin puolipiste.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uudet 16 ja 17 kohdat. Momentin 16 kohdassa määriteltäisiin liikennesähkön toimittaja. RED III -direktiivi ei määrittele, mitä talouden toimijoilla, jotka toimittavat uusiutuvaa sähköä sähköajoneuvoille, tarkoitetaan. Liikennesähkön toimittajalla tarkoitettaisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 (jäljempänä *jakeluinfra-asetus*) 2 artiklan 39 kohdassa tarkoitettua latauspisteen ylläpitäjää. Jakeluinfra-asetuksen mukaan latauspisteen ylläpitäjällä tarkoitetaan tahoa, joka vastaa latauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa latauspalvelua loppukäyttäjille,

myös liikkumispalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta. Laissa käytettäisiin kuitenkin latauspisteiden ylläpitäjän sijaan termiä liikennesähkön toimittaja kuvamaan paremmin toimijan roolia jakeluvelvoitejärjestelmässä.

Pykälän 1 momentin uudessa 17 kohdassa säädettäisiin yleisesti saatavilla olevasta latauspisteestä. Yleisesti saatavilla olevalla latauspisteellä tarkoitettaisiin jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 48 kohdassa tarkoitettua latauspistettä, joka on jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 kohdassa tarkoitettua yleisesti saatavilla oleva, ja jonka mittauslaite täyttää mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset.

RED III -direktiivi edellyttää, että yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitettu sähkö otetaan mukaan kansalliseen jakeluvelvoitteeseen. Direktiivi ei kuitenkaan määrittele, mitä yleisesti saatavilla olevilla latauspisteillä tarkoitetaan. Latauspisteen osalta RED III -direktiivin kuitenkin viittaa jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 48 alakohdassa määriteltyyn latauspisteeseen, jolla tarkoitetaan sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua kiinteää tai liikkuvaa, verkossa tai sen ulkopuolella olevaa rajapintaa, jossa voi olla yksi tai useampi liitin eri liitintyyppäjä varten, mutta jolla voidaan ladata vain yksi sähköajoneuvo kerrallaan, lukuun ottamatta antoteholtaan enintään 3,7 kW:n laitteita, joiden ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen.

Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevalla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla tarkoitetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria, joka sijaitsee suurelle yleisölle avoimessa paikassa tai tilassa, riippumatta siitä, sijaitseeko vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri julkisessa vai yksityisessä kiinteistössä ja sovelletaanko paikkaan tai tilaan pääsyä koskevia rajoituksia tai ehtoja, sekä riippumatta sovellettavista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöehdoista. Jakeluinfra-asetuksen resitaalissa 11 todetaan, että yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä ovat esimerkiksi yksityisessä omistuksessa olevat, yleisön saatavilla olevat latauspisteet, jotka sijaitsevat julkisessa tai yksityisessä kiinteistössä, kuten yleisöpysäköintialueilla tai supermarkettien pysäköintialueilla. Yksityisellä kiinteistöllä sijaitsevaa yleisön saatavilla olevaa latauspistettä olisi pidettävä yleisesti saatavilla olevana myös niissä tapauksissa, joissa pääsy on rajattu tietyille yleiselle käyttäjäryhmälle, esimerkiksi asiakkaille. Autojen yhteiskäyttöjärjestelmien latauspisteet olisi katsottava yleisesti saatavilla oleviksi vain, jos niissä nimenomaisesti sallitaan pääsy ulkopuolisille käyttäjille. Yksityisellä kiinteistöllä sijaitsevia latauspisteitä, joihin pääsy on rajattu jollekin rajoitetulle ja määritetyille henkilöryhmälle, kuten pysäköintipaikat toimistorakennuksessa tai terminaalit, joihin on pääsy vain työntekijöillä tai valtuutetuilla henkilöillä, ei olisi katsottava yleisesti saatavilla oleviksi latauspisteiksi.

Jakeluinfra-asetuksen määritelmä yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä voidaan nähdä tarkoituksenmukaisena määritelmänä myös jakeluvelvoitelaisissa. Tältä osin yleisesti saatavilla olevan latauspisteen määritelmässä viitattaisiin jakeluinfra-asetuksen määritelmiin.

Lisäksi yleisesti saatavilla olevan latauspisteen mittauslaitteelta edellytettäisiin, että se täyttäisi mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset. Mittauslaitelain tarkoituksena on turvata mittauslaitteiden toiminnan, mittausmenetelmien ja mittaustulosten luotettavuus. Vaatimuksen tarkoituksena olisi varmistaa, että jakeluvelvoitteen tiketti kauppaan osallistuvilla latauspisteillä on luotettavat mittarit jaellun sähkön määrän todentamiseksi. Samalla varmistettaisiin, että sähkön mittaus tapahtuu kaikissa latauspisteissä samojen standardien mukaisesti. Latauspisteiden mittauslaitelain mukaisuutta valvoo Suomessa Turvallisuus- ja kemikaalivirasto.

5 §. Jakeluvelvoite. Pykälää muutettaisiin hallitusohjelman kirjausten ja RED III -direktiivin säännösten saattamiseksi osaksi jakeluvelvoitetta.

Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että momentin johdantokappaleeseen lisättäisiin maininta liikennesähköstä. RED III -direktiivin 27 artiklassa säädetään liikennealaa koskevista laskentasäännöistä. Sen 2 kohdan a alakohdan mukaan laskettaessa nimittäjää eli liikennealalla kulutetun energian määrää on otettava huomioon kaikki liikennealalle toimitetut polttoaineet ja sähkö. Lisäksi artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan laskettaessa osoittajaa eli uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian liikennealalla kulutettua määrää on otettava huomioon kaikille liikennemuodoille, myös kansainvälisen meriliikenteen polttoaineiksi, kunkin jäsenvaltion alueella toimitettujen kaikkien uusiutuvista lähteistä peräisin olevien energian muotojen energiasisältö.

Jakeluvolvoite perustuisi edelleen pääosin uusiutuvien polttoaineiden jakeluun, mutta jakeluvolvoitteen laskennassa huomioitaisiin jatkossa myös liikennesähkö. Muutos huomioitaisiin 5 §:n 1 momentin johdantokappaleessa, johon lisättäisiin maininnat liikennesähköstä ja uusiutuvasta liikennesähköstä. Liikennesähköllä tarkoitettaisiin liikenteeseen jaeltua sähköä riippumatta siitä, onko sähkö tuotettu fossiilisista vai uusiutuvista lähteistä. Liikennesähköstä säädetäisiin tarkemmin uudessa 5 c §:ssä. Samalla johdantokappaleeseen päivitetäisiin muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määritelmää.

Lisäksi pykälän 1 momenttia muutettaisiin hallitusohjelman kirjausten mukaisesti siten, että vuosien 2025–2027 jakeluvolvoitetta alennettaisiin nykyisistä voimassa olevista volvoitetasoista. Jakeluvolvoite olisi näin ollen 16,5 prosenttia vuonna 2025, 19,5 prosenttia vuonna 2026 ja 22,5 prosenttia vuonna 2027. Esityksessä ei ehdoteta vuosien 2028–2030 jakeluvolvoitetasojen muuttamista.

Nykyisen 2 momentin säännös kumottaisiin. Biopolttoaineiden energiasisällön kaksinkertainen laskenta jakeluvolvoitteessa koski vuotta 2020, minkä vuoksi säännös on nykyisin tarpeeton.

Nykyinen 3 momentti siirrettäisiin uudeksi 2 momentiksi. Jatkossa pykälän 2 momentissa säädettäisiin uusiutuvien polttoaineiden kestävyysvaatimuksesta. Momentti säilyisi pääosin ennallaan, mutta siitä poistettaisiin viittaus kumottuun 2 momenttiin. Jakelijan olisi osoitettava biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain mukaisesti, että 1 momentissa tarkoitetut uusiutuvat polttoaineet täyttävät mainitussa laissa säädetyt kestävyyskriteerit.

Nykyinen 4 momentti siirrettäisiin uudeksi 3 momentiksi. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niin sanotusta lisävolvoitteesta. Lisävolvoitetta olisi jatkossakin mahdollista täyttää liitteen A osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla, taikka muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla. Momentin ensimmäisessä kohdassa säädettäisiin vuosien 2021–2024 lisävolvoitteesta muuttamatta kuitenkaan lisävolvoitteen tasoja nykyisestä. Momentin toisessa kohdassa säädettäisiin vuoden 2025 lisävolvoitteesta muuttamatta sen tasoa. Vuosien 2024 ja 2025 lisävolvoitetasot muutettiin hallitusohjelman kirjausten mukaisesti lailla 1279/2023. Vuosien 2026 ja 2027 lisävolvoitteesta säädettäisiin kohdassa 3. Lisävolvoitteen tasoa laskettaisiin nykyisestä kuudesta prosenttiyksiköstä neljään prosenttiyksikköön. Muilta osin lisävolvoitetasot jäisivät ennalleen.

RED III -direktiivin 25 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohta edellyttää, että jäsenvaltiot asettavat polttoaineiden toimittajille volvoitteen sen varmistamiseksi, että liitteessä IX olevassa A osassa luetelluista raaka-aineista tuotettujen kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun sekä muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden yhteenlaskettu osuus liikennealalle toimitetusta energiasta on vähintään 1 prosentti vuonna 2025 ja 5,5 prosenttia vuonna 2030 ja tästä osuudesta muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien

polttoaineiden osuus on vähintään 1 prosenttiyksikköä vuonna 2030. Nykyinen 10 prosenttiyksikkön lisävelvoite ylittäisi RED III -direktiivin tavoitteen.

Pykälän uuteen 4 momenttiin lisättäisiin uusi vähimmäisosuusvelvoite muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille, jolla varmistettaisiin RED III -direktiivin 25 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan b alakohdassa säädetyn lisävelvoitteen toteutuminen RFNBO-polttoaineiden osalta. Niin sanottu RFNBO-vähimmäisosuusvelvoite alkaisi vuodesta 2028 ja sen osuus jakeluelvoitteessa kasvaisi siten, että niiden osuus olisi vähintään 1,5 prosenttiyksikköä vuonna 2028 ja 2029 sekä 4,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen. EU-sääntelyä kunniahimoisempi vuoden 2030 taso pohjautuisi hallitusohjelman kirjauksiin vetytalouden sekä bioperäisen hiilidioksidin talteenoton ja käytön edistämisestä. Hallitusohjelmassa todetaan Suomen tähtävän 10 prosentin osuuteen EU:n puhtaan vedyn tuotannosta ja vähintään samaan osuuteen vedyn jatkokäytössä. Lisäksi hallitus on asettanut tavoitteen teknisten nielujen käytölle. Hiilidioksidin talteenotto ja hyödyntäminen bioperäisestä poltosta yhdessä vedyntuotannon lisäämisen kanssa loisi alustan valmistaa esimerkiksi polttoaineita, kemikaaleja ja materiaaleja kestävästä hiilenlähteestä ja vähentäisi riippuvuutta fossiilisista raaka-aineista. Jakeluelvoitteen vähimmäisosuusvelvoitteella luotaisiin kysyntää uuden tyyppisille uusiutuvaan vetyyn ja hiilidioksidin talteenottoon ja käyttöön perustuville polttoaineille. Määritelty taso perustuisi myös valmistelun aikana käytyihin sidosryhmäkuulemisiin, joissa on laajasti nostettu esille riittävän kunniahimoisen jakeluelvoitetason asettaminen.

Nykyisen 5 momentin säännös kumottaisiin. Kumominen perustuisi RED III -direktiivin 25 artiklaan, jossa ei enää säädetä erillisestä vähimmäisosuusvelvoitteesta direktiivin liitteen IX raaka-aineista valmistetuille biopolttoaineille ja biokaasulle. Vaikka direktiivissä kannustetaan jäsenvaltioita asettamaan kansallisella tasolla eriytetyt tavoitteet liitteessä IX olevassa A osassa luetelluista raaka-aineista tuotetuille kehittyneille biopolttoaineille ja biokaasulle sekä RFNBO-polttoaineille lisävelvoitteen täyttämiseksi tavalla, jolla edistetään ja laajennetaan molempien polttoaineiden kehittämistä, on kansallisessa valmistelussa kuitenkin katsottu riittäväksi, että ainoastaan RFNBO-polttoaineille asetetaan erillinen vähimmäisosuusvelvoite. Näin jatkossa ei olisi tarpeen kansallisesti säätää erillisestä liitteen A osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun vähimmäisosuusvelvoitteesta jakeluelvoitteessa.

Uuteen 5 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös jalostamalla välituotteena käytetyn muuta kuin biologista alkuperää olevan uusiutuvan polttoaineen hyödyntämisestä vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämiseen. RED III -direktiivin 25 artiklan 2 kohdan mukaan liikennealan uusiutuvan energian käytön lisäämisestä koskevien tavoitteiden laskennassa jäsenvaltioiden on otettava huomioon muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet myös silloin, kun niitä käytetään välituotteina tuottaessa perinteisiä liikenteen polttoaineita tai biopolttoaineita edellyttäen, että muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytöllä saavutettua kasvihuonekaasupäästöjen vähennystä ei oteta huomioon biopolttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten laskennassa. Jakeluelvoitelain uuden 5 §:n 5 momentin mukaan vähimmäisosuusvelvoitetta voisi täyttää myös Suomessa sijaitsevalla jalostamolla välituotteena käytetyllä muuta kuin biologista alkuperää olevalla uusiutuvalla polttoaineella, eli niin kutsutulla välituotevedyllä, tuottaessa perinteisiä liikenteen polttoaineita tai biopolttoaineita enintään 0,5 prosenttiyksikköä vuosina 2028 ja 2029 sekä 1,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen. Välituotevety olisi kustannustehokkain keino täyttää RED III -direktiivin RFNBO-polttoaineille asetettua tavoitetta, minkä vuoksi sen sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen on perusteltua. Suomessa kuitenkin välituotevetyä voitaisiin hyödyntää ainoastaan Porvoon ja Lappeenrannan jalostamoilla. Koska jakeluelvoitteella halutaan kannustaa erityisesti vedyn jatkojalosteiden valmistamiseen ja jakeluun, ja koska jakeluelvoitteen tarkoituksena on myös tieliikenteen päästöjen vähentäminen ja välituotevedyn käyttö ei vähennä tieliikenteen päästöjä vaan

ainoastaan jalostamon päästöjä, välituotevedyllä täytettävän osuuden määrää olisi syytä rajata 0,5 prosenttiyksikköön vuosina 2028 ja 2029 sekä 1,0 prosenttiyksikköön vähimmäisosuusvelvoitteen määrästä vuonna 2030.

Nykyinen 6 momentti kumottaisiin tarpeettomana. Pykälän uuden 6 momentin mukaan välituotevedyn käytöllä saavutettua kasvihuonekaasupäästöjen vähennystä ei saisi ottaa huomioon biopolttoaineiden kasvihuonekaasupäästövähennysten laskennassa, mikäli vähimmäisosuusvelvoitetta täytettäisiin biopolttoaineiden tuotannossa käytetyllä välituotevedyllä. Sääntely perustuu RED III -direktiivin 25 artiklan 2 kohdan a alakohdan ii alakohtaan.

Nykyiset pykälän 7-10 momentit raaka-aineosuusrajoituksista siirrettäisiin 5 a §:ään.

Pykälän uudessa 7 momentissa vapautettaisiin vapaaehtoisesti jakeluvelvoitteeseen hakeutuneet jakelijat vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämistä. Pääosin vapaaehtoisesti jakeluvelvoitteeseen hakeutuneet jakelijat ovat pienissä määrin biokaasua jakelevia yrityksiä, minkä vuoksi olisi kohtuutonta edellyttää heiltä RFNBO-polttoaineita koskevan vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämistä.

5 a §. Jakeluvelvoitteen raaka-ainerajoitukset. Nykyisen pykälän ennakkotietoa koskevat säännökset siirrettäisiin 5 b §:ään. Jatkossa pykälässä säädettäisiin jakeluvelvoitteen raaka-ainerajoituksista, joista säädetään tällä hetkellä lain 5 §:n 7–10 momenteissa. Pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan pykälän uutta sisältöä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun enimmäisosuudesta nykyistä tarkemmin. Ehdotetun 1 momentin mukaan ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus saisi olla enintään 2,6 prosenttiyksikköä jakeluvelvoitteesta. Raja perustuu Energiaviraston vuonna 2021 vahvistamaan enimmäisosuuteen (Ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun enimmäisosuuden määrän vahvistaminen, dnro 2140/750/2021), joka voidaan nyt vahvistaa lain tasolla. RED II -direktiivin kansallisen täytäntöönpanon valmistelun aikana ei ollut tiedossa ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus vuonna 2020, minkä vuoksi määrän vahvistaminen annettiin Energiaviraston tehtäväksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin liitteen B osan raaka-aineista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun enimmäisosuudesta. Rajoitus olisi uusi. Enimmäisosuus perustuu RED III -direktiivin 27 artiklan 2 kohdan f alakohdassa vahvistettuihin laskentasääntöihin, joiden mukaan liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus liikennealalle toimitettujen polttoaineiden ja sähkön energiasisällöstä on rajattava Kyprosta ja Maltaa lukuun ottamatta 1,7 prosenttiin. Suomessa kyseisten raaka-aineiden osuus on ollut selvästi direktiivin enimmäisosuutta alhaisempi, minkä vuoksi säännöksellä ei olisi käytännön vaikutusta jaeltuihin biopolttoaineisiin tai biokaasuun.

Pykälän 3–5 momenttiin siirrettäisiin sellaisista ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, koskevia enimmäisosuusrajoituksia muuttamatta sääntelyn sisältöä. Momentti viittaukset päivitetäisiin vastaamaan uutta 5 a §:ää.

5 b §. Ennakkotieto. Voimassa olevan 5 b §:n ylitäyttöä koskevat säännökset siirrettäisiin uuteen 5 h §:ään. Pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan pykälän uutta sisältöä. Pykälässä säädettäisiin voimassa olevan lain 5 a §:ää vastaavasti ennakkotietoa koskevasta menettelystä. Pykälän 1 momentin pykäläviittaukset päivitetäisiin vastaamaan uutta 5 §:ää ja 5 a §:ää.

5 c §. Uusiutuva liikennesähkö. Lakiin lisättäisiin uusi 5 c §, jossa säädettäisiin uusiutuvan liikennesähkön hyödyntämisestä jakeluelvoitteessa. Käytännössä yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta jaellusta sähköstä osa voitaisiin hyväksyä jakeluelvoitteeseen. Pykälässä täsmennettäisiin, miltä osin liikennesähkö otettaisiin mukaan jakeluelvoitteeseen. Yksityisiä latauspisteitä ei ehdoteta sisällytettäväksi jakeluelvoitteeseen. Tältä osin sääntely vastaisi EU:n minimisääntelyä. RED III -direktiivin mukaisesti ainoastaan sähkön uusiutuva osuus voidaan hyväksyä jakeluelvoitteeseen. Jatkossa jakelija voisi täyttää 5 §:n 1 momentissa tarkoitettua jakeluelvoitetta Suomessa sijaitsevien yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetulla uusiutuvalla liikennesähköllä.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin tarkemmin uusiutuva liikennesähkö. Säännös perustuu RED III -direktiivin 27 artiklan 2 kohdan i alakohtaan, jonka mukaan liikennealalle toimitetun uusiutuvan sähkön määrä määritetään kertomalla tälle alalle toimitetun sähkön määrä jäsenvaltion alueella kahden edellisen vuoden aikana toimitetun uusiutuvan sähkön keskimääräisellä osuudella, paitsi jos sähkö saadaan suorasta liitännästä uusiutuvaa sähköä tuottavaan laitokseen ja toimitetaan liikennealalle, jolloin kyseinen sähkö on laskettava kokonaisuudessaan uusiutuvista energialähteistä tuotetuksi ja aurinkosähköajoneuvon tuottama sähkö, jota käytetään ajoneuvon omaan kulutukseen, voidaan laskea kokonaisuudessaan uusiutuvista energialähteistä tuotetuksi. Suomessa ei ole merkittävää määrää direktiivin mukaisia aurinkosähköajoneuvoja, minkä vuoksi maininta aurinkosähköajoneuvoista voidaan jättää pois.

Energiavirasto vahvistaisi vuosittain kunakin vuonna sovellettavan uusiutuvan sähkön keskimääräisen osuuden. Energiavirasto vahvistaisi uusiutuvan sähkön osuuden Tilastokeskukselta saamiensa tietojen perusteella. Edellisen vuoden uusiutuvan sähkön osuus saadaan kuitenkin verrattain myöhään vahvistettua ja on todennäköistä, että Energiavirasto pystyisi vahvistamaan kunakin vuonna sovellettavan uusiutuvan sähkön osuuden vasta kyseessä olevan kalenterivuoden loppupuolella. Esimerkiksi vuonna 2025 sovellettavan keskimääräisen uusiutuvan sähkön osuus saadaan vahvistettua luultavasti vasta vuoden 2025 loppupuolella, kun vuoden 2024 uusiutuvan sähkön määrää saadaan varmennettua. Jakelijan olisi otettava tämä huomioon tehdessään 6 a §:ssä tarkoitettuja sopimuksia, mikäli sopimuksia tehdään etupainotteisesti ennen vahvistetun uusiutuvan sähkön osuuden julkaisua. Uusiutuvan energian osuus sähköverkossa on ollut 47,93 % vuonna 2022 ja 39,58 % vuonna 2021 (SHARES). Vuoden 2023 uusiutuvan energian osuus vahvistuu loppuvuodesta 2024.

Pykälän 3 momentin mukaan uusiutuvan liikennesähkön energiasisällön laskettaisiin täyttävän jakeluelvoitetta kolminkertaisena. RED III -direktiivin liikennettä koskevissa 27 artiklan 2 kohdassa säädetyissä laskentasäännöissä uusiutuvan sähkölle on annettu kerroin 4, kun se toimitetaan maantieajoneuvoille. Koska kyse on laskentasäännöistä, joita sovelletaan jäsenvaltioiden raportoinnissa, liikennesähkön hyötysuhdekerroin voidaan kansallisessa jakeluelvoitelaisissa päättää vapaasti. Ottaen huomioon ajoneuvojen energiakulutukset, valmistelussa katsottiin, että kerroin 3 kuvaisi paremmin sähköajoneuvojen energiatehokkuutta suhteessa polttomoottoriajoneuvoon.

5 d §. Jakeluelvoitteen joustomekanismi ja sitä koskevat vaatimukset. Lakiin lisättäisiin uusi 5 d §, jossa säädettäisiin tarkemmin jakeluelvoitteen joustomekanismista. Jakelija voisi täyttää 5 §:n 1 momentissa säädetyistä jakeluelvoitteesta enintään 5,5 prosenttiyksikköä Suomessa toteutetuilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla. Joustomekanismilla ei olisi mahdollista täyttää lisävelvoitetta tai vähimmäisosuusvelvoitetta. Jatkossa jakelija voisi päättää uusiutuvien polttoaineiden jakelun sijaan muiden vaihtoehtoisten päästövähennystoimien rahoittamisesta ja toteutuksesta. Rajoitetun joustomekanismin hyödyntämisen taustalla on ensivaiheessa pilotoida joustomekanismin toimivuutta jakeluelvoitteessa. Mikäli kokemukset olisivat hyviä, voitaisiin joustomekanismilla täytettävää osuutta nostaa. Jakeluelvoitteessa yksi velvoiteprosentti vastaa

noin 100 000 CO₂ tonnin päästövähennystä liikenteessä. Siten joustomekanismilla voitaisiin vähentää päästöjä yhteensä noin 550 000 CO₂ tonnilla. Ottaen huomioon kuitenkin vaatimuksen kaksinkertaisesta päästövähennyksestä, joustomekanismilla voitaisiin vähentää päästöjä yhteensä noin 1,1 miljoonalla CO₂ tonnilla. Määrän on arvioitu olevan riittävä kokemusten kerryttämiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan joustomekanismiin voitaisiin hyväksyä päästövähennystoimia, jotka kohdistuisivat sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisiin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) 525/2013 muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/842 2 artiklassa tarkoitettuun soveltamisalaan. Niin sanottuun taakanjakosektoriin lukeutuu liikenteen lisäksi maatalous, rakennusten erillislämmitys, työkonet, jätteiden käsittely ja F-kaasut. Joustomekanismiin voitaisiin esimerkiksi hyväksyä maaperän kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäviä toimia tai rehun lisäravinteiden käyttöä. Hallitusohjelmassa on nostettu potentiaalisena joustomekanismikeinona myös öljylämmityksen korvausremontit. Joustomekanismin sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen tarkoittaisi, että osa jaelluista uusiutuvista polttoaineista korvautuisi joustomekanismin toimilla ja koska jakeluelvoite on tärkeä taakanjakosektorin päästövähennystoimi, tulisi vaihtoehtoisten päästövähennystoimien hyödyttää myös taakanjakosektoria.

Toimen hyväksymiselle asetettaisiin toimen kohdentumisalan lisäksi myös muita kriteereitä, joista säädettäisiin pykälän 3 momentissa. Momentin 1 kohdan mukaan toimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulisi olla luotettavasti mitattu. Kasvihuonekaasupäästövähennemä tulisi laskea asianmukaisella, tarkalla, täydellisellä, johdonmukaisella ja vertailukelpoisella tavalla. Myös laskennan epävarmuudet olisi raportoitava ja otettava huomioon. Päästövähennyksien ja poistojen laskentaan tulisi käyttää soveltuvia ja tunnustettuja laskentamenetelmiä, esimerkiksi kansainvälisten tai kansallisten sertifiointiohjelmien puitteissa kehitettyjä ja hyväksytyjä menetelmiä. Tieto voisi pohjautua esimerkiksi kansainväliseen vapaaehtoiseen hiilimarkkinan käyttämään sertifiointiin tai EU:n hiilenpoistojen sertifiointikehikon asetuksen mukaisiin menetelmiin, joista tullaan lähivuosina julkaisemaan delegoituja säädöksiä. Momentin 1 kohdassa tarkoitettua luotettavan mittauksen arvioimiseksi jakelijan tulisi toimittaa 5 e §:ssä tarkoitettua hyväksymishakemuksen yhteydessä tietoa menetelmästä, jolla päästövähennys aiotaan laskea.

Momentin 2 kohdan mukaan vaihtoehtoisen päästövähennystoimen tulisi olla lisäinen. Lisäisyysvaatimuksella on kaksi ulottuvuutta: sääntelyllinen lisäisyys ja taloudellinen lisäisyys. Molempien ulottuvuuksien tulisi täytyä. Ensinnäkin ollakseen lisäinen, toimen tulisi ylittää EU:n ja kansallisen tason lakisääteiset vaatimukset yksittäisen toimijan tasolla. Toiseksi jakelijan tulisi osoittaa, että toimea ei toteuttaisi ilman jakeluelvoitteen joustomekanismin kautta tulevaa rahoitusta. Kyseessä ei voisi olla sellainen toimi, jonka toimea toteuttava taho tekisi muutoinkin. Päästövähennystoimet, jotka olisivat taloudellisesti niin kannattavia ja vakiintuneita, että ne toteutettaisiin joka tapauksessa, eivät olisi lisäisiä. Päästövähennystoimi ei myöskään täyttäisi lisäisyyden vaatimusta, mikäli kyseiseen toimeen on saatu valtion tukea. Lisäisyysvaatimuksella kohdennettaisiin joustomekanismi sellaisiin toimiin, jotka tarvitsevat jakeluelvoitteen kautta tulevaa lisätukea toteutuakseen. Tällä varmistuttaisiin siitä, että joustomekanismin keinot toimivat aidosti jakeluelvoitteen täyttämisen vaihtoehtona ja niillä saadaan aikaan sellaisia päästövähennyksiä erityisesti taakanjakosektorilla, jotka muuten toteutuisivat biopolttoaineita jakamalla.

Lisäisyyteen kiinteästi liittyvästä perusurasta säädettäisiin momentin 3 kohdassa. Perusuralla tarkoitettaisiin skenaariota, johon joustomekanismin päästövähennystoimea verrattaisiin sen tuottaman ilmastohyödyn arvioimiseksi. Kohdan mukaan päästövähennystoimella saavutetun

kasvihuonekaasupäästövähennemän tulisi olla laskettu suhteessa laskennalliseen arvioon päästöjen tai poistumien kehityksestä ilman päästövähennystoimen toteutusta. Päästövähennystoimen tuottama kasvihuonekaasupäästövähennys laskettaisiin ja sen lisäisyys määriteltäisiin suhteessa perusuraan, joka olisi laskennallinen arvio päästöjen tai poistumien kehityksestä ilman toimen toteutusta. Perusuran tulisi olla uskottava ja luotettavasti määritetty kasvihuonekaasupäästöjen tai hiilenpoistojen kehityksestä ilman päästövähennystoimen toteutusta. Perusura voi olla joko standardoitu tai päästövähennystoimikohtainen. Perusura tulisi laatia lähtökohtaisesti sille ajanjaksolle, jolloin päästövähennyksiä olisi tarkoitus tuottaa.

Momentin 4 kohdan mukaan päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennemän tulisi olla pysyvä. Pysyvyysvaatimusta tulisi arvioida tapauskohtaisesti. Esimerkiksi rehun lisäravinteiden käytön osalta toimen pysyvyyttä tulisi tarkastella toimen keston ajalta. Rehun lisäravinteiden käytön päästövähennysten pysyvyys riippuu tehdyistä sopimuksista ja toimintamallista. Maankäyttösektoriin kohdistuvien toimien keston tulisi tyypillisesti olla useita vuosia, jotta lisäisen hiilensidonnan, tai nettopäästövähennemän, vaatimus toteutuu. Lisäksi maankäyttösektorilla tulisi tietyissä tapauksissa edellyttää toimelta vuosikymmeniä kestävää pysyvyyttä, koska toimen ilmasto vaikutus perustuu hiilivaraston kumulatiiviseen muutokseen. Pysyvyysvaatimuksella tavoitellaan lähtökohtaisesti pitkäaikaista hiilen poistoa ilmakehästä.

Lisäksi momentin 5 kohdan mukaan ollakseen hyväksyttävä toimi, olisi toimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennemän oltava kaksinkertainen verrattuna yhden megajoulen dieselin aiheuttamaan kasvihuonekaasupäästöön. Vaatimuksen tarkoituksena on parantaa toimen vaikuttavuutta sekä edistää joustomekanismin hyväksyttävyyttä osana jakeluvlovoitetta. Tilastokeskuksen käyttämä päästökerroin dieselille on 73,3 grammaa hiilidioksidiekvivalenttia megajoulelta, jota voidaan käyttää verrokkiarvona päästövähennystoimelle. Huomioiden vaatimus kaksinkertaisesta päästövähennysvaikutuksesta, päästövähennystoimella saavutetulla 146,6 grammaa hiilidioksidiekvivalenttia päästövähennemällä voisi täyttää 1 megajoulea vastaavan osuuden 5 §:n 1 momentissa säädetystä jakeluvlovoitteesta.

Momentin 6 kohdassa hiilivuodon välttäminen säädettäisiin hyväksymisen edellytykseksi. Kohdan mukaan päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennemän tulisi olla sellainen, että toimi ei aiheuttaisi kasvihuonekaasupäästöjen kasvua tai hiilinielun pienenemistä toiminnan rajojen ulkopuolella. Hiilivuoto ei olisi relevantti kaikissa päästövähennystoimityypeissä, mutta erityisesti maankäyttösektorin päästövähennystoimissa sen riski tulisi ottaa huomioon. Toimi ei saisi aiheuttaa esimerkiksi metsien hakkuiden siirtymistä muualle.

Momentin 7 kohdan mukaan päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennemän tulee olla riippumattoman todentajan todentama. Todentajasta säädettäisiin tarkemmin 5 g §:ssä.

Pykälän 4 momentin mukaan Energiavirasto voisi taakanjakosektoriin kohdistuvien päästövähennystoimien lisäksi hyväksyä vaihtoehtoiseksi päästövähennystoimeksi toimen, joka kohdistuisi ilmastolain (423/2022) 6 §:n 9 kohdassa tarkoitettuun maankäyttösektoriin. Maankäyttösektorilla tarkoitettaisiin kansallisen kasvihuonekaasujen inventaariojärjestelmässä käytettyä kuutta maankäyttöluokkaa: metsämaa, viljelysmaa, ruohikkoalueet, kosteikot, rakennettu maa ja muu maa. Toimet voisivat liittyä esimerkiksi kosteikkoviljelyyn, vettämiseen tai metsien kiertoajan pidentämiseen.

Hallitusohjelman mukaisesti maankäyttösektorin toimet otettaisiin ensivaiheessa rajoitetusti mukaan jakeluvlovoitteen joustomekanismiin. Maankäyttösektorin päästövähennystoimella voitaisiin täyttää 1 momentissa tarkoitettu 5,5 prosenttiyksikön enimmäisosuudesta enintään 1 prosenttiyksikön. Lisäksi päästövähennystoimen hyväksymiseen sovellettaisiin, mitä pykälän

3 momentissa säädettäisiin päästövähennyksen hyväksymisen vaatimuksista. Maankäyttösektorin toimet eivät suoraan hyödyntäisi taakanajakosektorin päästövähennystavoitteita. Maankäyttösektoriin kohdistuvien toimien kasvihuonekaasuvaikutukset laskettaisiin maankäyttösektorin kasvihuonekaasuinventarioon, sikäli kun niiden vaikutukset tulisivat ilmi valtakunnallisessa inventaariossa.

Jakeluvelvoitteen joustomekanismi olisi jakelijavetoinen. On oletettavaa, etteivät jakelijat itse ryhdy tekemään vaihtoehtoisia päästövähennystoimia vaan toimet toteuttaisi kolmas osapuoli, jonka kanssa jakelija on tehnyt sopimuksen toimen rahoituksesta. Jakelijan olisi itse löydettävä sopivat kumppanit, jonka kanssa se lähtisi toteuttamaan vaihtoehtoisia päästövähennystoimia. Sopimuksen tulisi olla Energiaviraston pyynnöstä saatavilla.

Pykälän 5 momentti sisältäisi asetuksenantovaltuudet, joita kuvataan tarkemmin jaksossa 8. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin vaihtoehtoisten päästövähennystoimien 3 momentin mukaisista yleisistä hyväksymisvaatimuksista sekä antaa tarkempia säännöksiä siitä, mitä toimia voitaisiin hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuksi vaihtoehtoiseksi päästövähennystoimiksi.

5 e §. Joustomekanismin hyväksymishakemus. Lakiin lisättäisiin uusi 5 e §, jossa säädettäisiin päästövähennystoimen etukäteishyväksyntää koskevasta menettelystä. Jakelijan olisi haettava päästövähennystoimen hyväksymistä Energiavirastolta ennen toimen toteuttamista. Tarkoituksena olisi varmistaa, että jakelijan suunnittelema toimi on sellainen, joka voitaisiin hyväksyä jakeluvelvoitteeseen. Ehdotus olisi jakelijan oikeusturvan kannalta tarpeen, koska jakelija saisi etukäteen varmuuden siitä, että toimella saavutetut kasvihuonekaasupäästövähennykset olisivat laskettavissa osaksi jakeluvelvoitetta. Hakemuksessa olisi esitettävä tarpeelliset tiedot päästövähennystoimesta, päästövähennystoimen toteuttajasta ja toimella saavutettavan kasvihuonekaasupäästövähennyksen laskentamenetelmästä. Hakemuksen esitettäviä tietoja olisivat esimerkiksi kuvaus toimesta, sen sijainnista sekä toimen aloituspäivä ja kesto. Hakijan tulisi esittää hakemuksessa myös päästövähennystoimen laskenta- ja mittausmenetelmä. Hakemuksen olisi myös liitettävä todentajan lausunto päästövähennystoimen vaatimustenmukaisuudesta. Päästövähennystoimen hyväksyttävyyttä arvioitaisiin aina tapauskohtaisesti ottaen toimen erityispiirteet huomioon. Toimen vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi Energiaviraston tulisi harkita asiantuntijalausuntojen pyytämistä esimerkiksi Ruokavirastolta tai Luonnonvarakeskukselta.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin asetuksenantovaltuudet. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä joustomekanismia koskevasta hakemuksesta ja todentajan lausunnosta.

5 f §. Joustomekanismin ajallinen hyödyntäminen. Lakiin lisättäisiin uusi 5 f §, jonka mukaan päästövähennystoimi hyväksyttäisiin jakeluvelvoitteeseen seuraavana vuotena siitä kalenterivuodesta, jonka aikana päästövähennystoimen kasvihuonekaasupäästövähennyksenä on luotettavasti todennettu. Säännöksen tarkoituksena olisi taata, että haettu päästövähennystoimi toteutettaisiin ja saavutettu kasvihuonekaasupäästövähennyksenä todennettaisiin luotettavasti ennen sen hyödyntämistä jakeluvelvoitteessa. Joustomekanismin sisällytettävät päästövähennystoimet ovat hyvin eri tyyppisiä ja niistä saatavat päästövähennykset voivat syntyä pitkään ajan kuluessa toimen toteutuksesta. Näin ollen joustomekanismin päästövähennystoimi olisi hyödynnettävissä, kun päästövähennys olisi syntynyt ja se olisi todennettu. Jakelijan olisi annettava todentajalle toimeksianto tarkastaa, että toteutettu päästövähennystoimi vastaa Energiaviraston hyväksymää päästövähennystoimea. Todentajan lausunto olisi toimitettava 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

5 g §. Joustomekanismin todentajat. Lakiin lisättäisiin uusi pykälä joustomekanismin todentajista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin todentajien tehtävistä. Todentajan tehtävänä olisi antaa 5 e ja 5 f §:ssä tarkoitetut lausunnot.

Pykälän 2 momentin mukaan todentajan hyväksymiseen ja valvontaan sovellettaisiin, mitä kestävyyslain 26 §:ssä, 27 §:ssä, 28 §:n 2–3 momentissa, 29 §:ssä ja 30 §:ssä säädetään todentajaksi hyväksymisen edellytyksistä, todentajaksi hyväksymisestä, todentajien tehtävistä, todentajaan sovellettavasta muusta lainsäädännöstä ja todentajaksi hyväksymistä koskevan päätöksen muuttamisesta ja peruuttamisesta. Kestävyyslain mukaiset todentajan hyväksymiseen ja valvontaan liittyvät menettelyt on valmistelun yhteydessä todettu varsin toimiviksi, minkä vuoksi niitä hyödynnettäisiin myös jakeluelvoitelain joustomekanismeissa.

Pykälän 3 momentissa olisi asetuksenantovaltuus. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä todentajan tehtävistä ja niiden suorittamisesta sekä todentajan pätevyysalueista.

5 h §. Jakeluelvoitteen ylittäminen. Lakiin lisättäisiin uusi 5 h §, johon siirrettäisiin osin muuttumattomana voimassa olevan lain 5 b § jakeluelvoitteen ylitäytöstä. Pykälän 2 momentin pykäläviittaus päivitettäisiin vastaamaan ehdotettuja 5 §:n muutoksia. Samalla päivitettäisiin muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määritelmää. Muilta osin pykälän sisältö vastaisi nykyistä 5 b §:n sisältöä.

6 §. Jakelijoiden väliset sopimukset. Pykäläviittaukset päivitettäisiin vastaamaan ehdotettuja 5 §:n ja 5 a §:n muutoksia.

6 a §. Sopimukset liikennesähkön toimittajan kanssa. Lakiin lisättäisiin uusi 6 a §, jossa säädettäisiin liikennesähkön toimittajan tai hänen valtuuttamansa välittäjän kanssa tehtävästä sopimuksesta. Jakelija voisi sopia 5 §:n 1 momentissa tarkoitetun jakeluelvoitteen täyttämiseksi liikennesähkön toimittajan kanssa. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että liikennesähkön toimittaja, joka on toimittanut sähköä kulutukseen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta, voisi tilastollisesti myydä ladatun sähkön uusiutuvan osuuden jakelijalle. Liikennesähkön toimittaja ei olisi lain mukainen jakelija eikä häneltä edellytettäisi jakeluelvoitteen täyttämistä. Liikennesähkön toimittaja voisi myös valtuuttaa välittäjän toimimaan puolestaan ja solmimaan sopimuksia jakelijoiden kanssa.

Sopimuksen olisi kohdistuttava samaan kalenterivuoteen, jolta 7 §:n mukainen ilmoitus tehdään. Tämä olisi tarpeen sen varmistamiseksi, että velvoitetta ei siirrettäisi kalenterivuodesta toiseen ja että velvoite toteutuu vuonna 2030. Jakelijan olisi toimitettava sopimuksesta jäljennös Energiavirastolle 7 §:n tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä. Jos sopimus riitautettaisiin, sopimuksen mukaista uusiutuvan liikennesähkön määrä ei huomioitaisi jakelijan jakeluelvoitteessa. Järjestelmän toimivuuden kannalta on tärkeätä, että sekä vastuu velvoitteen täyttämiseksi, että sen täyttämättä jättämisestä aiheutuvista seuraamuksista olisi kaikissa tapauksissa jakeluelvollisella. Tällöin sopimusjärjestelyihin mahdollisesti liittyvät epäselvyydet eivät vaikuttaisi lain tavoitteiden saavuttamiseen eivätkä yksittäisen jakelijan velvoitteen täyttämiseen.

Valvontaa varten liikennesähkön toimittajan tai hänen valtuuttamansa välittäjän olisi toimitettava Energiavirastolle viimeistään sopimusta koskevan kalenterivuoden seuraavan vuoden maaliskuussa tiedot sopimusta koskevan kalenterivuoden aikana yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetusta sähkön määrästä. Suomessa ei ole tilastotietoa yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä jaellun sähkön määrästä, joten ilmoitusvelvollisuus sopimukseen lukeutuvien latauspisteiden kautta toimitetun sähkön kokonaismäärästä osaltaan an-

taisi uutta tietoa sähköisen liikenteen kehittymisestä. Tilintarkastuslaissa (1141/2025) tarkoitettun tilintarkastajan tulisi ennen ilmoituksen jättämistä olla tarkastanut liikennesähkön toimittajan raportoitava sähkön määrä. Lisäksi liikennesähkön toimittajan tulisi toimittaa tiedot sopimukseen lukeutuvien julkisten latauspisteiden tunnistekoodista. Tunnistekoodilla tarkoitettaisiin jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettuja tunnistekodeja (ID-tunnukset).

6 b §. *Sopimukset välituotevetyä käyttävien jalostamoiden kanssa.* Lakiin lisättäisiin uusi 6 b §, jossa säädettäisiin välituotevetyä käyttävien jalostamoiden kanssa tehtävistä sopimuksista. Pykälän mukaan voidakseen täyttää 5 §:n 5 momentissa tarkoitettun vähimmäisosuusvelvoitteen jalostamolla välituotteena käytetyllä muuta kuin biologista alkuperää olevalla uusiutuvalla polttoaineella, jakelijan olisi solmittava sopimus vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämiseksi välituotevetyä käyttävän jalostamon kanssa. Jalostamon olisi sijaittava Suomessa. Ulkomailla sijaitsevalla jalostamolla käytetyn välituotevedyn tikettiä ei voisi käyttää jakeluelvoitteen täyttämiseen.

Jotta voitaisiin katsoa, että kyse olisi välituotteena käytetystä RFNBO-polttoaineesta, jakelijan olisi saatava jalostamolta kestävyystodistus, jolla osoitettaisiin, että välituotevety täyttää komission täytäntöönpanoasetuksissa (EU) 2023/1184³ ja (EU) 2023/1185⁴ säädetyt vaatimukset. Komissio päivittää parhaillaan täytäntöönpanoasetusta (EU) 2023/1184 vastaamaan RED III -direktiivin muutoksia, minkä myötä säännöksiä sovellettaisiin myös välituotteena käytettyyn RFNBO-polttoaineeseen. Päivityksen odotetaan astuvan voimaan kevään 2024 aikana.

Sopimuksen olisi kohdistuttava samaan kalenterivuoteen, jolta 7 §:n mukainen ilmoitus tehdään ja siitä olisi toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitettun ilmoituksen yhteydessä. Jos sopimus riitautettaisiin, sopimuksen mukaista välituotevetyä ei huomioitaisi jakeluelvoitteissa.

7 §. *Ilmoittamisvelvollisuus.* Pykälän 1 momentin mukaisen ilmoitusvelvollisuuden piiriin lisättäisiin myös jakelijan kulutukseen toimittama liikennesähkön, välituotevedyn ja uusiutuvan liikennesähkön määrä.

Pykälän 2 momentti säilyisi muuttumattomana.

Pykälän 3 momentin pykäläviittaukset päivitetäisiin vastaamaan ehdotettuja 5 §:n ja 5 a §:n muutoksia. Samalla päivitetäisiin muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista nestemäisistä ja kaasumaisista liikenteen polttoaineista käytettyä termiä.

³ Komission delegoitu asetus (EU) 2023/1184 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 täydentämisestä ottamalla käyttöön unionin menetelmä, jossa vahvistetaan muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden tuotantoa koskevat yksityiskohtaiset säännöt

⁴ Komission delegoitu asetus (EU) 2023/1185 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 täydentämisestä vahvistamalla kierrätetyillä hiilipitoisilla polttoaineilla saavutettavia kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä koskeva vähimmäiskynnys ja täsmentämällä menetelmä muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla nestemäisillä ja kaasumaisilla liikenteen polttoaineilla ja kierrätetyillä hiilipitoisilla polttoaineilla saavutettavien kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten määrittämiseksi

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka mukaan jakelijan ilmoituksessa tulisi olla tiedot toteutetuista joustomekanismin päästövähennystoimista, niiden kasvihuonekaasupäästövähennyksestä ja sovellettavasta osuudesta jakeluvaiheissa.

Nykyisen pykälän 4 momentti siirrettäisiin muuttumattomana 5 momenttiin. Samalla pykälään lisättäisiin uusi 6 momentti, johon siirrettäisiin nykyisen 5 momentin säännös komission tietokannasta.

8 §. Kirjanpitovelvollisuus. Pykälän 1 momentissa edellytettäisiin jakelijalta myös kirjanpitovelvollisuutta liikennesähkön ja uusiutuvan liikennesähkön osalta, mikäli jakelijalla on omia yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä.

9 a §. Energiaviraston tarkastusoikeus. Lakiin lisättäisiin uusi 9 a §, jossa säädettäisiin Energiaviraston tarkastusoikeudesta. Lisästarve johtuu suurelta osin siitä, että valvontatehtävien siirtyessä Verohallinnolta Energiavirastolle lailla 802/2020 laissa ei otettu riittävästi huomioon Energiaviraston valvontaan liittyvien toimivaltuuksien riittävyyttä. Tämän vuoksi lakiin olisi lisättävä Energiavirastolle tarkastusoikeudet.

Pykälän 1 momentin mukaan Energiavirastolla olisi oikeus päästä jakelijan tai liikennesähkön toimittajan hallinnassa oleviin tiloihin, jos se olisi jakeluvaiheissa tarkoitettujen valvonnan kannalta tarpeen, sekä tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Tarkastuksella tarkoitettaisiin sitä, että viranomaisen käy itse paikalla hankkimassa selvitystä, eikä selvitä asiaa yksinomaan kirjallisen aineiston perusteella. Tilojen tarkastukset voisivat liittyä esimerkiksi jakelijan toimitiloihin sen osalta, kun olisi tarpeen tarkastaa jakelijan asiakirjoja. Tilojen tarkastukset voisivat liittyä myös liikennesähkön toimittajan rakennelmiin ja rakennuksiin, kuten latauspisteisiin.

Tarkastusta ei kuitenkaan saisi tehdä pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyissä tiloissa. Perustuslakivaliokunnan käytännössä kotirauhan piiriin on katsottu lähtökohtaisesti kattavan kaikenlaiset pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat (ks. esim. PeVL 49/2005 vp, PeVL 40/2010 vp ja PeVL 43/2010 vp) eli siten myös esimerkiksi sellaiset elinkeinonharjoittajan toimitilat, jotka sijaitsevat hänen asunnossaan. Lisäksi perustuslakivaliokunta on käytännössään katsonut, että kotirauhan piiriin ulottuvan toimen tulee olla hyväksyttävä "rikosten selvittämiseksi", jos toimi sidotaan siihen, että on olemassa konkreettinen ja yksilöity syy epäillä lakia rikotun tai rikottavan. Sääntelyn oikeasuhtaisuuden näkökulmasta valiokunnan lähtökohtana on ollut, ettei kotirauhan suojaan tule puuttua enimmillään sakolla rangaistavien, moitittavuudeltaan vähäisten rikkomusten selvittämiseksi (ks. PeVL 40/2002 vp). Tarkastustoimenpiteitä ei siis ole tarkoitus ulottaa kotirauhan piirissä tehtäviksi, koska tarkastusta ei suoriteta rikoksen selvittämiseksi.

Tarkastuksessa olisi noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään. Hallintolain 39 §:n säännösten hallintoasian käsittelyyn liittyvässä tarkastuksessa noudatettavan menettelyn voidaan yhdessä hallintolain 6 §:n sisältämien hallinnon oikeusperiaatteiden kanssa katsoa täytävän tarkastusten toteuttamista koskevalle lainsäädännölle asetettavat vaatimukset. Hallintolain 39 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa (HE 72/2002 vp, s. 93) todetaan, että pykäläehdotus koskisi ainoastaan sellaista viranomaisen toimivaltaan muun lainsäädännön nojalla kuuluvaa tarkastusta, jonka suorittaminen on tarpeen tietyn hallintoasian selvittämiseksi tai päätöksen edellytysten toteuttamiseksi, ja että viranomaisen toimivaltaan kuuluvat valvontatyyppiset tarkastukset jäisivät vastaisuudessakin muun lainsäädännön varaan. Siten ehdotettuun pykälään on tarpeen lisätä viittaussäännös, jonka nojalla tarkastuksissa noudatetaan hallintolain 39 §:n säännöksiä. Mainitun pykälän mukaan viranomaisen on ilmoitettava toimivaltaansa kuuluvan tar-

kastuksen aloittamisajankohdasta asianosaiselle, jota asia välittömästi koskee, jollei ilmoittaminen vaaranna tarkastuksen tarkoituksen toteutumista. Asianosaisella on oikeus olla läsnä tarkastuksessa sekä esittää mielipiteensä ja kysymyksiä tarkastukseen liittyvistä seikoista. Tarkastuksen kuluessa asianosaiselle on, mikäli mahdollista, kerrottava tarkastuksen tavoitteista, sen suorittamisesta ja jatkotoimenpiteistä. Tarkastus on suoritettava aiheuttamatta tarkastuksen kohteelle tai sen haltijalle kohtuutonta haittaa. Edelleen mainitun pykälän mukaan tarkastajan on viipymättä laadittava tarkastuksesta kirjallinen tarkastuskertomus, josta tulee käydä ilmi tarkastuksen kulku ja tarkastajan tekemät keskeiset havainnot. Tarkastuskertomus on annettava tiedoksi tarkastuksessa läsnäoloon oikeutetulle asianosaiselle.

Pykälän 2 momentin mukaan Energiavirastolla olisi tarkastusta suorittaessaan oikeus ottaa jakelijan tai liikennesähkön toimittajan asiakirjat ja muuta aineistoa haltuunsa, jos se olisi tarkastuksen tavoitteiden toteuttamisen kannalta välttämätöntä. Jakelijan ja sivullisen tietojenantamisveloitteesta säädetään lain 9 §:ssä. Asiakirjoihin kohdistuvat tarkastukset voisivat olla tarpeen muun muassa ilmoituksessa toimitettujen tietojen tarkastamiseksi. Haltuunotto voisi tulla kyseeseen silloin, kun asiaa ei voitaisi tarkastuksen vaatimalla tavalla selvittää tarkastuksen yhteydessä ja aineiston haltuunotto olisi välttämätöntä. Haltuunoton kohteena voisivat olla kaikki tarkastusoikeuden piirissä olevat asiakirjat ja muu aineisto. Kyseeseen voi tulla esimerkiksi kirjanpito- tai tilinpäätösaineisto. Aineisto tulisi palauttaa viipymättä, kun tarkastuksen suorittaminen ei enää edellyttäisi aineiston hallussapitoa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin jakelijan ja liikennesähkön toimittajan velvollisuudesta avustaa Energiavirasto tarkastuksen suorittamisessa. Tarkastuksen kohteen olisi toimittava hyvässä yhteistyössä Energiaviraston kanssa ja edistettävä muutoinkin tarkastuksen asianmukaista toteuttamista.

10 §. Ylivoimainen este. Pykälän 1 momentti ehdotetaan kumottavaksi ja säädettäväksi uusi 1 momentti, jonka mukaan jos jakelija ei uusiutuvien polttoaineiden saatavuudessa tapahtuneiden poikkeuksellisten ja ennakoimattomien muutosten tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi kykenisi täyttämään jakeluvloitettaan, lisäveloitettaan tai vähimmäisosuusveloitettaan, työ- ja elinkeinoministeriö voisi jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:n 1 momentissa säädettyä prosenttiosuutta tai 5 §:n 3 momentissa tai 4 momentissa säädettyä prosenttiyksikköä taikka poistaa jakeluvloitteen, lisäveloitteen tai vähimmäisosuusveloitteen hakemuksessa tarkoitetun kalenterivuoden osalta. Muutoksella tiivistettäisiin sääntelyä säätämällä 1 momentissa jakeluvloitetta sekä lisäveloitetta koskevasta ylivoimaisesta esteestä. Samalla huomioitaisiin, että ylivoimainen este voisi johtua RFNBO-polttoaineiden saatavuudessa tapahtuneiden poikkeuksellisten ja ennakoimattomien muutosten tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi.

Nykyistä 2 momenttia ei muutettaisi.

Nykyinen 3 momentti kumottaisiin.

11 §. Seuraamusmaksut. Pykälän 1 momentin pykäläviittaukset päivitetäisiin vastaamaan ehdotettuja 5 §:n muutoksia. Samalla RFNBO-polttoaineiden määritelmä päivitetäisiin direktiivin mukaisesti. Lisäksi 1 momentissa asetettaisiin RFNBO-polttoaineille oma seuraamusmaksutaso, jotta RFNBO-polttoaineiden jakelu voitaisiin varmistaa. Tarve omalle seuraamusmaksulle johtuu siitä, että RFNBO-polttoaineiden hinta-arviot ovat huomattavasti korkeampia kuin biopolttoaineiden tai kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun, minkä vuoksi RFNBO-polttoaineita ei luultavasti jaeltaisi ilman asetettavaa seuraamusmaksua. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin seuraamusmaksu RFNBO-polttoaineille, jonka suuruus olisi 0,055 euroa megajoulelta.

Vähimmäisosuusvelvoitteen noudattamatta jättämisen seuraamusmaksu olisi yleisvelvoitetta ja lisävelvoitetta korkeampi.

Pykälän 2 momentin pykäläviittaukset päivitetäisiin vastaamaan ehdotettuja 5 §:n muutoksia. Samalla yleisvelvoitteen, lisävelvoitteen ja uuden vähimmäisosuusvelvoitteen seuraamusmaksun määräämistä koskevia säännöksiä tiivistettäisiin. Seuraamusmaksu jakeluelvoitteen noudattamatta jättämisestä määrättäisiin 5 §:n 1–2 momentin mukaisesti laskettavan uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei olisi täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella. Seuraamusmaksu lisävelvoitteen noudattamatta jättämisestä määrättäisiin 5 §:n 3 momentin mukaisesti laskettavan biopolttoaineiden, biokaasun ja RFNBO-polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei olisi täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella. Lisäksi seuraamusmaksu vähimmäisosuusvelvoitteen noudattamatta jättämisestä määrättäisiin 5 §:n 4 momentin mukaisesti laskettavan RFNBO-polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei olisi täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella.

Nykyinen 3 momentti säilyisi muuttumattomana.

Pykälän 4 momenttia muutettaisiin vastaamaan ehdotettuja 10 §:n muutoksia.

Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, joka koskisi Energiaviraston oikeutta jättää seuraamusmaksun määräämättä, mikäli sen suuruus olisi enintään 1000 euroa. Prosessi seuraamusmaksujen määräämiseksi on monivaiheinen, minkä vuoksi seuraamusmaksun hallinnolliset kustannukset valtiolle ovat todennäköisesti enemmän kuin saatavan seuraamusmaksun määrä niissä tapauksissa, joissa seuraamusmaksun määrää olisi alle 1000 euroa. Tämä puoltaa sitä, että kaikista pienimmissä tapauksissa olisi tarpeellista pystyä jättämään seuraamusmaksu määräämättä.

Pykälään lisättäisiin uudet 6 ja 7 momentit, joissa poikettaisiin 1 momentissa säädetyistä jakeluelvoitteen ja lisävelvoitteen seuraamusmaksutasoista. Seuraamusmaksujen tasoja ei ole säännelty RED II -direktiivissä eikä sen päivityksessä, joten niiden asettaminen on kansallisessa harkintavallassa. Hallitusohjelman neuvotteluiden lisäpöytäkirjassa on sovittu vuosille 2024–2027 jakeluelvoitteen täyttämättä jättämiseen liittyvän seuraamusmaksutason porrastamisesta. Hallitusohjelman kirjauksen toimeenpanemiseksi säädettäisiin määräaikaisesta seuraamusmaksutasojen porrastamisesta. Seuraamusmaksutasot olisivat vuosina 2024–2027 yleisvelvoitteen osalta 13,5 prosenttiin asti neljä senttiä megajoulelta, 13,5 prosentin ja 18 prosentin välillä 2,5 senttiä megajoulelta ja 18 prosentin ylittävältä osalta 1,75 senttiä megajoulelta. Seuraamusmaksu olisi lisävelvoitteen osalta vuosina 2024–2027 kahteen prosenttiin asti kolme senttiä megajoulelta ja kahden prosentin ylittävältä osalta 2,4 senttiä megajoulelta. Vuoden 2027 jälkeisten vuosien jakeluelvoitteen ja lisävelvoitteen täyttämättä jättämiseen liittyvät seuraamusmaksut määrättäisiin voimassa olevien seuraamusmaksutasojen mukaisesti.

13 §. Muutoksenhaku. Pykälää täydennettäisiin lisäämällä 5 e §:n nojalla annettava jakeluelvoitteen joustomekanismin päästövähennystoimen hyväksymispäätös muutoksenhaun piiriin. Jakelija voisi Energiaviraston antamaan päätökseen vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (343/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019) säädetään.

7.2 Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain muuttamisesta

4 §. Määritelmät. Pykälän 14 kohdan mukaista määritelmää muutettaisiin RED III -direktiivin täytäntöönpanemiseksi. Muutos perustuu RED III -direktiivin 2 artiklan 36 kohtaan, jossa alkuperäinen määritelmä ”muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset liikenteen polttoaineet” määritelmä korvattiin termillä ”muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet”. Jatkossa määritelmä kattaisi liikenteen lisäksi myös teolliset käyttökohteet, joissa muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita voidaan käyttää.

6 §. Kasvihuonekaasupäästövähennys. Pykälän 4 momenttia muutettaisiin vastaamaan ehdotettua 4 §:n muutosta.

7.3 Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain kumoamisesta

1 §. Lailla on tarkoitus kumota eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annettu laki. Lain kumoaminen perustuu RED III-direktiivin kansalliseen täytäntöönpanoon. RED III-direktiivi kumoaa direktiivin 98/70/EY (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta) 7a – 7e artiklat, joissa säädetään polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annettu laki kumottaisiin tarpeettomana.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Esityksen nojalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa 5 d §:n 5 momentin, 5 e §:n 2 momentin ja 5 g §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä hyväksytyistä vaihtoehtoisista päästövähennystoimista, joustomekanismia koskevasta hakemuksesta ja sen liitteenä toimitettavasta todentajan lausunnosta, todentajan tehtävistä ja niiden suorittamisesta sekä todentajan pätevyysalueista.

Ehdotetut asetuksenantovaltuudet koskivat seikkoja, jotka liittyvät lailla säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien perusteiden täsmentämiseen. Joustomekanismin perusteista säädettäisiin 5 d–5 g §:ssä. Jakeluvelvoitteen joustomekanismin vaatimuksia koskevan ehdotetun 5 d §:n 5 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin tarkemmin säätää siitä, mitä toimia voitaisiin hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuksi vaihtoehtoisiksi päästövähennystoimeksi. Etukäteen valikoidut toimet voivat olla joustomekanismin ensivaiheessa tärkeitä kahdesta syystä. Ensinnäkin hyväksyttävien toimien listalle voitaisiin valita toimia, joiden päästövähennysten vaatimustenmukaisuudesta on valtioneuvoston tasolla syntynyt varmuus. Tämä vähentäisi epävarmuutta yksittäisen toimen hyväksyttävyydestä. Toiseksi toimien etukäteisvalinta vähentäisi myös Energiavirastolle kohdistuvaa työtaakkaa, kun yksittäisen toimen hyväksyttävyyden ja vaatimustenmukaisuuden on jo varmistettu valtioneuvoston asetuksen valmistelussa. Lisäksi valtuutussäännön mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin vaihtoehtoisten päästövähennystoimien yleisistä hyväksymisvaatimuksista.

Ehdotetun 5 d §:n 5 momentin mukaan joustomekanismia koskevan hakemuksen sisällöstä ja sen liitteenä toimitettavasta todentajan lausunnosta voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Tällaisia hakemukseen sisällytettäviä tietoja voisivat olla esimerkiksi kuvaus toimesta, sen sijainnista, toimen aloituspäivä ja kesto, laskennassa huomioitavat kasvihuonekaasujen lähteet, kuvaus päästövähennystoimen laskenta- ja mittausmenetelmästä (sisäl-

täen laskentakaavan), kuvaus perusuraskenaariosta, perustelut toimen lisäisyydestä, arvio hiilivuodon määrästä ja laskentamenetelmällä etukäteen arvioiduista päästövähennyksistä. Lisäksi tarkemman säännökset todentajan lausunnosta voisivat olla tarpeen todentajien arvioinnin yhdenmukaistamiseksi.

Lain säännöksiä tarkempien säännösten antaminen voisi olla myös tarpeen muun muassa sen vuoksi, että voitaisiin ottaa huomioon vaihtoehtoisten päästövähennyskeinojen todentamiseen liittyvät erilaiset vaatimukset. Ehdotuksen 5 g §:n 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä todentajan tehtävistä ja niiden suorittamisesta. Jakeluvuorituksen joustomekanismiin hyväksyttävät toimet voivat olla luonteeltaan hyvin eri tyyppisiä, minkä vuoksi myös todentamisen sisällölliset vaatimukset voivat vaihdella. Sen vuoksi olisi tarpeen mahdollistaa yksityiskohtaisten todentamiseen liittyvien säännöksiä säätäminen valtioneuvoston asetuksella.

Valtuuksien nojalla annettavasta valtioneuvoston asetuksesta pyritään järjestämään erillinen kuulemiskierros ennen lain voimaantuloa siten, että asetus tulisi lain kanssa samanaikaisesti voimaan.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.1.2025.

Lain 5 d §:n 4 momentin voimaantulosta säädettäisiin kuitenkin valtioneuvoston asetuksella. Kyseessä olisi maankäyttösektoriin kohdistuvista päästövähennystoimista, jotka voitaisiin hyväksyä jakeluvuoritukseen vasta myöhemmin säädettävällä valtioneuvoston asetuksella. Maankäyttösektoriin kohdistuvien vaihtoehtoisten päästövähennystoimien voimaantulon porrastamisen tarkoituksena on mahdollistaa maankäyttösektorin todentamisen ja valvontaan liittyvä jatkovalmistelu. Maankäyttösektorin päästövähennystoimien todentamiseen ja erityisesti toimien pysyvyyteen liittyy sellaisia piirteitä, joita ei tämä lain valmistelun aikataulussa ollut mahdollista selvittää. Tarkoituksena on, että maankäyttösektorin toimet voitaisiin hyväksyä jakeluvuoritukseen viimeistään vuodesta 2028 alkaen.

10 Toimeenpano ja seuranta

Lakiehdotusten toimeenpanon vaikutuksia seurataan työ- ja elinkeinoministeriössä.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

[Täydentyä myöhemmin]

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2025 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Päätös alentaa uusiutuvien polttoaineiden jakeluvuoritetta vuonna 2025 nostaa välillisesti energiverotuottoja arviolta 43 miljoonalla eurolla, mikä on huomioitu vuoden 2025 talousarvioesityksessä momentilla 11.08.07 Energiaverot.

[Täydentyä myöhemmin]

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

12.1 Yleistä

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia ja biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettua lakia. Lisäksi ehdotetaan kumottavaksi eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annettua lakia.

Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että siltä osin kuin Euroopan unionin lainsäädäntö edellyttää kansallista sääntelyä tai mahdollistaa sen, tätä kansallista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset (PeVL 6/2019 vp, PeVL 9/2019 vp, PeVL 1/2018 vp, PeVL 25/2005 vp). Valiokunta on tämän johdosta katsonut, että hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta (PeVL 1/2018, PeVL 26/2017 vp, PeVL 2/2017 vp, PeVL 44/2016 vp).

Osa lakiehdotusten säännöksistä on sellaisia, että niitä on tarkasteltava perusoikeuksien näkökulmasta. Esitystä on arvioitava erityisesti perustuslain yksityiselämän suoja (10 §), omaisuussuojaa (15 §) ja ympäristöperusoikeutta (20 §) koskevien säännösten näkökulmasta.

12.2 Yksityiselämän suoja

Ehdotetun jakeluvelvoitelain 9 a §:n tarkastusoikeus on merkityksellinen perustuslailla suojatun kotirauhan näkökulmasta. Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Perustuslaissa turvattu kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti kaikki pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat (PeVL 16/2004 vp). Perustuslain 10 §:n 3 momentin mukaan lailla voidaan säätää perusoikeuksien turvaamiseksi tai rikosten selvittämiseksi välttämättömistä kotirauhan piiriin ulottuvista toimenpiteistä.

RED III -direktiivissä ei suoraan edellytetä, että jakelijan tai liikennesähkön toimittajaan tulisi kohdistaa viranomaistarkastuksia. EU:n tuomioistuin on kuitenkin vahvistanut oikeuskäytännössään, että jäsenvaltioilla on SEU 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun vilpittömän yhteistyön periaatteen nojalla velvollisuus toteuttaa kaikki toimenpiteet, joilla varmistetaan EU:n perussopimuksista ja säädöksistä johtuvien velvoitteiden toteutuminen. Jakeluvelvoitteen valvonta perustuu tällä hetkellä jakelijan 7 §:n mukaiseen ilmoitukseen. Esitetyn tarkastusoikeuden on katsottu olevan tarpeen jakeluvelvoitelain ja RED III -direktiivin velvoitteiden toteuttamiseksi.

Kotirauhan suojan varsinaisen ytimen ei ole katsottu vaarantuvan säädettäessä tarkastustoimivallan ulottumisesta sellaisiin – myös asumiseen käytettäviin tiloihin – joissa harjoitetaan ammattitoimintaa (PeVL 106/2022 vp, PeVL 17/2018 vp, PeVL 54/2014 vp, PeVL 21/2010 vp). Sääntelyn oikeasuhtaisuuden näkökulmasta valiokunnan lähtökohtana on ollut, ettei kotirauhan suojaan tule puuttua enimmillään sakolla rangaistavien, moitittavuudeltaan vähäisten rikkomusten selvittämiseksi (ks. PeVL 40/2002 vp). Tarkastusoikeus on tavallisella lailla voitu kytkeä myös rangaistusluonteisella maksulla sanktioituun käyttäytymiseen (ks. esim. PeVL 6/2019).

Ehdotetun lain 6 a §:n mukaan Energiaviraston tarkastusoikeus ulottuisi jakelijan ja liikennesähkön toimittajan hallinnassa oleviin tiloihin, jos se on tarpeen laissa tarkoitetun valvonnan kannalta tarpeen. Kotirauhan piiriin kuuluvat tilat on kuitenkin ehdotettu rajattavaksi tarkastusvaltuuksien ulkopuolelle nimenomaisella jakeluvelvoitelakiin otettavalla maininnalla. Ehdotettu sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnan kantaa siitä, että näin tulisi menetellä erityisesti tilanteissa, joissa kohteena olevissa tiloissa on myös asumiseen käytettyjä tiloja.

Ehdotetun lain 6 a §:n nojalla tehtäviä tarkastuksia on pidettävä valvontatarkastuksina. Ehdotetussa pykälässä viitattaisiin hallintolain 39 §:ään, jota Energiaviraston olisi valvontatarkastuksissaan noudatettava (PeVL 5/2010 vp ja PeVL 37/2010 vp).

12.3 Omaisuuden suoja

Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omistusoikeus käsittää periaatteessa kaikki ne oikeudet, jotka eivät jollain erityisellä perusteella kuulu jollekin muulle kuin omistajalle tai ole omistusoikeudesta erotetut. Omaisuuden suoja sisältää paitsi omistajalle lähtökohtaisesti kuuluvan vallan hallita, käyttää ja hyödyntää omaisuuttaan haluamallaan tavalla myös vallan määrätä siitä (PeVL 41/2006 vp, s. 2, PeVL 49/2005 vp, s. 2, PeVL 15/2005 vp, s. 2). Jos omistusoikeuteen kuuluvia oikeuksia vähennetään tai rajoitetaan, puututaan samalla omaisuuden suojaan, vaikka omistusoikeuden kohteena oleva esine sinänsä säilyisikin koskemattomana haltijallaan (HE 309/1993 vp s. 62).

Jakeluelvoitteella pääsääntöisesti puututaan omaisuuden suojaan velvoittamalla fossiilisten polttoaineiden jakelijoita toimittamaan vuosittain kuulutukseen tietyn osuuden verran uusiutuvia polttoaineita. Perustuslakivaliokunta on korostanut käytännössään, että lainsäätäjän liikkumavara säättää pörssiyhtiöihin ja muihin varallisuusmassaltaan huomattaviin oikeushenkilöihin kohdistuvista omaisuuden puuttuvista toimista on olennaisesti laajempi kuin tilanteissa, joissa kyseisten puuttumisten vaikutukset kohdistuvat välittömämmin yksilöiden varallisuusestuuksiin (esim. 9/2008 vp, 10/2007 vp, 45/2005 vp ja PeVL 34/2000 vp). Valiokunta on niin ikään katsonut, että mitä etäämpänä oikeushenkilö on yksilöistä ja mitä vähäisempiä ja välillisempiä ovat ehdotettujen toimenpiteiden vaikutukset yksilöiden konkreettisiin taloudellisiin etuihin, sitä epätodennäköisemmin oikeushenkilöön kohdistuvat toimenpiteet voivat olla ristiriidassa perustuslaissa turvattun omaisuuden suojan kanssa (PeVL 17/1997 vp ja PeVL 45/1996 vp).

Esityksen mukaisesti jakeluelvoitteen alentaminen vuosina 2025-2027 pääosin keventäisi jakeluelvottomien yritysten sääntelytaakkaa, sillä jakelijoiden edellytettäisiin jakelevan vähemmän uusiutuvia polttoaineiden kuin mitä olisi vaadittu tilanteessa, jossa esityksen mukaisia muutoksia ei tehtäisi. Ehdotetuilla uusiutuvaa liikennesähköä ja joustomekanismeja koskevilla lisäyksillä laajennetaan jakelijoiden keinovalikoimaa täyttää jakeluelvoitetta uusiutuvien polttoaineiden jakelun sijaan. Siltä osin sääntelyn arvioidaan olevan jakelijan kannalta kohtuullinen.

Jakeluelvoitteen ja lisävelvoitteen alentaminen kuitenkin vaikuttaisi erityisesti biokaasulaitosten ja RFNBO-polttoaineiden investointivarmuuteen, sillä jo tehdyt tai suunnitteilla olevat investoinnit perustuvat tiettyyn jakeluelvoitteen kautta syntyvään kysyntään. Vapaaehtoisesti jakeluelvoitteeseen hakeutuneet toimijat ovat tyypillisesti pieniä tai keskisuuria yrityksiä. Hakeutuessaan vapaaehtoisesti jakeluelvoitteen piiriin, yrityksen tarkoituksena on osallistua jakeluelvoitteen niin sanottuun tikettikauppaan, jossa pienempi vapaaehtoinen jakelija sopii täyttävänsä jakeluelvoitetta isomman jakelijan puolesta korvausta vastaan. Tyypillisesti vapaaehtoisen jakelijan kulutukseen luovuttamat polttoaineet ovat täysin uusiutuvia, kuten biokaasu, jolloin velvoitteen pienentyessä myös myytävien tikkettien määrä pienenee, heikentäen näin yritysten ansaintamahdollisuuksia.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on useasti todettu, että yritykset ja muut elinkeinon harjoittajat eivät voi perustellusti odottaa elinkeinotoimintaansa sääntelevän lainsäädännön pysyvän muuttumattomana (esim. PeVL 55/2018 vp, PeVL 32/2010 vp). Perustuslakivaliokunta onkin katsonut, ettei erilaisia odotusoikeuksia, jotka eivät ole vielä konkretisoituneet, voida pitää perustuslain omaisuuden suojaosajäännöksen näkökulmasta turvattuna omaisuutena (PeVL 63/2018 vp). Ehdotetun sääntelyn ei arvioida tältä osin olevan ongelmallista perustuslain 15 §:n kannalta.

12.4 Ympäristöperusoikeus

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon. Tämä säännös on tarkoitettu vaikuttamaan ensisijaisesti lainsäätäjän ja muiden norminantajien toimintaan (PeVL 64/2022 vp, PeVL 69/2018 vp).

Perustuslakivaliokunta on ympäristövastuun toteutumisen edistämiseen liittyviä omaisuuden suojan rajoituksia arvioidessaan kiinnittänyt erityistä huomiota perustuslain omaisuudensuojasäännöksen ja ympäristövastuusäännöksen punnintaan perustuvaan keskinäissuhteeseen (PeVL 64/2022 vp). Perustuslakivaliokunta on omaisuuden käyttörajoituksia koskevassa hyväksyttävyyss- ja oikeasuhtaisuusarvioinnissa antanut erityistä painoa perustuslain 20 §:ään kiinnittyville perusteille. Omaisuudensuojan ja ympäristöperusoikeuden tasapainottamistarpeen riittämätön huomioon ottaminen on myös voinut muodostua säättämistäjärjestykseen vaikuttavaksi seikaksi (ks. PeVL 26/2020 vp, s. 2, PeVL 69/2018 vp, s. 5).

Esityksellä on välillisiä ilmasto- ja ympäristövaikutuksia. Ehdotetuilla jakeluelvoitelain muutoksilla liikenteen päästöt lisääntyvät. Kaiken kaikkiaan jakeluelvoitelaki, velvoitetasojen alennuksista huolimatta, edistää siirtymää päästöttömään tieliikenteeseen ja taakanjakosektorin päästöjen vähentymiseen.

12.5 Asetuksenantovaltuudet

Esitys sisältää useita säännösehdotuksia, joilla valtioneuvosto valtuutetaan antamaan asetuksella tarkempia lakia täydentäviä säännöksiä. Valtuutukset liittyvät uuteen jakeluelvoitteen joustomekanismiin. Kyse on joustomekanismiin sisällytettävien toimien tarkempaan määrittelyyn, hakuprosessiin ja todentamisen teknisluontoiseen tarkempaan sisältöön liittyvistä valtuuksista, joita koskevat perusvelvoitteet asetetaan lailla. Sääntelyä on siten arvioitava perustuslain 80 §:n 1 momentin kannalta. Sen mukaan valtioneuvosto voi antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan.

Perustuslain säännös edellyttää, että kaikki yksilön oikeusasemaan vaikuttavat keskeiset säännökset tulisi antaa lailla. Asetuksen antaja voitaisiin kuitenkin lailla valtuuttaa antamaan tarkempia säännöksiä yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin liittyvistä vähäisistä yksityiskohdista. (HE 1/1998 vp, s. 131-132). Valtuuttavan lain olisi tällöin täytettävä perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä edellytetyt täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset (HE 1/1998 vp, s. 131-132 ja esim. PeVL 24/2021 vp, PeVL 38/2013 vp, PeVL 10/2014 vp, PeVL 11/2014 vp, PeVL 7/2005 vp, PeVL 29/2004 vp, PeVL 40/2002 vp). Valiokunta on painottanut sitä, että kun asetuksia voidaan antaa vain laissa säädetyn valtuuden nojalla eikä asetuksenantovaltaa voida antaa asioissa, joista perustuslain mukaan on säädettävä lailla, on lakiin otettava asetuksenantovaltuus laadittava siten, että valtuuden sisältö selvästi ilmenee laista ja että se rajataan riittävän tarkasti. Perustuslain 80 §:n takia on olennaista, että säänneltävästä asiasta on riittävät perussäännökset laissa ja että valtuus on syytä sijoittaa pääsääntöisesti lain asianomaisen perussäännöksen yhteyteen. (PeVL 74/2022 vp ja PeVL 26/2017 vp).

Valiokunta on toisaalta todennut esimerkiksi ympäristölainsäädännölle olevan tyypillistä, että huomattava osa yksityiskohtaisesta sääntelystä jää lakia alemmanasteisiin säädöksiin (ks. esim. PeVL 58/2010 vp ja PeVL 11/1999 vp). Tämä johtuu pitkälti siitä, että sääntelyn on tarpeen olla

varsin yksityiskohtaista ja teknisluonteista. Toimialoittain ja toiminnoittain vaihtelevista velvoitteista säätäminen asetuksen tasolla voi tällöin olla perusteltua, koska muutoin sääntely lain tasolla muodostuisi tarpeettoman yksityiskohtaiseksi ja tapauksittaiseksi (PeVL 1/2013 vp ja PeVL 58/2010 vp). Valiokunta on kuitenkin kiinnittänyt huomiota siihen, etteivät valtuudet voi tällöinkään muun muassa velvoitteiden perusteiden osalta jäädä täysin avoimiksi (PeVL 58/2010 vp).

Joustomekanismin yksityiskohtia koskevat asetuksenantovaltuudet ovat laajat ensinnäkin siksi, että joustomekanismin vaihtoehtoiset päästövähennämät voivat olla hyvin eri tyyppisiä, kun otetaan huomioon taakanjakosektorin ja maankäyttösektorin laajuus, minkä vuoksi toimen hyväksymisvaatimukset ja vaatimustenmukaisuuden arviointi voivat edellyttää toimikohtaisia säännöksiä. Tarvittava sääntely voi olla yksityiskohtaista ja osin teknisluontoista. Sen vuoksi joustomekanismin yksityiskohdat nojautuvat lainsäädäntövallan delegoinnin varaan. Toiseksi laajat asetuksenantovaltuudet ovat tarpeen, koska joustomekanismista ei ole vielä kokemusta. Kokemusten karttuessa joustomekanismin yksityiskohtia voitaisiin kehittää asetuksella. Ehdotuksessa valtuutussäännökset on sijoitettu ja asiallisesti kytketty säänneltävää asiaa koskevaan pykälään.

Ehdotettujen asetuksenantovaltuuksien voidaan katsoa perustuvan riittävän täsmällisiin ja tarkkarajaisiin säännöksiin yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Asetuksenantovaltuuksien voidaan katsoa täyttävän perustuslain 80 §:n 1 momentin vaatimukset.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksityksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella ja koska direktiivin (EU) 2018/2001, asetuksen (EU) 2018/1999 ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisen osalta sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta annetussa direktiivissä (EU) 2023/2413 on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

uusiuutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan uusiuutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 2 §:n 1 momentin 3, 4 ja 15 kohta, 5, 5 a, 5 b, 6-8, 10 ja 11 § sekä 13 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat 2 §:n 1 momentin 3, 4 ja 15 kohta sekä 6-8, 10 ja 11 § laissa 603/2021, 5 § laeissa 603/2021, 1134/2022 ja 1279/2023, 5 a § laeissa 387/2017 ja 603/2021, 5 b § laeissa 603/2021, 657/2022 ja 1134/2022 sekä 13 §:n 1 momentti laeissa 802/2020 ja 603/2021, ja *lisätään* 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 603/2021, uusi 16 ja 17 kohta sekä lakiin uusi 5 c- 5 h, 6 a-b ja 9 a § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) *muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiuutuvilla polttoaineilla* biopolttoaineista, biopolttoaineista ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 §:n 16 kohdassa tarkoitettua polttoainetta;

4) *uusiuutuvilla polttoaineilla* biopolttoaineita, biokaasua ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiuutuvia polttoaineita;

15) *energiasisällöllä* polttoaineen alemmaa lämpöarvoa, jota määritettäessä polttoaine katsotaan toimitetuksi 15 celsiusasteen lämpötilassa;

16) *liikennesähkön toimittajalla* vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 (*jakeluinfra-asetus*) 2 artiklan 39 kohdassa tarkoitettua latauspisteen ylläpitäjää;

17) *yleisesti saatavilla olevalla latauspisteellä* jakeluinfra-asetuksen artiklan 48 kohdassa tarkoitettua latauspistettä, joka on jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 kohdassa tarkoitettuihin yleisesti saatavilla oleva, ja jonka mittauslaite täyttää mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset.

5 §

Uusiuutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittaminen

Jakelija on velvollinen toimittamaan uusiuutuvia polttoaineita kulutukseen. Uusiuutuvien polttoaineiden ja uusiuutuvan liikennesähkön energiasisällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, liikennesähkön, biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiuutuvien polttoaineiden ja uusiuutuvan liikennesähkön energiasisällön kokonaismäärästä (*jakeluvolvoite*) tulee olla vähintään:

1) 20,0 prosenttia vuonna 2020;

2) 18,0 prosenttia vuonna 2021;

- 3) 12,0 prosenttia vuonna 2022;
- 4) 13,5 prosenttia vuonna 2023;
- 5) 13,5 prosenttia vuonna 2024;
- 6) 16,5 prosenttia vuonna 2025;
- 7) 19,5 prosenttia vuonna 2026;
- 8) 22,5 prosenttia vuonna 2027;
- 9) 31,0 prosenttia vuonna 2028;
- 10) 32,0 prosenttia vuonna 2029;
- 11) 34,0 prosenttia vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Jakelijan on osoitettava biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain mukaisesti, että 1 momentissa tarkoitettut uusiutuvat polttoaineet täyttävät mainitussa laissa säädettyt kestävyyskriteerit.

Jakeluvuorotteesta on täytettävä liitteen A osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla, taikka muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla (*lisävelvoite*):

- 1) 2,0 prosenttiyksikköä vuosina 2021–2024;
- 2) 3,0 prosenttiyksikköä vuonna 2025;
- 3) 4,0 prosenttiyksikköä vuosina 2026 ja 2027;
- 4) 8,0 prosenttiyksikköä vuonna 2028;
- 5) 9,0 prosenttiyksikköä vuonna 2029;
- 6) 10,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden osuus tulee olla kuitenkin vähintään (*vähimmäisosuusvelvoite*):

- 1) 1,5 prosenttiyksikköä vuonna 2028 ja 2029;
- 2) 4,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Edellä 4 momentissa säädettyä vähimmäisosuusvelvoitetta voi täyttää myös muuta kuin biologista alkuperää olevalla uusiutuvalla polttoaineella, jota käytetään välituotteena (välituotetvety) Suomessa sijaitsevalla jalostamolla perinteisten liikenteen polttoaineiden tai biopolttoaineiden tuotantoon, enintään:

- 1) 0,5 prosenttiyksikköä vuonna 2028 ja 2029;
- 2) 1,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Mikäli vähimmäisosuusvelvoitetta täytetään biopolttoaineiden tuotannossa käytetyllä välituotetvedyllä, välituotetvedyn käytöllä saavutettua kasvihuonekaasupäästöjen vähennystä ei saa ottaa huomioon biopolttoaineiden kasvihuonekaasupäästövähennysten laskennassa.

Edellä 4 momentissa säädetyn vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämistä ei kuitenkaan edellytetä 3 §:n 3 momentissa tarkoitettulta jakelijalta.

5 a §

Jakeluvuorotteen raaka-ainerajoitukset

Ravinto- ja rehuksveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus saa olla enintään 2,6 prosenttiyksikköä jakeluvuorotteesta.

Liitteen B osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus saa olla enintään 1,7 prosenttiyksikköä jakeluvuorotteesta.

Sellaisten ravinto- ja rehuksveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, osuutta jakeluvuorotteesta alennetaan seuraavasti:

1) osuus ei saa ylittää:

a) tällaisten polttoaineiden osuutta vuonna 2019 kulutukseen toimitettujen biopolttoaineiden ja biokaasun energiasisällön kokonaismäärästä 30 päivän kesäkuuta 2021 ja 31 päivän joulukuuta 2023 välisenä aikana nämä päivät mukaan lukien;

b) 50 prosenttia tällaisten polttoaineiden osuudesta vuonna 2019 1 päivän tammikuuta 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2029 välisenä aikana nämä päivät mukaan lukien;

2) 1 päivästä tammikuuta 2030 edellä tarkoitettuja biopolttoaineita tai biokaasua ei saa sisällyä jakeluelvoitteeseen.

Energiaviraston määräyksellä vahvistetaan 3 momentissa tarkoitettujen ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun enimmäisosuudet.

Edellä 3 momentissa tarkoitettua rajoitusta ei kuitenkaan sovelleta, jos kyseinen biopolttoaine- tai biokaasuerä on sertifioitu sellaisena biopolttoaineena tai biokaasuna, josta todennäköisesti ei aiheudu epäsuoria maankäytön muutoksia.

5 b §

Ennakkotieto

Energiavirasto voi hakemuksesta päättää antaa ennakkotiedon siitä, onko kyseessä 5 tai 5 a §:ssä tarkoitettu raaka-aine. Hakemuksen voi tehdä jakelija, joka täyttää tai aikoo täyttää jakeluelvoitettaan kyseisistä raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla, taikka biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttaineista annetun lain 4 §:n 13 kohdassa tarkoitettu toiminnanharjoittaja, joka käyttää tai aikoo käyttää kyseisiä raaka-aineita biopolttoaineiden tai biokaasun tuotannossa tai valmistuksessa.

Hakemuksessa tulee olla tiedot raaka-aineesta ja sen hyödyntämiseksi tehdyistä yksityiskohtaisista suunnitelmista sekä asian arvioimiseksi ja ratkaisemiseksi tarvittava selvitys.

Ennakkotietoa koskeva lainvoimainen päätös on voimassa toistaiseksi. Energiavirasto voi peruuttaa päätöksen tulkintakäytännön muuttumisen vuoksi tai muusta erityisestä syystä.

Päätöstä on noudatettava hakijan vaatimuksesta sovellettaessa tätä lakia, jollei päätöstä annettaessa sovellettua säännöstä ole muutettu tai päätöstä peruutettu. Peruutettua päätöstä on hakijan vaatimuksesta kuitenkin noudatettava kahden kalenterikuukauden ajan sitä seuraavan kalenterikuukauden alusta, jolloin peruuttaminen annettiin hakijalle tiedoksi. Energiavirasto voi lisäksi päättää, että päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, jollei muutoksenhakutuoimioistuina toisin määrää.

Tarkempia säännöksiä ennakkotietoa koskevasta hakemuksesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

5 c §

Uusiutuva liikennesähkö

Jakelija voi täyttää 5 §:n 1 momentissa tarkoitettua jakeluelvoitetta Suomessa sijaitsevien yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetulla uusiutuvalla sähköllä.

Uusiutuvan liikennesähkön määrä saadaan kertomalla yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetun sähkön määrä Suomen kahden edellisen vuoden aikana toimitetun uusiutuvan sähkön keskimääräisellä osuudella. Liikennesähkö katsotaan kokonaan uusiutuvaksi, jos sähkö saadaan suorasta liittännästä uusiutuvaa sähköä tuottavasta laitoksesta. Energiavirasto vahvistaa vuosittain kunakin vuonna sovellettavan uusiutuvan sähkön keskimääräisen osuuden.

Uusiutuvan liikennesähkön energiasisällön lasketaan täyttävän jakeluelvoitetta kolminkertaisena.

5 d §

Jakeluelvoitteen joustomekanismi ja sitä koskevat vaatimukset

Jakelija voi täyttää 5 §:n 1 momentissa säädetystä jakeluelvoitteesta Suomessa toteutetuilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla enintään 5,5 prosenttiyksikköä.

Energiavirasto voi hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuksi vaihtoehtoiseksi päästövähennystoimeksi toimen, joka kohdistuu sitovista vuotuisista kasviuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021-2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisiin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) 525/2013 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/842 2 artiklassa tarkoitettuun soveltamisalaan.

Lisäksi päästövähennystoimella saavutetun kasviuonekaasupäästövähenemän tulee olla:

- 1) luotettavasti mitattu;
- 2) lisäinen;
- 3) laskettu suhteessa laskennalliseen arvioon päästöjen tai poistumien kehityksestä ilman päästövähennystoimen toteutusta;
- 4) pysyvä;
- 5) kaksinkertainen verrattuna yhden megajoulen dieselin aiheuttamaan kasviuonekaasupäästöön;
- 6) sellainen, että toimi ei aiheuta kasviuonepäästöjen kasvua tai hiilinielun pienenemistä toiminnan rajojen ulkopuolella; ja
- 7) riippumattoman todentajan varmentama.

Energiavirasto voi lisäksi hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuksi vaihtoehtoiseksi päästövähennystoimeksi toimen, joka kohdistuu ilmastolain (423/2022) 6 §:n 9 kohdassa tarkoitettuun maankäyttösektoriin. Tässä tarkoitettulla päästövähennystoimella voidaan täyttää 1 momentissa tarkoitettu enimmäisosuudesta enintään 1 prosenttiyksikön. Päästövähennystoimen hyväksymiseen sovelletaan, mitä 3 momentissa säädetään päästövähennystoimen hyväksymisen vaatimuksista.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin vaihtoehtoisten päästövähennystoimien yleisistä hyväksymisvaatimuksista sekä antaa tarkempia säännöksiä siitä, mitä toimia voidaan hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuksi vaihtoehtoisiksi päästövähennystoimiksi.

5 e §

Joustomekanismin hyväksymishakemus

Jakelijan on haettava päästövähennystoimen hyväksymistä Energiavirastolta ennen toimen toteuttamista. Hakemuksessa on esitettävä tarpeelliset tiedot päästövähennystoimesta, päästövähennystoimen toteuttajasta ja toimella saavutettavan kasviuonekaasupäästövähenemän laskentamenetelmästä. Hakemukseen on myös liitettävä todentajan lausunto päästövähennystoimen vaatimustenmukaisuudesta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä joustomekanismia koskevan hakemuksen sisällöstä ja sen liitteenä toimitettavasta todentajan lausunnosta.

5 f §

Joustomekanismin ajallinen hyödyntäminen

Päästövähennystoimi hyväksytään jakeluelvoitteeseen seuraavana vuotena siitä kalenterivuodesta, jonka aikana päästövähennystoimen kasviuonekaasupäästövähenemä on luotettavasti todennettu toteutetuksi. Jakelijan on annettava todentajalle toimeksianto tarkastaa, että toteutettu päästövähennystoimi vastaa Energiaviraston hyväksymää päästövähennystoimea. Todentajan lausunto on toimitettava 7 §:ssä tarkoitettun ilmoituksen yhteydessä.

5 g §

Joustomekanismin todentajat

Todentajan tehtävänä on antaa 5 e ja 5 f §:ssä tarkoitetut lausunnot.

Todentajan hyväksymiseen ja valvontaan sovelletaan, mitä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 26 §:ssä, 27 §:ssä, 28 §:n 2-3 momentissa, 29 §:ssä ja 30 §:ssä säädetään.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä todentajan tehtävistä ja niiden suorittamisesta sekä todentajan pätevyysalueista.

5 h §

Jakeluelvoitteen ylittäminen

Jos jakelija on kalenterivuonna toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa ja biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain (418/2019) mukaista samaa kalenterivuotta koskevaa jakeluelvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi kuitenkin olla enintään 30 prosenttia sen kalenterivuoden jakeluelvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui, ja siirtyvällä määrällä voidaan täyttää enintään 30 prosenttia biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain mukaisesta jakeluelvoitteesta.

Jos jakelija on kalenterivuonna toimittanut kulutukseen enemmän biopolttoaineita, biokaasua tai muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita kuin 5 §:n 3 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden lisävelvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi kuitenkin olla enintään 30 prosenttia sen kalenterivuoden lisävelvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jos jakelija on kalenterivuonna 2022 toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin mitä 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden kokonaisuudessaan huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jos jakelija on kalenterivuonna 2023 toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin mitä 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden kokonaisuudessaan huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa.

6 §

Jakelijoiden väliset sopimukset

Jakeluelvoitteensa, lisävelvoitteensa tai vähimmäisosuusvelvoitteensa täyttämiseksi jakelija voi sopia velvoitteensa siirtämisestä osittain tai kokonaan toiselle jakelijalle. Jakelija voi myös sopia 5 a §:ssä säädettyjen raaka-ainerajoitusosuuksien siirtämisestä osittain tai kokonaan toisen jakelijan hyödynnettäväksi. Jos sopimus riitautetaan tai jakeluelvoitetta ei muusta sopimussuhteeseen liittyvästä syystä ole täytetty, kukin jakelija vastaa jakeluelvoitteensa täyttämisestä ja tämän lain mukaisista seuraamuksista. Sopimuksesta on toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

6 a §

Sopimukset liikennesähkön toimittajan kanssa

Jakelija voi sopia 5 §:n 1 momentissa tarkoitetun jakeluelvoitteen täyttämistä liikennesähkön toimittajan tai hänen valtuuttamansa välittäjän kanssa. Sopimuksen on kohdistuttava samaan kalenterivuoteen, jolta 7 §:n mukainen ilmoitus tehdään ja siitä on toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä. Jos sopimus riitautetaan, sopimuksen mukaista uusiutuvan liikennesähkön määrää ei huomioida jakeluelvoitteessa.

Liikennesähkön toimittajan tai hänen valtuuttamansa välittäjän on viimeistään sopimusta koskevan kalenterivuoden seuraavan maaliskuun aikana toimitettava Energiavirastolle:

1) tiedot kalenterivuoden aikana yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetusta sähkön määrästä, jonka tilintarkastuslaissa (1141/2015) tarkoitettu tilintarkastaja on tarkastanut ja josta hän on antanut raportin;

2) sopimukseen kuuluvien yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden tunnistekoodit.

6 b §

Sopimukset välituotevetyä käyttävien jalostamoiden kanssa

Voidakseen täyttää 5 §:n 4 momentissa säädettyä vähimmäisosuusvelvoitetta 5 §:n 5 momentissa tarkoitetulla välituotevedyllä, jakelijan on solmittava sopimus vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämistä välituotevetyä käyttävän jalostamon kanssa. Sopimuksen on kohdistuttava samaan kalenterivuoteen, jolta 7 §:n mukainen ilmoitus tehdään ja siitä on toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä. Jos sopimus riitautetaan, sopimuksen mukaista välituotevetyä ei huomioida jakeluelvoitteessa.

7 §

Ilmoitusvelvollisuus

Jakelijan on vuosittain ilmoitettava edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittamansa moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, liikennesähkön, biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden, mukaan lukien välituotevedyn, ja uusiutuvan liikennesähkön määrä tuotteittain.

Jakelijan, joka 6 §:ssä tarkoitetun sopimuksen perusteella toimittaa kulutukseen biopolttoaineita, biokaasua tai muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita, on ilmoituksessaan eriteltävä sopimuksen mukaisesti niiden määrät.

Ilmoituksessa on lisäksi oltava tieto biopolttoaine- ja biokaasu-erien sekä muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaine-erien kestävyyskriteerien mukaisuuden osoittamisesta sekä 5 §:n 3 ja 4 momentissa ja 5 a §:ssä tarkoitettujen biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden osuuksista.

Ilmoituksessa on oltava tieto toteutetuista 5 d §:ssä tarkoitetuista päästövähennystoimista, niiden kasvihuonekaasupäästövähennyksistä ja sovellettavasta osuudesta jakeluelvoitteessa.

Ilmoitus on toimitettava viimeistään ilmoituksessa tarkoitettua kalenterivuotta seuraavan maaliskuun aikana Energiavirastolle.

Jakelijan on viipymättä kirjattava komission tietokantaan tiedot:

- 1) uusiutuvien polttoaineiden liiketoimista;
- 2) polttoaineiden kestävyysominaisuuksista.

8 §

Kirjanpitovelvollisuus

Jakelijan on pidettävä sellaista kirjanpitoa, josta käy selville kulutukseen toimitetun moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, liikennesähkön sekä biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta

kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden määrät sekä biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja uusiutuvan liikennesähkön energiasisällöt ja muut tämän lain noudattamisen valvontaa varten tarvittavat tiedot.

9 a §

Energiaviraston tarkastusoikeus

Energiavirastolla on oikeus päästä jakelijan tai liikennesähkön toimittajan hallinnassa oleviin tiloihin, jos se on tarpeen tässä laissa tarkoitettun valvonnan kannalta tarpeen, sekä tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Tarkastusta ei kuitenkaan saa toimittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyissä tiloissa. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

Energiavirastolla on tarkastusta suorittaessaan oikeus ottaa jakelijan tai liikennesähkön toimittajan asiakirjat ja muuta aineistoa haltuunsa, jos se on tarkastuksen tavoitteiden toteuttamisen kannalta välttämätöntä. Aineisto tulee palauttaa viipymättä, kun tarkastuksen suorittaminen ei enää edellytä aineiston hallussapitoa.

Jakelijan tai liikennesähkön toimittajan tulee avustaa Energiavirastoa tarkastuksen suorittamisessa.

10 §

Ylivoimainen este

Jos jakelija ei uusiutuvien polttoaineiden saatavuudesta tapahtuneiden poikkeuksellisten ja ennakoimattomien muutosten tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi kykene täyttämään jakelovelvoitettaan, lisävelvoitettaan tai vähimmäisosuusvelvoitettaan, työ- ja elinkeinoministeriö voi jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:n 1 momentissa säädettyä prosenttiosuutta tai 5 §:n 3 momentissa tai 4 momentissa säädettyä prosenttiyksikköä taikka poistaa jakelovelvoitteen, lisävelvoitteen tai vähimmäisosuusvelvoitteen hakemuksessa tarkoitettun kalenterivuoden osalta.

Velvoitteen alentamista tai poistamista koskeva hakemus on toimitettava työ- ja elinkeinoministeriölle 7 §:n 4 momentissa säädettyssä määräajassa ja jäljennös hakemuksesta on toimitettava Energiavirastolle mainitussa pykälässä tarkoitettun ilmoituksen yhteydessä.

11 §

Seuraamusmaksut

Jollei jakelija ole 5 §:n 1–2 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut uusiutuvia polttoaineita kulutukseen, Energiaviraston on määrättävä sille jakelovelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,04 euroa megajoulelta. Jollei jakelija ole 5 §:n 3 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut biopolttoaineita, biokaasua ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita kulutukseen, Energiaviraston on määrättävä sille lisävelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,03 euroa megajoulelta. Jollei jakelija ole 5 §:n 4 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita kulutukseen, Energiaviraston on määrättävä sille vähimmäisosuusvelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,055 euroa megajoulelta.

Seuraamusmaksu jakeluelvoitteen, lisävelvoitteen tai vähimmäisosuusvelvoitteen noudattamatta jättämisestä määrätään jakeluelvoitteen osalta 5 §:n 1-2 momentin, lisävelvoitteen osalta 5 §:n 3 momentin ja vähimmäisosuusvelvoitteen osalta 5 §:n 4 momentin mukaisesti laskettavan kyseisten uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimitamista koskevan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei ole täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella.

Seuraamusmaksut on määrättävä sen kalenterivuoden aikana, jona 7 §:n 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on annettu tai se olisi pitänyt antaa. Jos seuraamusmaksut ovat jääneet kokonaan tai osittain määräämättä sen johdosta, että jakelija on kokonaan tai osaksi laiminlyönyt ilmoittamisvelvollisuutensa tai antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän ilmoituksen, Energiaviraston on määrättävä määräämättä jääneet seuraamusmaksut jakelijan maksettaviksi. Seuraamusmaksut on määrättävä edellä tarkoitettua kalenterivuotta seuraavien kolmen vuoden kuluessa.

Seuraamusmaksut määrätään 10 §:ssä tarkoitettua jakeluelvoitteen, lisävelvoitteen tai vähimmäisosuusvelvoitteen alentamista tai poistamista koskevasta hakemuksesta huolimatta. Seuraamusmaksut on palautettava siltä osin kuin jakeluelvoitetta, lisävelvoitetta tai vähimmäisosuusvelvoitetta alennetaan.

Jos seuraamusmaksun määrä on enintään 1000 euroa, Energiavirasto voi jättää sen määräämättä.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jollei jakelija ole 5 §:n 1–2 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut uusiutuvia polttoaineita kulutukseen vuosien 2024–2027 aikana, Energiaviraston on määrättävä sille jakeluelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on:

- 1) 0,04 euroa megajoulelta 13,5 prosenttiyksikköön asti;
- 2) 0,025 euroa megajoulelta 13,5 ja 18 prosenttiyksikön välillä;
- 3) 0,0175 euroa megajoulelta 18 prosenttiyksikköä ylittävältä osalta.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jollei jakelija ole 5 §:n 3 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut biopolttoaineita, biokaasua ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita kulutukseen vuosien 2024–2027 aikana, Energiaviraston on määrättävä sille lisävelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on:

- 1) 0,03 euroa megajoulelta 2 prosenttiyksikköön asti;
- 2) 0,024 euroa megajoulelta 2 prosenttiyksikköä ylittävältä osalta.

13 §

Muutoksenhaku

Työ- ja elinkeinoministeriön tämän lain nojalla tekemään päätökseen ja Energiaviraston 3 a, 5 b, 5 e ja 12 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Tämän lain 5 d §:n 4 momentin voimaantulosta säädetään kuitenkin valtioneuvoston asetuksella.

2.

Laki

biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain (393/2013) 4 §:n 16 kohta ja 6 §:n 4 momentti, sellaisena kuin ne ovat laeissa 967/2020 ja 604/2021, seuraavasti:

4 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

16) *muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla* nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita, joiden energiasisältö on peräisin muista uusiutuvista energialähteistä kuin biomassasta.

6 §

Kasvihuonekaasupäästövähennys

Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden elinkaaren aikaisten kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 70 prosenttia pienemmät kuin korvaavan fossiilisen polttoaineen kasvihuonekaasupäästöt.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annettu laki (170/2018).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Petteri Orpo

..ministeri Etunimi Sukunimi

1.

Laki

uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 2 §:n 1 momentin 3, 4 ja 15 kohta, 5, 5 a, 5 b, 6-8, 10 ja 11 § sekä 13 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat 2 §:n 1 momentin 3, 4 ja 15 kohta sekä 6-8, 10 ja 11 § laissa 603/2021, 5 § laeissa 603/2021, 1134/2022 ja 1279/2023, 5 a § laeissa 387/2017 ja 603/2021, 5 b § laeissa 603/2021, 657/2022 ja 1134/2022 sekä 13 §:n 1 momentti laeissa 802/2020 ja 603/2021, ja

lisätään 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 603/2021, uusi 16 ja 17 kohta sekä lakiin uusi 5 c- 5 h, 6 a-b ja 9 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) *muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla nestemäisillä ja kaasumaisilla liikenteen polttoaineilla* biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 §:n 16 kohdassa tarkoitettua polttoainetta;

4) *uusiutuvilla polttoaineilla* biopolttoaineita, biokaasua ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia *nestemäisiä ja kaasumaisia liikenteen polttoaineita*;

15) *energiasisällöllä* polttoaineen alempaa lämpöarvoa, jota määritettäessä polttoaine katsotaan toimitetuksi 15 celsiusasteen lämpötilassa.

(uusi alakohta)

3) *muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla* biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 §:n 16 kohdassa tarkoitettua polttoainetta;

4) *uusiutuvilla polttoaineilla* biopolttoaineita, biokaasua ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita;

15) *energiasisällöllä* polttoaineen alempaa lämpöarvoa, jota määritettäessä polttoaine katsotaan toimitetuksi 15 celsiusasteen lämpötilassa;

16) *liikennesähkön toimittajalla vaihtoehdoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 (jakeluinfrasetus) 2 artiklan 39 kohdassa tarkoitettua la-
tauspisteen ylläpitäjää;*

Voimassa oleva laki

(uusi alakohta)

5 §

Uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittaminen

Jakelija on velvollinen toimittamaan uusiutuvia polttoaineita kulutukseen. Uusiutuvien polttoaineiden energiasisällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä (*jakeluvelvoite*) tulee olla vähintään:

- 1) 20,0 prosenttia vuonna 2020;
- 2) 18,0 prosenttia vuonna 2021;
- 3) 12,0 prosenttia vuonna 2022;
- 4) 13,5 prosenttia vuonna 2023;
- 5) 13,5 prosenttia vuonna 2024;
- 6) 29,0 prosenttia vuonna 2025;
- 7) 29,0 prosenttia vuonna 2026;
- 8) 30,0 prosenttia vuonna 2027;
- 9) 31,0 prosenttia vuonna 2028;
- 10) 32,0 prosenttia vuonna 2029;
- 11) 34,0 prosenttia vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Biopolttoaineen energiasisällön lasketaan täyttävän jakeluvelvoitetta vuonna 2020 kaksinkertaisena, jos se on valmistettu liitteessä tarkoitettusta raaka-aineesta.

Jakelijan on osoitettava biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain mukaisesti, että 1 momentissa tarkoitetut *biopolttoaineet, biokaasu ja muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset liikenteen polttoaineet* täyttävät mainitussa laissa säädetyt kestävyyskriteerit. *Myös 2 momentissa tarkoitettujen raaka-aineiden tulee täyttää mainitussa laissa säädetyt vaatimukset.*

Ehdotus

17) yleisesti saatavilla olevalla latauspisteellä jakeluinfra-asetuksen artiklan 48 kohdassa tarkoitettua latauspistettä, joka on jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 kohdassa tarkoitettui yleisesti saatavilla oleva, ja jonka mittauslaite täyttää mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset.

5 §

Uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittaminen

Jakelija on velvollinen toimittamaan uusiutuvia polttoaineita kulutukseen. Uusiutuvien polttoaineiden ja *uusiutuvan liikennesähkön* energiasisällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, *liikennesähkön*, biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja *uusiutuvan liikennesähkön* energiasisällön kokonaismäärästä (*jakeluvelvoite*) tulee olla vähintään:

- 1) 20,0 prosenttia vuonna 2020;
- 2) 18,0 prosenttia vuonna 2021;
- 3) 12,0 prosenttia vuonna 2022;
- 4) 13,5 prosenttia vuonna 2023;
- 5) 13,5 prosenttia vuonna 2024;
- 6) 16,5 prosenttia vuonna 2025;
- 7) 19,5 prosenttia vuonna 2026;
- 8) 22,5 prosenttia vuonna 2027;
- 9) 31,0 prosenttia vuonna 2028;
- 10) 32,0 prosenttia vuonna 2029;
- 11) 34,0 prosenttia vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Jakelijan on osoitettava biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain mukaisesti, että 1 momentissa tarkoitetut *uusiutuvat polttoaineet* täyttävät mainitussa laissa säädetyt kestävyyskriteerit.

Voimassa oleva laki

Jakeluelvoitteesta on täytettävä liitteen A osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla, taikka muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla *nestemäisillä ja kaasumaisilla liikenteen* polttoaineilla (*lisävelvoite*):

- 1) 2,0 prosenttiyksikköä vuosina 2021–2023;
- 2) 2,0 prosenttiyksikköä vuonna 2024 ja 3,0 prosenttiyksikköä vuonna 2025;
- 3) 6,0 prosenttiyksikköä vuosina 2026 ja 2027;
- 4) 8,0 prosenttiyksikköä vuonna 2028;
- 5) 9,0 prosenttiyksikköä vuonna 2029;
- 6) 10,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Liitteen A osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotettujen tai valmistettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus tulee olla kuitenkin vähintään (vähimmäisosuusvelvoite):

- 1) 0,2 prosenttiyksikköä vuosina 2022–2024;
- 2) 1,0 prosenttiyksikköä vuosina 2025–2029;
- 3) 3,5 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Edellä 5 momentissa säädetyn vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämistä ei kuitenkaan edellytetä jakelijalta, joka toimittaa kulutukseen ainoastaan muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia nestemäisiä ja kaasumaisia liikenteen polttoaineita.

Ravinto- ja rehuksveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus saa olla enintään yhden prosenttiyksikön suurempi kuin niiden

Ehdotus

Jakeluelvoitteesta on täytettävä liitteen A osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla, taikka muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla (*lisävelvoite*):

- 1) 2,0 prosenttiyksikköä vuosina 2021–2024;
- 2) 3,0 prosenttiyksikköä vuonna 2025;
- 3) 4,0 prosenttiyksikköä vuosina 2026 ja 2027;
- 4) 8,0 prosenttiyksikköä vuonna 2028;
- 5) 9,0 prosenttiyksikköä vuonna 2029;
- 6) 10,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden osuus tulee olla kuitenkin vähintään (vähimmäisosuusvelvoite):

- 1) 1,5 prosenttiyksikköä vuonna 2028 ja 2029;
- 2) 4,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Edellä 4 momentissa säädettyä vähimmäisosuusvelvoitetta voi täyttää myös muuta kuin biologista alkuperää olevalla uusiutuvalla polttoaineella, jota käytetään välituotteena (välituotevety) Suomessa sijaitsevalla jalostamolla perinteisten liikenteen polttoaineiden tai biopolttoaineiden tuotantoon, enintään:

- 1) 0,5 prosenttiyksikköä vuonna 2028 ja 2029;
- 2) 1,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Mikäli vähimmäisosuusvelvoitetta täytetään biopolttoaineiden tuotannossa käytetyllä välituotevedyllä, välituotevedyn käytöllä saavutettua kasvihuonekaasupäästöjen vähennystä ei saa ottaa huomioon biopolttoaineiden kasvihuonekaasupäästövähennysten laskennassa.

Edellä 4 momentissa säädetyn vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämistä ei kuitenkaan edellytetä 3 §:n 3 momentissa tarkoitettulta jakelijalta.

5 a §

Jakeluelvoitteen raaka-ainerajoitukset

osuus oli kulutukseen toimitetuista liikenne- polttoaineista vuonna 2020, kuitenkin enintään 7 prosenttiyksikköä jakeluelvoitteesta. Energiavirasto vahvistaa ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun enimmäisosuuden määrän 30 päivänä kesäkuuta 2021.

Sellaisten ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, osuutta jakeluelvoitteesta alennetaan seuraavasti:

1) osuus ei saa ylittää:

a) tällaisten polttoaineiden osuutta vuonna 2019 kulutukseen toimitettujen biopolttoaineiden ja biokaasun energiasisällön kokonaismäärästä 30 päivän kesäkuuta 2021 ja 31 päivän joulukuuta 2023 välisenä aikana nämä päivät mukaan lukien;

b) 50 prosenttia tällaisten polttoaineiden osuudesta vuonna 2019 1 päivän tammikuuta 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2029 välisenä aikana nämä päivät mukaan lukien;

2) 1 päivästä tammikuuta 2030 edellä tarkoitettuja biopolttoaineita tai biokaasua ei saa sisältyä jakeluelvoitteeseen.

Energiaviraston määräyksellä vahvistetaan 8 momentissa tarkoitettujen ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun enimmäisosuudet.

Edellä 8 momentissa tarkoitettua rajoitusta ei kuitenkaan sovelleta, jos kyseinen biopolttoaine- tai biokaasuerä on sertifioitu sellaisena biopolttoaineena tai biokaasuna, josta todennäköisesti ei aiheudu epäsuoria maankäytön muutoksia.

5 a §

Ennakkotieto

Energiavirasto voi hakemuksesta päättää antaa ennakkotiedon siitä, onko kyseessä 5 §:ssä tarkoitettu raaka-aine. Hakemuksen voi tehdä jakelija, joka täyttää tai aikoo täyttää jakeluelvoitettaan kyseisistä raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla, taikka biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 §:n 13 kohdassa tarkoitettu toiminnanharjoittaja, joka

Ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus saa olla enintään 2,6 prosenttiyksikköä jakeluelvoitteesta.

Liitteen B osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus saa olla enintään 1,7 prosenttiyksikköä jakeluelvoitteesta.

Sellaisten ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, osuutta jakeluelvoitteesta alennetaan seuraavasti:

1) osuus ei saa ylittää:

a) tällaisten polttoaineiden osuutta vuonna 2019 kulutukseen toimitettujen biopolttoaineiden ja biokaasun energiasisällön kokonaismäärästä 30 päivän kesäkuuta 2021 ja 31 päivän joulukuuta 2023 välisenä aikana nämä päivät mukaan lukien;

b) 50 prosenttia tällaisten polttoaineiden osuudesta vuonna 2019 1 päivän tammikuuta 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2029 välisenä aikana nämä päivät mukaan lukien;

2) 1 päivästä tammikuuta 2030 edellä tarkoitettuja biopolttoaineita tai biokaasua ei saa sisältyä jakeluelvoitteeseen.

Energiaviraston määräyksellä vahvistetaan 3 momentissa tarkoitettujen ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun enimmäisosuudet.

Edellä 3 momentissa tarkoitettua rajoitusta ei kuitenkaan sovelleta, jos kyseinen biopolttoaine- tai biokaasuerä on sertifioitu sellaisena biopolttoaineena tai biokaasuna, josta todennäköisesti ei aiheudu epäsuoria maankäytön muutoksia.

5 b §

Ennakkotieto

Energiavirasto voi hakemuksesta päättää antaa ennakkotiedon siitä, onko kyseessä 5 tai 5 a §:ssä tarkoitettu raaka-aine. Hakemuksen voi tehdä jakelija, joka täyttää tai aikoo täyttää jakeluelvoitettaan kyseisistä raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla, taikka biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4

käyttää tai aikoo käyttää kyseisiä raaka-aineita biopolttoaineiden tai biokaasun tuotannossa tai valmistuksessa.

Hakemuksessa tulee olla tiedot raaka-aineesta ja sen hyödyntämiseksi tehdyistä yksityiskohtaisista suunnitelmista sekä asian arvioimiseksi ja ratkaisemiseksi tarvittava selvitys.

Ennakkotietoa koskeva lainvoimainen päätös on voimassa toistaiseksi. Energiavirasto voi peruuttaa päätöksen tulkintakäytännön muuttamisen vuoksi tai muusta erityisestä syystä.

Päätöstä on noudatettava hakijan vaatimuksesta sovellettaessa tätä lakia, jollei päätöstä annettaessa sovellettua säännöstä ole muutettu tai päätöstä peruutettu. Peruutettua päätöstä on hakijan vaatimuksesta kuitenkin noudatettava kahden kalenterikuukauden ajan sitä seuraavan kalenterikuukauden alusta, jolloin peruuttaminen annettiin hakijalle tiedoksi. Energiavirasto voi lisäksi päättää, että päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, jollei muutoksenhakutuomioistuvin toisin määrää.

Tarkempia säännöksiä ennakkotietoa koskevasta hakemuksesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

§:n 13 kohdassa tarkoitettu toiminnanharjoittaja, joka käyttää tai aikoo käyttää kyseisiä raaka-aineita biopolttoaineiden tai biokaasun tuotannossa tai valmistuksessa.

Hakemuksessa tulee olla tiedot raaka-aineesta ja sen hyödyntämiseksi tehdyistä yksityiskohtaisista suunnitelmista sekä asian arvioimiseksi ja ratkaisemiseksi tarvittava selvitys.

Ennakkotietoa koskeva lainvoimainen päätös on voimassa toistaiseksi. Energiavirasto voi peruuttaa päätöksen tulkintakäytännön muuttamisen vuoksi tai muusta erityisestä syystä.

Päätöstä on noudatettava hakijan vaatimuksesta sovellettaessa tätä lakia, jollei päätöstä annettaessa sovellettua säännöstä ole muutettu tai päätöstä peruutettu. Peruutettua päätöstä on hakijan vaatimuksesta kuitenkin noudatettava kahden kalenterikuukauden ajan sitä seuraavan kalenterikuukauden alusta, jolloin peruuttaminen annettiin hakijalle tiedoksi. Energiavirasto voi lisäksi päättää, että päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, jollei muutoksenhakutuomioistuvin toisin määrää.

Tarkempia säännöksiä ennakkotietoa koskevasta hakemuksesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

(uusi pykälä)

5 c §

Uusiutuva liikennesähkö

Jakelija voi täyttää 5 §:n 1 momentissa tarkoitettua jakeluvuoroitetta Suomessa sijaitsevien yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetulla uusiutuvalla sähköllä.

Uusiutuvan liikennesähkön määrä saadaan kertomalla yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetun sähkön määrä Suomen kahden edellisen vuoden aikana toimitetun uusiutuvan sähkön keskimääräisellä osuudella. Liikennesähkö katsotaan kokonaan uusiutuvaksi, jos sähkö saadaan suorasta liitännästä uusiutuvaa sähköä tuottavasta laitoksesta. Energiavirasto vahvistaa vuosittain kunakin vuonna sovellettavan uusiutuvan sähkön keskimääräisen osuuden.

Uusiutuvan liikennesähkön energiasisällön lasketaan täyttävän jakeluvuoroitetta kolmin kertaisena.

Jakeluvelvoitteen joustomekanismi ja sitä koskevat vaatimukset

Jakelija voi täyttää 5 §:n 1 momentissa säädetystä jakeluvelvoitteesta Suomessa toteutetuilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla enintään 5,5 prosenttiyksikköä.

Energiavirasto voi hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuksi vaihtoehtoiseksi päästövähennystoimeksi toimen, joka kohdistuu sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021-2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisiin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) 525/2013 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/842 2 artiklassa tarkoitettuun soveltamisalaan.

Lisäksi päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulee olla:

- 1) luotettavasti mitattu;*
- 2) lisäinen;*
- 3) laskettu suhteessa laskennalliseen arvioon päästöjen tai poistumien kehityksestä ilman päästövähennystoimen toteutusta;*
- 4) pysyvä;*
- 5) kaksinkertainen verrattuna yhden megajoulen dieselin aiheuttamaan kasvihuonekaasupäästöön;*
- 6) sellainen, että toimi ei aiheuta kasvihuonepäästöjen kasvua tai hiilinielun pienenemistä toiminnan rajojen ulkopuolella; ja*
- 7) riippumattoman todentajan varmentama.*

Energiavirasto voi lisäksi hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuksi vaihtoehtoiseksi päästövähennystoimeksi toimen, joka kohdistuu ilmastolain (423/2022) 6 §:n 9 kohdassa tarkoitettuun maankäyttösektoriin. Tässä tarkoitettulla päästövähennystoimella voidaan täyttää 1 momentissa tarkoitettua enimmäisosuudesta enintään 1 prosenttiyksikön. Päästövähennystoimen hyväksymiseen sovelletaan, mitä 3 momentissa säädetään päästövähennystoimen hyväksymisen vaatimuksista.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin vaihtoehtoisten päästövähennystoimien yleisistä hyväksymisvaatimuksista sekä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

antaa tarkempia säännöksiä siitä, mitä toimia voidaan hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuiksi vaihtoehtoisiksi päästövähennystoimiksi.

(uusi pykälä)

5 e §

Joustomekanismin hyväksymishakemus

Jakelijan on haettava päästövähennystoimen hyväksymistä Energiavirastolta ennen toimen toteuttamista. Hakemuksessa on esitettävä tarpeelliset tiedot päästövähennystoimesta, päästövähennystoimen toteuttajasta ja toimella saavutettavan kasvihuonekaasupäästövähennyksen laskentamenetelmästä. Hakemukseen on myös liitettävä todentajan lausunto päästövähennystoimen vaatimustenmukaisuudesta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä joustomekanismia koskevan hakemuksen sisällöstä ja sen liitteenä toimitettavasta todentajan lausunnosta.

(uusi pykälä)

5 f §

Joustomekanismin ajallinen hyödyntäminen

Päästövähennystoimi hyväksytään jakeluvelvoitteeseen seuraavana vuotena siitä kalenterivuodesta, jonka aikana päästövähennystoimen kasvihuonekaasupäästövähennyksen luotettavasti todennettu toteutetuksi. Jakelijan on annettava todentajalle toimeksianto tarkastaa, että toteutettu päästövähennystoimi vastaa Energiaviraston hyväksymää päästövähennystoimea. Todentajan lausunto on toimitettava 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

(uusi pykälä)

5 g §

Joustomekanismin todentajat

Todentajan tehtävänä on antaa 5 e ja 5 f §:ssä tarkoitetut lausunnot.

Todentajan hyväksymiseen ja valvontaan sovelletaan, mitä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 26 §:ssä, 27 §:ssä, 28 §:n 2-3 momentissa, 29 §:ssä ja 30 §:ssä säädetään.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä todentajan tehtävistä ja

niiden suorittamisesta sekä todentajan pätevyysalueista.

5 b §

Jakeluelvoitteen ylittäminen

Jos jakelija on kalenterivuonna toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa ja biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain (418/2019) mukaista samaa kalenterivuotta koskevaa jakeluelvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi kuitenkin olla enintään 30 prosenttia sen kalenterivuoden jakeluelvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui, ja siirtyvällä määrällä voidaan täyttää enintään 30 prosenttia biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain mukaisesta jakeluelvoitteesta.

Jos jakelija on kalenterivuonna toimittanut kulutukseen enemmän biopolttoaineita, biokaasua tai muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia *nestemäisiä tai kaasumaisia liikenteen* polttoaineita kuin 5 §:n 4 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden lisävelvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi kuitenkin olla enintään 30 prosenttia sen kalenterivuoden lisävelvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jos jakelija on kalenterivuonna 2022 toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin mitä 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden kokonaisuudessaan huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jos jakelija on kalenterivuonna 2023 toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin mitä 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden kokonaisuudessaan huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa.

6 §

5 h §

Jakeluelvoitteen ylittäminen

Jos jakelija on kalenterivuonna toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa ja biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain (418/2019) mukaista samaa kalenterivuotta koskevaa jakeluelvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi kuitenkin olla enintään 30 prosenttia sen kalenterivuoden jakeluelvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui, ja siirtyvällä määrällä voidaan täyttää enintään 30 prosenttia biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain mukaisesta jakeluelvoitteesta.

Jos jakelija on kalenterivuonna toimittanut kulutukseen enemmän biopolttoaineita, biokaasua tai muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita kuin 5 §:n 3 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden lisävelvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi kuitenkin olla enintään 30 prosenttia sen kalenterivuoden lisävelvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jos jakelija on kalenterivuonna 2022 toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin mitä 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden kokonaisuudessaan huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jos jakelija on kalenterivuonna 2023 toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin mitä 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden kokonaisuudessaan huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa.

6 §

Jakelijoiden väliset sopimukset

Jakeluvelvoitteensa, lisävelvoitteensa tai vähimmäisosuusvelvoitteensa täyttämiseksi jakelija voi sopia velvoitteensa siirtämisestä osittain tai kokonaan toiselle jakelijalle. Jakelija voi myös sopia 5 §:n 7 ja 8 momentissa säädettyjen raaka-ainerajoitusosuuksien siirtämisestä osittain tai kokonaan toisen jakelijan hyödynnettäväksi. Jos sopimus riitautetaan tai jakeluvelvoitetta ei muusta sopimussuhteeseen liittyvästä syystä ole täytetty, kukin jakelija vastaa jakeluvelvoitteensa täyttämisestä ja tämän lain mukaisista seuraamuksista. Sopimuksesta on toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

(uusi pykälä)

Jakelijoiden väliset sopimukset

Jakeluvelvoitteensa, lisävelvoitteensa tai vähimmäisosuusvelvoitteensa täyttämiseksi jakelija voi sopia velvoitteensa siirtämisestä osittain tai kokonaan toiselle jakelijalle. Jakelija voi myös sopia 5 a §:ssä säädettyjen raaka-ainerajoitusosuuksien siirtämisestä osittain tai kokonaan toisen jakelijan hyödynnettäväksi. Jos sopimus riitautetaan tai jakeluvelvoitetta ei muusta sopimussuhteeseen liittyvästä syystä ole täytetty, kukin jakelija vastaa jakeluvelvoitteensa täyttämisestä ja tämän lain mukaisista seuraamuksista. Sopimuksesta on toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

6 a §

Sopimukset liikennesähkön toimittajan kanssa

Jakelija voi sopia 5 §:n 1 momentissa tarkoitetun jakeluvelvoitteen täyttämisestä liikennesähkön toimittajan tai hänen valtuuttamansa välittäjän kanssa. Sopimuksen on kohdistuttava samaan kalenterivuoteen, jolta 7 §:n mukainen ilmoitus tehdään ja siitä on toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä. Jos sopimus riitautetaan, sopimuksen mukaista uusiutuvan liikennesähkön määrää ei huomioida jakeluvelvoitteessa.

Liikennesähkön toimittajan tai hänen valtuuttamansa välittäjän on viimeistään sopimusta koskevan kalenterivuoden seuraavan maaliskuun aikana toimitettava Energiavirastolle:

1) tiedot kalenterivuoden aikana yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetusta sähkön määrästä, jonka tilintarkastuslaissa (1141/2015) tarkoitettu tilintarkastaja on tarkastanut ja josta hän on antanut raportin;

2) sopimukseen kuuluvien yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden tunnistekoodit.

(uusi pykälä)

6 b §

Sopimukset välituotevetyä käyttävien jalostamoiden kanssa

Voidakseen täyttää 5 §:n 4 momentissa säädettyä vähimmäisosuusvelvoitetta 5 §:n 5 momentissa tarkoitetulla välituotevedyllä, jakelijan on solmittava sopimus vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämiseksi välituotevetyä käyttävän jalostamon kanssa. Sopimuksen on kohdistuttava samaan kalenterivuoteen, jolta 7 §:n mukainen ilmoitus tehdään ja siitä on toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä. Jos sopimus riitautetaan, sopimuksen mukaista välituotevetyä ei huomioida jakeluelvoitteessa.

7 §

Ilmoitusvelvollisuus

Jakelijan on vuosittain ilmoitettava edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittamansa moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määrä tuotteittain.

Jakelijan, joka 6 §:ssä tarkoitetun sopimuksen perusteella toimittaa kulutukseen biopolttoaineita, biokaasua tai muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia nestemäisiä tai kaasumaisia liikenteen polttoaineita, on ilmoituksessaan eriteltävä sopimuksen mukaisesti niiden määrät.

Ilmoituksessa on lisäksi oltava tieto biopolttoaine- ja biokaasu-erien sekä muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaine-erien kestävyyskriteerien mukaisuuden osoittamisesta sekä 5 §:n 2, 4, 5, 7 ja 8 momentissa tarkoitettujen biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden osuuksista.

7 §

Ilmoitusvelvollisuus

Jakelijan on vuosittain ilmoitettava edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittamansa moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, liikennesähkön, biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden, mukaan lukien välituotevedyn, ja uusiutuvan liikennesähkön määrä tuotteittain.

Jakelijan, joka 6 §:ssä tarkoitetun sopimuksen perusteella toimittaa kulutukseen biopolttoaineita, biokaasua tai muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita, on ilmoituksessaan eriteltävä sopimuksen mukaisesti niiden määrät.

Ilmoituksessa on lisäksi oltava tieto biopolttoaine- ja biokaasu-erien sekä muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaine-erien kestävyyskriteerien mukaisuuden osoittamisesta sekä 5 §:n 3 ja 4 momentissa ja 5 a §:ssä tarkoitettujen biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden osuuksista.

Ilmoituksessa on oltava tieto toteutetuista 5 d §:ssä tarkoitetuista päästövähennystoimista, niiden kasviuonekaasupäästövähennyksestä ja sovellettavasta osuudesta jakeluelvoitteessa.

Voimassa oleva laki

Ilmoitus on toimitettava viimeistään ilmoituksessa tarkoitettua kalenterivuotta seuraavan maaliskuun aikana Energiavirastolle.

Jakelijan on viipymättä kirjattava komission tietokantaan tiedot:

- 1) uusiutuvien polttoaineiden liiketoimista;
- 2) polttoaineiden kestävyysominaisuuksista.

8 §

Kirjanpitovelvollisuus

Jakelijan on pidettävä sellaista kirjanpitoa, josta käy selville kulutukseen toimitetun moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun sekä biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien *nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen* polttoaineiden määrät sekä biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien *nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen* polttoaineiden energiasisällöt ja muut tämän lain noudattamisen valvontaa varten tarvittavat tiedot.

(uusi pykälä)

Ehdotus

Ilmoitus on toimitettava viimeistään ilmoituksessa tarkoitettua kalenterivuotta seuraavan maaliskuun aikana Energiavirastolle.

Jakelijan on viipymättä kirjattava komission tietokantaan tiedot:

- 1) uusiutuvien polttoaineiden liiketoimista;
- 2) polttoaineiden kestävyysominaisuuksista.

8 §

Kirjanpitovelvollisuus

Jakelijan on pidettävä sellaista kirjanpitoa, josta käy selville kulutukseen toimitetun moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, *liikennesähkön* sekä biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden määrät sekä biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja *uusiutuvan liikennesähkön* energiasisällöt ja muut tämän lain noudattamisen valvontaa varten tarvittavat tiedot.

9 a §

Energiaviraston tarkastusoikeus

Energiavirastolla on oikeus päästä jakelijan tai liikennesähkön toimittajan hallinnassa oleviin tiloihin, jos se on tarpeen tässä laissa tarkoitettun valvonnan kannalta tarpeen, sekä tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Tarkastusta ei kuitenkaan saa toimittaa pysyväisluonteeseen asumiseen käytetyissä tiloissa. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

Energiavirastolla on tarkastusta suorittaessaan oikeus ottaa jakelijan tai liikennesähkön toimittajan asiakirjat ja muuta aineistoa haltuunsa, jos se on tarkastuksen tavoitteiden toteuttamisen kannalta välttämätöntä. Aineisto tulee palauttaa viipymättä, kun tarkastuksen suorittaminen ei enää edellytä aineiston hallussapitoa.

Jakelijan tai liikennesähkön toimittajan tulee avustaa Energiavirastoa tarkastuksen suorittamisessa.

10 §

10 §

*Ylivoimainen este**Ylivoimainen este*

Jos jakelija ei uusiutuvien polttoaineiden saatavuudessa tapahtuneiden poikkeuksellisten ja ennakoimattomien muutosten tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi kykene täyttämään jakeluvoitettaan, työ- ja elinkeinoministeriö voi jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:n 1 momentissa säädettyä prosenttiosuutta tai poistaa jakeluvoitteen hakemuksessa tarkoitetun kalenterivuoden osalta.

Jos jakelija ei uusiutuvien polttoaineiden saatavuudesta tapahtuneiden poikkeuksellisten ja ennakoimattomien muutosten tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi kykene täyttämään jakeluvoitettaan, *lisävelvoitettaan tai vähimmäisosuusvelvoitettaan*, työ- ja elinkeinoministeriö voi jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:n 1 momentissa säädettyä prosenttiosuutta tai 5 §:n 3 momentissa tai 4 momentissa säädettyä prosenttiyksikköä taikka poistaa jakeluvoitteen, *lisävelvoitteen tai vähimmäisosuusvelvoitteen* hakemuksessa tarkoitetun kalenterivuoden osalta.

Velvoitteen alentamista tai poistamista koskeva hakemus on toimitettava työ- ja elinkeinoministeriölle 7 §:n 4 momentissa säädetyssä määräajassa ja jäljennös hakemuksesta on toimitettava Energiavirastolle mainitussa pykälässä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

Velvoitteen alentamista tai poistamista koskeva hakemus on toimitettava työ- ja elinkeinoministeriölle 7 §:n 4 momentissa säädetyssä määräajassa ja jäljennös hakemuksesta on toimitettava Energiavirastolle mainitussa pykälässä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

*Jos jakelija ei 5 §:n 4 momentissa tarkoitettujen biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden saatavuudessa tapahtuneiden poikkeuksellisten ja ennakoimattomien muutosten tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi kykene täyttämään *lisävelvoitettaan*, työ- ja elinkeinoministeriö voi jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:n 4 momentissa säädettyä prosenttiyksikköä tai poistaa *lisävelvoitteen* hakemuksessa tarkoitetun kalenterivuoden osalta. Hakemukseen sovelletaan, mitä 2 momentissa säädetään velvoitteen alentamista tai poistamista koskevasta hakemuksesta.*

11 §

11 §

*Seuraamusmaksut**Seuraamusmaksut*

Jollei jakelija ole 5 §:n 1–3 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut uusiutuvia polttoaineita kulutukseen, Energiaviraston on määrättävä sille jakeluvaikeuden noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,04 euroa megajoulelta. Jollei jakelija ole 5 §:n 4 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut biopolttoaineita, biokaasua ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia nestemäisiä ja kaasumaisia liikenteen polttoaineita kulutukseen, Energiaviraston on määrättävä sille lisävelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,03 euroa megajoulelta.

Seuraamusmaksua jakeluvaikeuden noudattamatta jättämisestä määrätään 5 §:n 1–3 momentin mukaisesti laskettavan uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei ole täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella. *Seuraamusmaksua lisävelvoitteen noudattamatta jättämisestä määrätään 5 §:n 4 momentin mukaisesti laskettavan biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei ole täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella.*

Seuraamusmaksut on määrättävä sen kalenterivuoden aikana, jona 7 §:n 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on annettu tai se olisi pitänyt antaa. Jos seuraamusmaksut ovat jääneet kokonaan tai osittain määräämättä sen johdosta, että jakelija on kokonaan tai osaksi laiminlyönyt ilmoittamisvelvollisuutensa tai antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän ilmoituksen, Energiaviraston on määrättävä määräämättä jääneet seuraamusmaksut jakelijan maksettaviksi. Seuraamusmaksut on määrättävä edellä tarkoitettua kalenterivuotta seuraavien kolmen vuoden kuluessa.

Jollei jakelija ole 5 §:n 1–2 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut uusiutuvia polttoaineita kulutukseen, Energiaviraston on määrättävä sille jakeluvaikeuden noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,04 euroa megajoulelta. Jollei jakelija ole 5 §:n 3 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut biopolttoaineita, biokaasua ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita kulutukseen, Energiaviraston on määrättävä sille lisävelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,03 euroa megajoulelta. *Jollei jakelija ole 5 §:n 4 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita kulutukseen, Energiaviraston on määrättävä sille vähimmäisosuusvelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,055 euroa megajoulelta.*

Seuraamusmaksu jakeluvaikeuden, *lisävelvoitteen tai vähimmäisosuusvelvoitteen* noudattamatta jättämisestä määrätään *jakeluvaikeuden osalta 5 §:n 1-2 momentin, lisävelvoitteen osalta 5 §:n 3 momentin ja vähimmäisosuusvelvoitteen osalta 5 §:n 4 momentin* mukaisesti laskettavan kyseisten uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei ole täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella.

Seuraamusmaksut on määrättävä sen kalenterivuoden aikana, jona 7 §:n 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on annettu tai se olisi pitänyt antaa. Jos seuraamusmaksut ovat jääneet kokonaan tai osittain määräämättä sen johdosta, että jakelija on kokonaan tai osaksi laiminlyönyt ilmoittamisvelvollisuutensa tai antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän ilmoituksen, Energiaviraston on määrättävä määräämättä jääneet seuraamusmaksut jakelijan maksettaviksi. Seuraamusmaksut on määrättävä edellä tarkoitettua kalenterivuotta seuraavien kolmen vuoden kuluessa.

Voimassa oleva laki

Seuraamusmaksut määrätään 10 §:ssä tarkoitettusta jakeluelvoitteen tai lisävelvoitteen alentamista tai poistamista koskevasta hakemuksesta huolimatta. Seuraamusmaksut on palautettava siltä osin kuin jakeluelvoitetta tai lisävelvoitetta alennetaan.

13 §

Muutoksenhaku

Työ- ja elinkeinoministeriön tämän lain nojalla tekemään päätökseen ja Energiaviraston 3 a, 5 a ja 12 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

Ehdotus

Seuraamusmaksut määrätään 10 §:ssä tarkoitettusta jakeluelvoitteen, lisävelvoitteen tai vähimmäisosuusvelvoitteen alentamista tai poistamista koskevasta hakemuksesta huolimatta. Seuraamusmaksut on palautettava siltä osin kuin jakeluelvoitetta, lisävelvoitetta tai vähimmäisosuusvelvoitetta alennetaan.

Jos seuraamusmaksun määrä on enintään 1000 euroa, Energiavirasto voi jättää sen määräämättä.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jollei jakelija ole 5 §:n 1–2 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut uusiutuvia polttoaineita kulutukseen vuosien 2024–2027 aikana, Energiaviraston on määrättävä sille jakeluelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on:

- 1) 0,04 euroa megajoulelta 13,5 prosenttiyksikköön asti;*
- 2) 0,025 euroa megajoulelta 13,5 ja 18 prosenttiyksikön välillä;*
- 3) 0,0175 euroa megajoulelta 18 prosenttiyksikköä ylittävältä osalta.*

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jollei jakelija ole 5 §:n 3 momentissa säädetyn mukaisesti toimittanut biopolttoaineita, biokaasua ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita kulutukseen vuosien 2024–2027 aikana, Energiaviraston on määrättävä sille lisävelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on:

- 1) 0,03 euroa megajoulelta 2 prosenttiyksikköön asti;*
- 2) 0,024 euroa megajoulelta 2 prosenttiyksikköä ylittävältä osalta.*

13 §

Muutoksenhaku

Työ- ja elinkeinoministeriön tämän lain nojalla tekemään päätökseen ja Energiaviraston 3 a, 5 b, 5 e ja 12 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Tämän lain 5 d §:n 4 momentin voimaantulosta
säädetään kuitenkin valtioneuvoston asetuk-
sella.*

LUONNOS

2.

Laki

biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain (393/2013) 4 §:n 16 kohta ja 6 §:n 4 momentti, sellaisena kuin ne ovat laeissa 967/2020 ja 604/2021, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

16) muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla *nestemäisillä ja kaasumaisilla liikenteen* polttoaineilla *liikennealalla käytettäviä* nestemäisiä tai kaasumaisia polttoaineita, joiden energiasisältö on peräisin muista uusiutuvista energialähteistä kuin biomassasta.

16) *muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla* nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita, joiden energiasisältö on peräisin muista uusiutuvista energialähteistä kuin biomassasta.

6 §

6 §

Kasvihuonekaasupäästövähennys

Kasvihuonekaasupäästövähennys

Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien *nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen* polttoaineiden elinkaaren aikaisten kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 70 prosenttia pienemmät kuin korvaavan fossiilisen polttoaineen kasvihuonekaasupäästöt.

Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden elinkaaren aikaisten kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 70 prosenttia pienemmät kuin korvaavan fossiilisen polttoaineen kasvihuonekaasupäästöt.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .