

Talousvaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 121/2024 vp): Asia on saapunut talousvaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty maa- ja metsätalousvaliokuntaan ja ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Lausunnot

Asiasta on annettu seuraavat lausunnot:

- ympäristövaliokunta YmVL 15/2024 vp
- maa- ja metsätalousvaliokunta MmVL 21/2024 vp

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Nicoleta Kaitazis, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Harri Haavisto, työ- ja elinkeinoministeriö
- erikoistutkija Anna Sahari, Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- tutkimusprofessori Ilkka Leinonen, Luonnonvarakeskus
- johtava asiantuntija Mari Tenhovirta, Energiavirasto
- puheenjohtaja Jyri Seppälä, Suomen ilmastopaneeli
- yhteiskuntasuhdejohtaja Risto Lahti, Atria Oyj
- toimitusjohtaja Janne Saarikko, Carboreal Oy
- toimitusjohtaja Sami Paatero, Climate Analytics Finland Oy
- asiantuntija; energia ja vetytalous Kari Laine, Kouvola Innovation Oy
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Oyj
- markkinakehitysjohtaja Matti Rautkivi, Nordic Ren-Gas Oy
- Yhteiskuntasuhdepäällikkö Vilhartin Hanhilahti, North European Oil Trade Oy
- toimitusjohtaja Herkko Plit, P2X Solutions
- Senior Consultant Hanna-Mari Ahonen, Perspectives Climate Group
- edunvalvontajohtaja, SOK Liikennekauppa Mika Aho, Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

- toimitusjohtaja Harri Laurikka, Bioenergia ry
- johtava asiantuntija Janne Peljo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- toiminnanjohtaja Anna Virolainen-Hynnä, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
- johtaja Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- ympäristöministeriö
- Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- Huoltovarmuuskeskus
- Compensate
- Demeca Oy
- Gasum Oy
- Helen Oy
- Mäkelä Alu Oy
- S-ryhmä
- Stl Nordic Oy
- Kemianteollisuus ry
- Keskuskauppakamari
- Luonnolliset Ilmastotoimet ry
- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- Metsäteollisuus ry
- Palvelualojen työnantajat PALTA ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- Suomen Yrittäjät ry
- Teknologiateollisuus ry
- WWF Suomi

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia sekä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettua lakia. Samalla kumottaisiin eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annettu laki sekä uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 5 b §:n 4 momentti.

Esityksen pääasiallisena tavoitteena on saattaa jakeluelvoitetta koskeva lainsäädäntö vastamaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjauksia ja niitä muutoksia, jotka on tehty uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä koskevaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vuosien 2025–2027 jakeluelvoitetasoja siten, että ne nousisivat maltillisesti vuoden 2024 jakeluelvoitetasosta, mutta olisivat silti nykyänsäädäntöä alemmalla tasolla. Myös lisäelvoitteen tasoja alennettaisiin vuosina 2026 ja 2027. Niin ikään seuraamusmaksutasoja alennettaisiin vuosiksi 2024–2027. Muuta kuin biologista alkuperää ole-

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

ville 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 muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevan uuden määritelmän edellyttämiä muutoksia.

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

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Ehdotuksen tausta ja lähtökohdat

Hallituksen esityksen tarkoituksena on toimeenpanna hallitusohjelman kirjauksia jakeluvelvoitteesta sekä panna kansallisesti täytäntöön päivitetty RED III -direktiivi liikennettä koskevien artiklojen osalta. Jäsenvaltioiden tulee saattaa RED III -direktiivin edellyttämä lainsäädäntö voimaan 21.5.2025 mennessä.

Ehdotuksen keskeisiä muutoksia ovat 1. velvoitetasojen alentaminen nykyisestä, 2. jakelijan keinovalikoiman laajentaminen ja 3. vetytalouden edistäminen. Vuosien 2025—2027 jakeluvelvoitetasot nousisivat maltillisesti vuoden 2024 tasosta, mutta ne olisivat silti nykyllä tasolla. Jakeluvelvoitteen keinovalikoimaa laajennettaisiin ottamalla velvoitteen piiriin uusiutuva liikennesähkö sekä toteuttamalla jakeluvelvoitteen joustomekanismi.

Talousvaliokunta pitää hallituksen esitykseen sisältyviä lakiehdotuksia perusteltuina ja tarkoituksenmukaisina. Valiokunta puoltaa niiden hyväksymistä seuraavassa esitetyin perusteluin ja yksityiskohtaisissa perusteluissa selvitettyin teknisissä muutoksissa.

Ympäristövaliokunnan lausunto

Ympäristövaliokunta on antanut hallituksen esityksestä lausuntonsa (YmVL 15/2024 vp — HE 121/2024 vp). Ympäristövaliokunta on lausunnossaan kiinnittänyt talousvaliokunnan huomiota siihen, että hallituksen esityksen perustelujen ja valiokunnan asiantuntijakuulemisessa esitettyjen arvioiden mukaan ehdotettujen muutosten arvioidaan vähentävän päästöjä vähemmän kuin tällä hetkellä voimassa oleva laki. Samalla valiokunta on todennut, että päästövähennysten toteutumisen ja investointiympäristön ennakoitavuuden kannalta on kuitenkin tärkeää, että velvoitteen taso palautetaan kasvu-uralle vuotta 2030 kohti. Siksi on hyvä, että jakeluvelvoite kääntyy portaittaiseen kasvuun jo vuonna 2025, ja että voimassa olevaan lainsäädäntöön vuosien 2028—

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

2030 jakeluelvoitteen tasosta ei esitetä muutoksia. Ympäristövaliokunta on samoin kiinnittänyt huomiota arvioon, jonka mukaan jakeluelvoitteeseen tehtävillä muutoksilla voi olla vaikutusta Suomen saamaan rahoitukseen EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä. Valiokunta on yleisesti pitänyt ennustettavaa investointiympäristöä ja kysynnän luomista olennaisina osatekijöinä puhtaan siirtymän toteuttamisessa. Valiokunta on arvioinut lausunnossaan esityksen keskeisiä ehdotuksia, joita tarkastellaan jäljempänä tässä mietinnössä.

Maa- ja metsätalousvaliokunnan lausunto

Maa- ja metsätalousvaliokunta on antanut asiasta lausuntonsa (MmVL 21/2024 vp — HE 121/2024 vp). Valiokunta on korostanut, että tieliikenteen päästöjä ja ohjauskeinoja on tarpeen tarkastella kokonaisuutena ja arvioida myös säädoehdotusten yhteisvaikutuksia. Tieliikenteen päästövähennyskeinoja ovat jakeluelvoitteen lisäksi muut toimet tieliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton edistämiseksi sekä EU:n ilmastolainsäädännön perusteella laajeneva päästökauppa. Eduskunnassa on parhaillaan käsiteltävänä myös hallituksen esitys laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta (HE 119/2024 vp). Jakeluelvoitteen muutoksilla on vaikutusta myös siihen, kuinka suuri osuus polttoaineseikoitteesta on fossiilista polttoainetta ja siten uuden päästökauppa koskevan lain soveltamisalan piirissä. Maa- ja metsätalousvaliokunta on arvioinut esitystä toimialansa kannalta, ja kiinnittänyt huomiota jäljempänä tässä mietinnössä tarkasteltaviin kysymyksiin, kuten jakeluelvoitteen joustomekanismiin ja biokaasun asemaan.

Maa- ja metsätalousvaliokunta on käsitellyt lausunnossaan myös ns. jakeluelvoitteen ylitäyttöä, eli jakelijan mahdollisuutta hyödyntää jakeluelvoitteen ylittävä määrä kulutukseen toimitettuja uusiutuvia polttoaineita seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa. Hallituksen esityksessä esitetään muutoksia ylitäyttöä koskeviin säännöksiin siten, että niissä otetaan huomioon jakeluelvoitteen soveltamisalan laajentuminen uusiutuvaan liikennesähköön ja mahdollisuus jakeluelvoitteen täyttöön myös joustomekanismilla. Lisäksi hallituksen esityksessä esitetään vuoden 2023 ylitäyttöä koskevan säännöksen voimassaolon jatkamista vuoden 2025 loppuun asti, koska vuoden 2024 kulutukseen toimitettujen polttoaineiden määrä vahvistetaan vasta tuolloin Energiaviraston toimesta. Maa- ja metsätalousvaliokunta on pitänyt jakeluelvoitteen ylitäyttöä tärkeänä keinona luoda joustavuutta lainsäädäntöön ja katsoo, että määräaikaisten ylitäytön jatkamista myös tulevina vuosina on perusteltua harkita.

Ehdotuksen tavoitteet ja vaikutukset

Jakeluelvoitelain mukaisia velvoitetasoja laskettaisiin siten, että jakeluelvoite olisi 16,5 prosenttia vuonna 2025, 19,5 prosenttia vuonna 2026 ja 22,5 prosenttia vuonna 2027. Esityksessä ei ehdoteta vuosien 2028—2030 jakeluelvoitetasojen muuttamista. Niin sanottujen kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetaso olisi vuonna 2025 kolme prosenttia ja vuonna 2026 neljä prosenttia nykylainsäädännön mukaisen kuuden prosentin sijasta. Seuraamusmaksujatasoja vuosiksi 2024—2027 alennettaisiin hallitusohjelman lisäpöytäkirjan mukaisesti.

Jakeluelvoitteen alentamisen keskeisenä tavoitteena on polttoaineiden hintojen alentaminen verrattuna nykylainsäädännön mukaiseen tilanteeseen. Ehdotuksen lähtökohtana on vastata hallitusohjelmassa todettuun huolenaiheeseen siitä, että jakeluelvoitteen noustessa sillä saavutettavien päästövähennysten hinta uhkaa nousta vaihtoehtoisia päästövähennystoimia korkeammaksi.

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

Vuosina 2025—2027 hallitusohjelmassa esitetyt jakeluelvoitteen tasot laskisivat dieselin pumppuhinta-arvioita noin 6—7 senttiä per litra, ja E10 bensiinin pumppuhinta-arvioita saman verran eli noin 6—7 senttiä per litra, riippuen tarkastellusta vuodesta. Ehdotus kytkeytyy tavoitteisiin alentaa liikenteen ja logistiikan kustannuksia yritysten kilpailukyvyn ja kuluttajien ostovoiman parantamiseksi. Ehdotus helpottaisi erityisesti autoilevien kotitalouden asemaa.

Ehdotuksen on arvioitu lisäävän valtion valmisteverotuloja kumulatiivisesti vuosina 2024—2027 226 milj. eurolla. Toisaalta ehdotuksen valtiontaloudellisten vaikutusten osalta on todettava, että ehdotukseen liittyy myös tulojen menetyriski. Jakeluelvoitteeseen tehtävillä muutoksilla voi olla vaikutusta myös Suomen elpymis- ja palautumistukivälineestä saataviin maksatuksiin. Fossiilittoman liikenteen tiekartta on yksi RRP-suunnitelman uudistuksista. RRF-asetuksen mukaisesti uudistuksilla on suunnitelmassa suuri painoarvo ja uudistusten tavoitteiden saavuttamatta jääminen voi johtaa merkittävään tulonmenetykseen. Hallituksen esityksessä on arvioitu, että Suomelle voisi aiheuta jopa useiden kymmenien miljoonien eurojen tulonmenetyksen tilanteessa, jossa fossiilisen liikenteen tiekartan uudistuskokonaisuus jäisi kokonaan toteutumatta.

Jakeluelvoitteen laskun on arvioitu lisäävän päästöjä verrattuna tilanteeseen, joka voimassa olevalla lainsäädännöllä olisi saavutettu: arvioitu tieliikenteen päästöjen lisäys olisi n. 3,1 Mt CO₂e. Ympäristövaliokunta on edellä viitatussa lausunnossaan kiinnittänyt huomiota siihen, että liikenteen päästöjen vähentämisellä on keskeinen rooli koko taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämiseksi, koska liikenne tuottaa noin 40 prosenttia koko taakanjakosektorin päästöistä ja on siten taakanjakosektorin suurin päästölähde. Jos puuttuvia päästövähennyksiä ei ole mahdollista kompensoida muilla liikennettä koskevilla toimilla, päästövähennykset on katettava muilla taakanjakosektorin osa-alueilla. Lähtökohtaisesti liikennesektorin päästövähennysvaje ei tule sellaisenaan suoraan korvattavaksi taakanjakosektorin muilla toimilla. Taakanjakosektorin muiden osa-alueiden päästökehitys määrittelee, kuinka suuri päästövähennysvaje tarkastelujakson lopussa on katettava korvaavilla toimilla.

Jakeluelvoitteen tasoon kohdistuvien muutosten osalta kriittisiä arvioita on esitetty paitsi ympäristönäkökulmasta myös politiikkaohjauksen johdonmukaisuuden ja ennakoitavuuden kannalta. Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että jakeluelvoitelakiin kohdistuneet toistuvat muutokset eivät ole olleet omiaan tukemaan investointiympäristön ennakoitavuutta. On arvioitu, että jakeluelvoitteen ja lisävelvoitteen alentaminen vaikuttaa haitallisesti biokaasulaitosten ja RFNBO-polttoaineiden investointivarmuuteen, sillä jo tehdyt tai suunnitteilla olevat investoinnit perustuvat tiettyyn jakeluelvoitteen kautta syntyvään kysyntään. Ennakoitavuutta toisaalta lisää lähivuosina se, että hallitusohjelmaan on kirjattu jakeluelvoitteen tasot vuosille 2025—2027 ja RFNBO-alavelvoitteen tason määrittäminen vuoteen 2030 saakka.

Vetytalous ja RFNBO-lisävelvoite

Ehdotuksen keskeisiä uudistuksia olisi ns. RFNBO-lisävelvoitteen käyttöönotto. Tavoitteena on erityisesti vetytalouden edistäminen. Ehdotuksella kannustettaisiin bioperäisen hiilidioksidin talteenottoon ja käyttöön ja edistettäisiin uusien investointien syntymistä RFNBO-polttoaineiden arvoketjussa. Jakeluelvoitteeseen asetettava RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoite antaisi pitkän aikavälin näkymän kyseisten polttoaineiden kotimaiselle kysynnälle ja vahvistaisi sijoittajien näkymiä RFNBO-polttoaineiden tuotannon investointeihin. Myös ympäristövalio-

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

kunta on edellä viitatussa lausunnossaan katsonut, että RFNBO-polttoaineiden edistäminen tukee pitkällä aikavälillä päästövähennystavoitteita, vaikka lyhyellä aikavälillä välittömät positiiviset päästövähennysvaikutukset eivät ole ilmeisiä.

Lakiin lisättävän RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitteen taso olisi 1,5 prosenttiyksikköä vuosina 2028—2029 ja 4,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 sekä sen jälkeen. Velvoite ylittäisi RED III -direktiivin mukaisen minimivaatimuksen, joka on 1 prosenttiyksikkö vuonna 2030. Ehdotettua RFNBO-vähimmäisvelvoitteen tasoa voidaan pitää varsin matalana, ja sillä on arvoitu olevan suhteellisen pieni, n. 3 snt/litra, vaikutus pumppuhintoihin.

Esityksessä tarkoitetuiksi tieliikenteen polttoaineiksi soveltuvat sellaisinaan e-metaani (eli syntetttinen metaani, joka on tehty sähköllä tehdystä vedystä ja hiilidioksidista, CH₄) ja vihreä vety (H₂). Vihreää vetyä voidaan lisäksi hyödyntää polttoaineiden tuotannossa ns. välituotevetynä. Esityksen mukaan RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoitetta olisi mahdollista täyttää myös välituotevedyllä. Jalostamalla välituotteena käytettävien RFNBO-polttoaineiden käyttö laskisi itse jalostusprosessin päästöjä mutta ei tieliikenteen päästöjä, vaan kasvattaisi niitä verrattuna voimassa olevaan lakiin. Toisaalta välituotevety olisi kustannustehokkain tapa täyttää vähimmäisosuusvelvoitetta. Sen voidaan arvioida myös edistävän kotimaisia investointeja RFNBO-polttoaineiden tuotantoon ja laajemmin vetytalouteen.

Vähimmäisosuusvelvoitteen tarkoituksena on ennen kaikkea kannustaa lopputuotteiden eli korkeamman jalostusarvon tuotteiden saattamista markkinoille. Tämä vastaa myös hallitusohjelman kirjauksia vedystä: Hallitus tähtää ensisijaisesti jalostavan teollisuuden investointeihin ja korkean jalostusarvon vientiin sen sijaan, että Suomi veisi vuositasolla suuria määriä sähköä tai jalostamatonta vetyä. Talousvaliokunta korostaa, että nyt ehdotetun lisävelvoitteen merkitys tulee nähdä keinona edistää Suomen edellytyksiä rakentaa vahva asema vetytaloudessa. Ehdotetun velvoitteen voidaan katsoa edistävän kansallisen vetytalouden kehitystä, bioperäisen hiilidioksidin talteenottoa ja käyttöä sekä uusien investointien syntyä Suomessa.

Biokaasun asema

Jakeluelvoitteen lisävelvoitteen alentaminen ja ehdotettu uusi RFNBO-vähimmäisosuusvelvoite vaikuttaisivat biokaasutoimialaan. Hallituksen esityksen mukaan biokaasulla täytetään tyypillisesti yleisvelvoitteen lisäksi lisävelvoitetta, sillä biokaasun tuottamiseksi käytetään pääosin jakeluelvoitelain liitteen mukaisia raaka-aineita. Lisäksi biokaasu kulutetaan tyypillisesti lähempänä tuotantoyksikköä ja siten sen markkinat ovat esimerkiksi biopolttoaineita paikallisemmat. Lisävelvoitteen alentaminen ja uusi vähimmäisosuusvelvoite hidastaisivat kyseisistä raaka-aineista valmistetun biokaasun kysynnän kasvua, lisäisivät epävarmuutta tulevasta kysynnästä ja voisivat siten jatkossa heikentää alan investointien houkuttelevuutta.

Maa- ja metsätalousvaliokunta on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota erityisesti ehdotuksen vaikutuksiin maatalojen yhteydessä oleville biokaasulaitoksille sekä maaseutuyritysten pienille biokaasulaitoksille. Valiokunta on katsonut, että biokaasun jakeluelvoitteeseen tehtävät muutokset lisäävät epävarmuutta, mikä heijastuu negatiivisesti biokaasualalla tehtäviin investointipäätöksiin. Maa- ja metsätalousvaliokunta pitää tätä valitettavana ja katsoo, että energiaomavaraisuuden, huoltovarmuuden ja päästövähennystavoitteiden näkökulmasta maatalojen investoin-

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

nit biokaasulaitoksiin ovat jatkossakin tärkeitä. Myös ympäristövaliokunnan arvion mukaan biokaasun lisävelvoitteen alentaminen voi hidastaa biokaasun kysynnän kasvua ja lisätä epävarmuutta tulevasta kysynnästä heikentäen näin alan investointien houkuttelevuutta. Biometaani on liikenteessä yksi edullisimmista uusiutuvista polttoaineista, jonka avulla voidaan aikaansaada päästövähennyksiä hyvin kustannustehokkaasti.

RED III -direktiivi kannustaa kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun lisävelvoitteen ja RFNBO-velvoitteen erottamiseen toisistaan. Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä on kuitenkin päädytty siihen, että nyt ehdotettu tapa olisi kustannustehokkain ja joustavin. Tässä sääntelyratkaisussa ainoastaan 4 prosenttiyksikköä sidottaisiin RFNBO-polttoaineille, ja jäljelle jäävän 6 prosenttiyksikön osalta olisi jakelijoiden vapaasti päätettävissä, millä polttoaineella velvoitetta täytetään.

Biokaasun arvioidaan olevan edullisin tapa täyttää lisävelvoitetta, ja sillä tultaisiin valiokunnan saaman selvityksen perusteella täyttämään jäljelle jäävää 6 prosenttiyksikköä. Osuutta voidaan täyttää myös kehittyneillä nestemäisillä biopolttoaineilla. RFNBO-polttoaineiden arvioidaan olevan kustannuksiltaan kalliimpia, joten niillä tuskin korvataan biokaasua tai biopolttoaineita lisävelvoitteesta enempää kuin niille jyvitetty 4 prosenttiyksikköä. Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että on vaikeaa arvioida, mikä on lisävelvoitteen nousun vuosille 2028 ja 2029 ja toisaalta RFNBO-polttoaineiden velvoitteen vaikutus biokaasuinvestointeihin. Valiokunta pitää tärkeänä seurata ehdotetun sääntelyn vaikutuksia toimialalle ja huolehtia hallitusohjelman mukaisesti biokaasun investointiympäristöstä ja edistää etenkin raskaan liikenteen tarpeisiin soveltuvan kotimaisen biopolttoaineen ja biokaasun valmistusta ja jakelua.

Joustomekanismi

Ehdotukseen sisältyisi joustomekanismi, jonka mukaan jakelijat voisivat täyttää 5,5 prosenttiyksikköä jakeluelvoitteesta muilla Suomessa toteutetuilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla. Päästövähennystoimien tulisi kohdistua taakanjakosektoriin; maankäyttösektori otettaisiin myöhemmin annettavalla valtioneuvoston asetuksella mukaan siten, että 1 prosenttiyksikön edellä viitatusta 5,5 prosenttiyksiköstä voisi kattaa myös maankäyttösektoriin kohdistuvilla päästövähennystoimilla.

Päästövähennystoimen olisi täytettävä laissa säädetyt hyväksymisen edellytykset. Energiavirasto hyväksyisi jakelijan hakemuksesta toimen osaksi joustomekanismia. Toimella saavutettu päästövähennys voitaisiin hyödyntää jakeluelvoitteen täyttämässä vasta sitten, kun toimi on toteutettu ja päästövähennys on todentajan toimesta todennettu.

Myös maa- ja metsätalousvaliokunta on tarkastellut lausunnossaan jakeluelvoitteen joustomekanismia. Valiokunta on katsonut, että joustomekanismia koskeva ehdotus ja taakanjakosektorin ulkopuolisten toimenpiteiden huomioon ottaminen mekanismissa on lähtökohtaisesti kannatettavaa. Mikäli joustomekanismiin liittyvä ajankäyttö ja hallinnolliset kustannukset ovat viljelijälle maltilliset, voi joustomekanismista syntyä huomattava lisäkannustin turvemaiden päästöjen vähentämiseksi. Myös ympäristövaliokunta on pitänyt tärkeänä mekanismia, joka voi tarjota toiminnanharjoittajille vaihtoehtoisen tavan täyttää jakeluelvoitetta ja voi onnistuessaan mahdol-

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

listaa päästökaupan ulkopuolisille sektoreille kustannustehokkaiden päästövähennystoimien tunnistamista, kehitystä ja rahoitusta.

Päästövähennystoimen on täytettävä laissa säädetyt hyväksymisen edellytykset. Esityksen mukaan edellytyksenä on ensinnäkin, että päästövähennystoimet ovat pysyviä ja lisäisiä. Lisäksi toimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulee olla kaksinkertainen verrattuna yhden megajoulen dieselin aiheuttamaan kasvihuonekaasupäästöön. Joustomekanismille esitetty kaksinkertaisen tuoton vaatimus on tiukempi kuin muilla jakeluelvoitteeseen hyväksyttävillä toimilla. Vaatimukset päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasuvähennyksen lisäisyydestä, pysyvyydestä, kaksinkertaisuudesta ja varmennetusta luotettavuudesta ovat samat kuin mitkä on esitetty vapaaehtoisten hiilimarkkinoiden hiiliyksiköiden hyvityskelpoisuudelle. Valiokunta katsoo, että myös väliaikaisten ja toistuvien toimien soveltuvuutta osaksi joustomekanismia tarkastellaan jatkossa.

Joustomekanismin päästövähennystoimien lisäisyysvaatimuksella on kaksi ulottuvuutta: sääntelyllinen lisäisyys ja taloudellinen lisäisyys. Ollakseen lisäinen toimen tulee ylittää EU:n ja kansallisen tason lakisääteiset vaatimukset yksittäisen toimijan tasolla. Lisäksi jakelijan tulee osoittaa, että toimea ei toteutettaisi ilman jakeluelvoitteen joustomekanismin kautta tulevaa rahoitusta.

Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisessa kriittisen arvioinnin kohteeksi ovat nousseet erityisesti ehdotettu kasvihuonekaasupäästövähennyksen kaksinkertaisuusvaatimus ja todentamismenettelyyn liittyvä hallinnollinen taakka. Kaksinkertaisuusvaatimuksen tarkoituksena on parantaa toimen vaikuttavuutta sekä edistää joustomekanismin hyväksyttävyyttä osana jakeluelvoitetta.

Talousvaliokunnan saaman selvityksen mukaan kaksinkertaisen päästövähennyksivaatimuksen tarkoituksena on toimia ennen kaikkea varmuuskertoimena, jotta todellisia päästövähennyksiä joustomekanismin kautta syntyy. Joustomekanismin sisällytettäviin toimiin liittyy merkittäviä epävarmuuksia ja riskitekijöitä, minkä vuoksi varmuuskertoimen käyttöä on pidetty hyvänä tapana rajata ja minimoida toimiin liittyviä haasteita. Vaikka valiokunta katsoo, että varmuuskertoimen käyttöä voidaan perustella erityisesti joustomekanismin osallistuvien toimenpiteiden kasvihuonekaasupäästövähennyksen laskennan epätarkkuuksilla, kertoimen käyttö ei välttämättä olisi perusteltua esimerkiksi taakanjakosektorin teollisten toimijoiden osalta, joilla saavutettava päästövähennys olisi tarkasti ja välittömästi määriteltävissä.

Talousvaliokunta katsoo, että ehdotetun kaltaisen varmuuskertoimen käytölle on sääntelyn käyttöönoton vaiheessa perusteita, mutta kiinnittää samalla kriittistä huomiota siihen, ettei hallituksen esityksessä erityisesti ole perusteltu, miksi kertoimen tulisi olla juuri ehdotettu kaksi. Talousvaliokunta kiinnittää huomiota siihen, että valittu kerroin kaksi on huomattavan suuri virhemarginaalin näkökulmasta, ja tarkoittaisi sitä, että todentamisessa todellisia hiilensidontavaikutuksia yliarvioitaisiin merkittävästi. Talousvaliokunta katsoo, että mekanismista saatujen kokemusten perusteella nyt ehdotettua kerrointa tulee tarvittaessa jatkossa alentaa.

Talousvaliokunta yhtyy myös maa- ja metsätalousvaliokunnan lausunnossa viitattuihin huolenaiheisiin siitä, kuinka laajasti joustomekanismia kyetään käytännössä hyödyntämään. Kriteerien toteen näyttäminen vaatii merkittäviä dokumentointi- ja todentamistoimenpiteitä. Hallituksen esi-

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

tyksessä joustomekanismin päästövähennystoimen hyväksymishakemuksia on arvioitu tehtävän Energiavirastolle vuosittain 4—6 kappaletta. Hallituksen esityksen mukaan joustomekanismiin liittyvät tehtävät lisäävät hakemusten maltillisesta määrästä huolimatta huomattavasti myös Energiaviraston työmäärää. Talusvaliokunta pitää tärkeänä seurata sääntelyn vaikutuksia ja varmistaa, etteivät ehdotetut todentamis- ja kaksinkertaisuusvaatimukset ja niiden luoma hallinnollinen taakka tosiasiaassa muodostu esteeksi joustomekanismin hyödyntämiselle.

Uusiutuva liikennesähkö ja terminaalilataus

Uusiutuva liikennesähkö sisällytettäisiin jakeluelvoitteeseen RED III -direktiiviin pohjautuen. Jakelijat voisivat jatkossa täyttää jakeluelvoitetta yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetulla uusiutuvalla sähköllä. Jakelija voisi myös tehdä liikennesähkön toimittajan tai tämän valtuuttaman välittäjän kanssa sopimuksen yleisvelvoitteen täyttämiseksi uusiutuvalla liikennesähköllä. Käytännössä jakelija ostaisi liikennesähkön toimittajan latauspisteiden kautta jaellun uusiutuvan sähkön omaan jakeluelvoitteeseensa. Kansallinen sääntely vastaisi tältä osin RED III -direktiivin minimisääntelyä.

Liikennesähkön hyötysuhdekerroin voidaan Suomen kansallisessa jakeluelvoitteessa päättää vapaasti, vaikka RED III -direktiivi antaakin sille kertoimen 4 laskettaessa uusiutuvan energian osuutta koko liikennesektorilla. Ajoneuvojen ilmoitettujen ja mitattujen energiakulutusten perusteella kerrointa 3 on pidetty perusteltuna vuoden 2018 jakeluelvoitteen vaikutustenarvioinnissa todetun perustella. Hyötysuhdekertoimen valinnalla on merkittävä vaikutus jakeluelvoitteen vaadittuun tasoon. Mitä suurempi kerroin on, sitä enemmän liikennesähkö korvaa velvoitteessa uusiutuvia polttoaineita, ja sitä enemmän liikenteen päästöt kasvavat, ellei jakeluelvoitetta nosteta vastaavaa määrää.

Hallituksen esityksessä liikennesähkön sisällyttämisen jakeluelvoitteeseen on arvioitu vähentävän uusiutuvien polttoaineiden kysyntää vuosien 2025—2030 välisenä aikaa yhteensä 353 kilotonniekvivalenttia. Uusiutuva liikennesähkö olisi jatkossa edullisin tapa täyttää jakeluelvoitetta, joskin sen osuuden oletetaan olevan ensi vaiheessa pieni. Käytännössä kotimaisella uusiutuvalla liikennesähköllä korvattaisiin uusiutuvaa dieseliä, jonka tuotanto perustuu pitkälti tuontiraaka-aineisiin. Ehdotus alentaisi jakelijoiden kustannuksia, mutta sen vaikutus polttoaineiden pumppuhintoihin olisi epävarma. Ehdotus kasvattaisi valtion valmisteverotuloja vuosina 2025—2027 yhteensä 26 milj. eurolla ja vuoden 2028 jälkeen vaikutus kasvaisi entisestään.

Myös ympäristövaliokunta on edellä viitatussa lausunnossaan arvioinut liikennesähkön sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen. Valiokunta on arvioinut, ettei ehdotus välittömästi vähentäisi päästöjä, vaan uusiutuva sähkö korvaisi jakeluelvoitteen täyttämiseen käytettyjä biopolttoaineita ja kasvattaisi fossiilisten polttoaineiden kulutusta eli tieliikenteen hiilidioksidipäästöt todennäköisesti kasvaisivat nykytilaan verrattuna. Valiokunta katsoo kuitenkin, että uusiutuvan liikennesähkön sisällyttäminen tukee pitkällä aikavälillä päästövähennystavoitteita. Liikennesähkön lisääminen jakeluelvoitteeseen voi kasvattaa sähkölatauksen tarjoamisen houkuttelevuutta, mikä olisi myönteistä liikenteen sähköistymisen kannalta.

Talusvaliokunta katsoo, että liikennesähkön sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen lisää velvoitteen kustannustehokkuutta ja monipuolistaa velvoitteen täyttämisen keinovalikoimaa. Talusva-

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

liokunnan asiantuntijakuulemisessa keskeiseksi arvioinnin kohteeksi on liikennesähkön osalta noussut mahdollisuus sisällyttää jakeluelvoitteeseen nyt ehdotetun lisäksi myös logistiikkakeskusten liikennesähkö eli ns. terminaalilataus. Sääntelyn taustalla oleva RED III -direktiivi edellyttää ainoastaan yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden sisällyttämistä kansallisiin velvoitteisiin. Jäsenvaltiot voivat sisällyttää kansallisiin velvoitteisiin myös yksityisiä latauspisteistä edellyttäen, että voidaan osoittaa, että näihin yksityisiin latauspisteisiin toimitettua uusiutuvaa sähköä tarjotaan ainoastaan sähköajoneuvoille.

Terminaalilatauksen on arvioitu voivan edistää raskaan kaluston latausinfrastruktuurin syntymistä. Toisaalta on arvioitu, että vaikutukset ovat vain välillisiä, sillä kalustohankinnat tehdään pääosin muilla syillä kuin tarjolla olevalla infrastruktuurilla eikä sähköinen kalusto kaikissa tapauksissa sovi yrityksen liiketoimintamalliin. Vaikuttavampi, suoraa päästövähennyksiä synnyttävä keino lisätä vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävää raskasta kalustoa voisivat olla esimerkiksi erilaiset hankintatuet.

Lisäksi on tuotu esille, että osa terminaalilataukseen luokiteltavasta toiminnasta ei tarvitse jakeluelvoitteen luomaa kannustinta. Esimerkiksi lähiliikenteen linja-autot sähköistyvät pääosin jo nyt muilla ohjaukeinoilla kuten julkisten hankintojen kautta. Toisaalta kaukoliikenteen linja-autoissa sähköistyminen on edennyt hitaammin. Rajauksen toteuttaminen lainsäädännössä ja sääntelyn valvominen olisi kuitenkin haastavaa, sillä samat liikennöitsijät voivat operoida sekä lähiliikenteen että kaukoliikenteen linja-autoja, joita ladattaisiin samoilla terminaaleilla ja samoilla latauspisteillä.

Päästöjä lisäävät toimenpiteet jakeluelvoitteessa vaikuttavat erityisesti taakanjakosektorin velvoitteisiin ja tavoitteisiin. Terminaalilatauksen lisääminen jakeluelvoitteeseen lisäisi liikenteen päästöjä edellä kuvatulla tavalla. Jotta päästöt eivät lisääntyisi taakanjakosektorilla, tulisi sähkön lisäys velvoitteeseen kompensoida muilla taakanjakosektorin päästövähennyskeinoilla. Vaihtoehtoisten päästövähennyskeinojen löytäminen taakanjakosektorilta siten, että ne eivät haittaisi joustomekanismin toimivuutta, on talousvaliokunnan saaman selvityksen perusteella vaikeaa.

Edellä todetun perusteella talousvaliokunta katsoo, ettei terminaalilatauksen sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen olisi nyt käsiteltävän sääntelyn yhteydessä ongelmatonta. Valiokunta katsoo kuitenkin, että asiaa tulee edelleen selvittää ja arvioida keinona edistää raskaan kaluston latausinfrastruktuurin kehittymistä ja liikenteen sähköistymistä.

VALIOKUNNAN YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

1 §. Lain tarkoitus. Lain 1 §:ään on lisätty eduskunnassa samaan aikaan käsitellyssä olleeseen hallituksen esitykseen ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 80/2024 vp) sisältynyt ehdotus pykälän 2 momentiksi. Tämän vuoksi lain johtolauseetta ja 1 §:ää tulee teknisesti muuttaa niin, että nyt tehtävä muutos kohdistuu vain 1 §:n 1 momenttiin eikä pykälään kokonaisuudessaan.

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

2 §. Määritelmät. Lain 2 §:n 1 momentin 15 kohtaa on muutettu ja lakiin on lisätty uusi 16 kohta eduskunnassa samaan aikaan käsittelyssä olleen ilmailulain muuttamista ja siihen liittyviä lakeja (HE 80/2024 vp) koskevan hallituksen esityksen käsittelyn yhteydessä. Nyt ehdotetut 16 ja 17 kohta muuttuvat 17 ja 18 kohdaksi. Lain johtolausetta tulee muuttaa vastaavasti.

11 e §. Seuraamusmaksut vuosilta 2024—2027. Lakiin on lisätty eduskunnassa samaan aikaan käsittelyssä olleeseen hallituksen esitykseen ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviin lakeihin (HE 80/2024 vp) sisältyneet uudet 11 a—d §:t. Tämän vuoksi nyt ehdotetusta seuraamusmaksuja vuosilta 2024—2027 koskevasta 11 a §:stä tulee uusi 11 e §. Lain johtolausetta tulee muuttaa vastaavasti.

13 §. Muutoksenhaku. Pykälää on muutettu eduskunnassa samaan aikaan käsittelyssä olleen ilmailulain muuttamista ja siihen liittyviä lakeja (HE 80/2024 vp) koskevan hallituksen esityksen käsittelyn yhteydessä. Nyt käsiteltävän lain 13 §:n 1 momenttiin on sen vuoksi lisättävä viittaus 11 a §:ään. Lain johtolausetta tulee muuttaa vastaavasti.

14 b §. Seuraamusmaksun ja virhemaksun täytäntöönpano. Pykälää on muutettu eduskunnassa samaan aikaan käsittelyssä olleen ilmailulain muuttamista ja siihen liittyviä lakeja (HE 80/2024 vp) koskevan hallituksen esityksen käsittelyn yhteydessä. Muutettuun säännökseen tulee lisätä nyt käsiteltävän sääntelyn yhteydessä myös uusi 11 e. Lain johtolausetta tulee muuttaa vastaavasti.

5. laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

1 §. Lain soveltamisala. Lain 1 §:n 2 momentin 33 kohtaan lisätään viittaus uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 11 e pykälään.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Talousvaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 121/2024 vp sisältyvän 2.—4. lakiehdotuksen.

Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 121/2024 vp sisältyvän 1. lakiehdotuksen. (Valiokunnan muutosehdotukset)

Eduskunta hyväksyy uuden 5. lakiehdotuksen (Valiokunnan uusi lakiehdotus)

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

Valiokunnan muutosehdotukset

1.

Laki

uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentin 3, 4, 11 ja 16 kohta, 5, 5 a, 5 b ja 6–11 §, sekä 13 §:n 1 momentti sekä 14 b §,

sellaisina kuin ne ovat 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentin 3, 4 ja 11 kohta sekä 6, 7, 10 ja 11 § laissa 603/2021, 2 §:n 1 momentin 16 kohta, 13 §:n 1 momentti ja 14 b § laissa / , 5 § laeissa 603/2021, 1134/2022 ja 1279/2023, 5 a § laeissa 387/2017 ja 603/2021, 5 b § laeissa 603/2021 ja 1134/2022, 8 § osaksi laissa 603/2021 sekä 9 § laissa 1420/2010, ja

lisätään 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laeissa 603/2021 ja / , uusi 17 ja 18 kohta sekä lakiin uusi 5 c–5 l §, väliaikaisesti uusi 5 m § sekä uusi 6 a, 6 b, 9 a ja 11 e § seuraavasti:

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden sekä liikenteessä käytettävän sähkön (*liikennesähkö*) käyttöä moottoribensiinin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi liikenteessä.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

11) *kulutukseen toimittamisella* nestemäisten liikennepolttoaineiden valmisteverotuslain 8 §:n 1 kohdassa tarkoitettua kulutukseen luovuttamista, kaasumaisten liikennepolttoaineiden kulutukseen toimittamista yhden tai useamman tankkauspisteen kautta ja liikennesähkön kulutukseen toimittamista yhden tai useamman yleisesti saatavilla olevan latauspisteen kautta;

16) *lentopolttoaineen toimittajalla* sitä, jolla on lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 6 kohdassa tarkoitetun lentopolttoaineen tai 3 artiklan 17 kohdassa tarkoitetun lentoliikenteeseen tarkoitetun vedyn omistusoikeus ennen kuin se luovutetaan mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla unionin lentoasemalla ilma-alukseen;

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

18) *yleisesti saatavilla olevalla latauspisteellä* 16 kohdassa mainitun asetuksen 2 artiklan 48 kohdassa tarkoitettua latauspistettä, joka on mainitun artiklan 45 kohdassa tarkoitetulla tavalla yleisesti saatavilla oleva, ja jonka mittauslaite täyttää mittauslaitelaisissa (707/2011) säädetyt 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 (*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 tarkoitetut uusiutuvat polttoaineet täyttävät mainitussa laissa säädetyt kestävyyskriteerit.

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

- 1) 2,0 prosenttiyksikköä vuosina 2021–2024;
- 2) 3,0 prosenttiyksikköä vuonna 2025;

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

- 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 lisävelvoitteesta tulee olla kuitenkin vähintään (*vähimmäisosuusvelvoite*):

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

Edellä 3 momentissa säädettyä lisävelvoitetta ja 4 momentissa säädettyä vähimmäisosuusvelvoitetta saa täyttää myös muuta kuin biologista alkuperää olevalla uusiutuvalla polttoaineella, jota käytetään välituotteena (*välituotevedy*) Suomessa sijaitsevalla jalostamolla perinteisten liikenteen polttoaineiden tai biopolttoaineiden tuotantoon, kuitenkin enintään:

- 1) 0,5 prosenttiyksikköä ennen vuotta 2030;
- 2) 1,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Jos lisävelvoitetta ja 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 tarkoitetulta jakelijalta.

5 a §

Jakeluvelvoitteen raaka-ainerajoitukset

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

Sellaisten ravinto- ja rehuksveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, osuus jakeluvelvoitteesta ei saa ylittää 50 prosenttia tällaisten polttoaineiden osuudesta vuonna 2019 kulutukseen toimitettujen biopolttoaineiden ja biokaasun energiasisällön kokonaismäärästä 1 päivän tammikuuta 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2029 välisenä aikana nämä päivät mukaan lukien.

Edellä 2 momentissa tarkoitetuilla biopolttoaineilla ja biokaasulla ei saa täyttää jakeluvelvoitetta 1 päivästä tammikuuta 2030.

Energiaviraston määräyksellä vahvistetaan 2 momentissa tarkoitettujen ravinto- ja rehuksveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun enimmäisosuuden määrä.

Edellä 2 ja 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:

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

1) jakelija, joka täyttää tai aikoo täyttää jakeluvuoroitettua kyseisistä raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla;

2) biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista 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 yksityiskohdallisista 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 sovellettu 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 muutoksenhakutuomioistuimien toisin määrää.

Tarkempia säännöksiä ennakkotietoa koskevasta hakemuksesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

5 c §

Uusiutuva liikennesähkö

Jakelija voi täyttää 5 §:n 1 momentissa tarkoitettua jakeluvuoroitettua 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 kolminkertaisena.

5 d §

Jakeluvuoroituksen joustomekanismi ja sitä koskevat vaatimukset

Jakelija voi täyttää 5 §:n 1 momentissa säädetystä jakeluvuoroitettua 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.

Energiavirasto voi lisäksi hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuksi vaihtoehtoiseksi päästövähennystoimeksi toimen, joka kohdistuu ilmastolain (423/2022) 6 §:n 9 kohdassa tarkoitettuun maan-

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

käyttösektoriin. Tällaisella päästövähennystoimella voidaan täyttää 1 momentissa tarkoitettu enimmäisosuus enintään 1 prosenttiyksikköä.

Lisäksi päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulee olla:

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

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä vaihtoehtoisista päästövähennystoimista ja niiden yleisistä hyväksymisvaatimuksista.

5 e §

Joustomekanismin hyväksymishakemus

Jakelijan on haettava päästövähennystoimen hyväksymistä Energiavirastolta ennen toimen toteuttamista. Hakemuksessa on esitettävä 5 d §:ssä säädettyjen vaatimusten täyttämisen arvioimiseksi tarvittavat tiedot. Hakemukseen on myös liitettävä 5 h §:ssä tarkoitetun 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 jakeluvolvoitteeseen seuraavana vuotena siitä kalenterivuodesta, jonka aikana päästövähennystoimen kasvihuonekaasupäästövähennys on luotettavasti todennettu toteutetuksi. Jakelijan on pyydettävä 5 h §:ssä tarkoitetulta todentajalta lausuntoa siitä, että toteutettu päästövähennystoimi vastaa Energiaviraston hyväksymää päästövähennystoimea. Todentajan tätä koskeva lausunto on toimitettava Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

Energiaviraston on julkaistava verkkosivuillaan vuosittain tiedot hyväksytyjen päästövähennystoimien hanketyypeistä.

5 g §

Joustomekanismin todentajaksi hyväksymisen edellytykset

Joustomekanismin todentajaksi hyväksytään hakija:

- 1) joka on tässä laissa tarkoitetuissa todentajan tehtävissään riippumaton;
- 2) jolla on tässä laissa tarkoitettua tehtävää varten riittävästi ammattitaitoista ja riippumatonta henkilöstöä;

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

- 3) jolla on toiminnan edellyttämät laitteet, välineet ja järjestelmät;
- 4) jolla on toiminnan laatu ja laajuus huomioon ottaen riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava riittäväksi katsottava järjestely.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä todentajaksi hyväksymisen edellytyksistä.

5 h §

Todentajaksi hyväksyminen

Energiavirasto hyväksyy hakemuksesta suomalaisen yhteisön tai säätiön taikka tällaisen osan joustomekanismin todentajaksi, jos 5 g §:ssä säädettyjen edellytysten täyttyminen on osoitettu vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyyden toteamisesta annetun lain (920/2005) säännösten mukaisesti.

Hyväksymispäätöksessä määritellään todentajan pätevyysalue sekä annetaan yleisten ja yksityisten etujen turvaamiseksi tarpeelliset todentajan toimintaa koskevat määräykset. Päätös voidaan antaa määrääjäksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä hyväksymisen edellytysten arvioinnista sekä todentajan pätevyysalueista.

5 i §

Todentajan tehtävät

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

Todentajan tulee seurata toimialansa säännösten ja standardien kehittymistä sekä toimia yhteistyössä toimialansa muiden todentajien kanssa siten kuin toimintatapojen yhdenmukaisuuden varmistamiseksi on tarpeen.

Todentajan on ilmoitettava Energiavirastolle muutoksista, joilla voi olla vaikutusta 5 g §:ssä säädettyjen todentajan hyväksymisen edellytysten täyttymiseen.

Todentajan on vuosittain toimitettava Energiavirastolle selvitys toiminnastaan ja sen tuloksista.

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

5 j §

Todentajaan sovellettava muu lainsäädäntö

Joustomekanismin todentajaan sovelletaan sen hoitaessa tässä laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettua lakia (13/2003), hallintolakia (434/2003) ja kielilakia (423/2003).

Todentajan palveluksessa olevaan työntekijään sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä.

Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

5 k §

Todentajaksi hyväksymistä koskevan päätöksen muuttaminen ja peruuttaminen

Energiavirasto voi muuttaa joustomekanismin todentajaksi hyväksymistä koskevassa päätöksessään määriteltyä pätevyysaluetta. Pätevyysalueen muuttamiseen sovelletaan, mitä 5 g §:ssä ja 5 h §:n 1 momentissa säädetään todentajaksi hyväksymisestä ja sen edellytyksistä. Energiavirasto voi myös muuttaa päätöksessä annettua määräystä, jos se on tarpeen sen varmistamiseksi, että todentajan tehtävät suoritetaan asianmukaisesti. Määräyksen muuttamiseen sovelletaan, mitä 5 h §:n 2 momentissa säädetään. Pätevyysalueen ja määräyksen muuttamista koskeva asia voi tulla vireille myös todentajan hakemuksesta.

Jos todentaja ei täytä 5 g tai 5 h §:ssä säädettyjä edellytyksiä taikka toimii olennaisesti tämän lain, sen nojalla annettujen säännösten tai hyväksymispäätöksen määräysten vastaisesti, Energiavirasto voi antaa todentajalle huomautuksen tai varoituksen.

Energiavirasto voi peruuttaa todentajaksi hyväksymistä koskevan päätöksen, jos:

1) hakemuksessa tai sen liitteessä on annettu virheellisiä tai puutteellisia tietoja, jotka ovat olennaisesti vaikuttaneet päätökseen liittyvään harkintaan;

2) todentaja ei enää täytä todentajaksi hyväksymisen edellytyksiä taikka todentaja on olennaisella tavalla laiminlyönyt tai rikkonut tässä laissa säädettyä velvollisuutta tai rajoitusta taikka päätöksessä annettua määräystä eivätkä todentajalle annetut huomautukset ja varoitukset ole johdaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen.

Energiaviraston on peruutettava todentajaksi hyväksymistä koskeva päätös, jos todentaja tekee asiaa koskevan hakemuksen.

5 l §

Jakeluvolvoitteen ylittäminen

Jos jakelija on kalenterivuonna ylittänyt 5 §:n 1 momentissa säädetyn jakeluvolvoitteen, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluvolvoitetta sekä biopolttööljyn käytön edistämisestä annetussa laissa (418/2019) tarkoitettua samaa kalenterivuotta koskevaa jakeluvolvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi kuitenkin olla enintään 30 prosenttia sen kalenterivuoden jakeluvolvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui, ja siirtyvällä määrällä voidaan täyttää enintään 30 prosenttia biopolttööljyn käytön edistämisestä annetun lain mukaisesta jakeluvolvoitteesta.

Jos jakelija on kalenterivuonna ylittänyt 5 §:n 3 momentissa säädetyn lisävolvoitteen, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden lisävolvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi kuitenkin olla enintään 30 prosenttia sen kalenterivuoden lisävolvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui.

Jos jakelija on kalenterivuonna ylittänyt 5 §:n 4 momentissa säädetyn vähimmäisosuusvolvoitteen, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden vähimmäisosuusvolvoitetta laskettaessa.

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

5 m §

Jakeluelvoitteen ylittäminen vuonna 2023

Poiketen siitä, mitä 5 l §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden kokonaisuudessaan huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa, jos jakelija on kalenterivuonna 2023 ylittänyt 5 §:n 1 momentissa säädetyn jakeluelvoitteensa.

6 §

Jakelijoiden väliset sopimukset

Jakeluelvoitteensa, lisävelvoitteensa tai vähimmäisosuusvelvoitteensa täyttämiseksi jakelija saa sopia velvoitteensa siirtämisestä osittain tai kokonaan toiselle jakelijalle. Jakelija saa 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 täyttämistä ja tämän lain mukaisista seuraamuksista. Sopimuksesta on toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

6 a §

Sopimukset liikennesähkön toimittajan kanssa

Jakelija saa sopia 5 §:n 1 momentissa tarkoitetun jakeluelvoitteensa täyttämistä 5 c §:ssä säädetyin edellytyksin 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.

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 välituotevedyn määrää ei huomioida jakeluelvoitteessa.

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

7 §

Ilmoitusvelvollisuus

Jakelijan on vuosittain ilmoitettava edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittamansa moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, liikennesähkön, biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja uusiutuvan liikennesähkön sekä edellisen kalenterivuoden aikana jalostamalla käytetyn välituotevedyn 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.

Jakelijan, joka on tehnyt 6 a §:ssä tarkoitetun sopimuksen liikennesähkön toimittajan tai hänen valtuuttamansa välittäjän kanssa, on lisäksi ilmoitettava ainakin seuraavat tiedot:

1) sopimukseen kuuluvien yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden tunnustekoodit;

2) kalenterivuoden aikana sopimukseen kuuluvien yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetusta sähkön määrä, jonka tilintarkastuslaissa (1141/2015) tarkoitettu tilintarkastaja on tarkastanut ja josta hän on antanut raportin.

Ilmoituksessa on lisäksi oltava tieto biopolttoaine- ja biokaasuerien sekä muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaine-erien kestävyyskriteerien mukaisuuden osoittamisesta sekä 5 §:n 3 ja 4 momentissa sekä 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 kasvihuonekaasupäästövähennyksestä ja sovellettavasta osuudesta jakeluvelvoitteessa.

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

Jakelijan on viipymättä kirjattava komission tietokantaan tiedot uusiutuvia polttoaineita koskevista liiketoimista sekä polttoaineiden kestävyysominaisuuksista.

8 §

Kirjanpitovelvollisuus

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

Kirjanpitoaineiston säilytysaikaa ja -tapaa koskevista säännöksistä säädetään oma-aloitteisten verojen verotusmenettelystä annetussa laissa (768/2016).

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

9 §

Energiaviraston tiedonsaantioikeus

Energiavirastolla on oikeus saada tehtäviensä suorittamista varten salassapitosäännösten estämättä välttämättömiä tietoja toisilta viranomaisilta ja tässä laissa tarkoitetuilta toiminnanharjoittajilta.

9 a §

Energiaviraston tarkastusoikeus

Energiavirastolla on oikeus päästä jakelijan, päästövähennystoimen toteuttajan tai liikennesähkön toimittajan hallinnassa oleviin tiloihin, jos se on tarpeen tässä laissa tarkoitetun 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 39 §:ssä säädetään.

Energiavirastolla on tarkastusta suorittaessaan oikeus ottaa jakelijan, päästövähennystoimen toteuttajan 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, päästövähennystoimen toteuttajan tai liikennesähkön toimittajan tulee avustaa Energiavirastoa tarkastuksen suorittamisessa.

10 §

Ylivoimainen este

Jos jakelija ei uusiutuvien polttoaineiden saatavuudesta tapahtuneiden poikkeuksellisten ja ennakoinnattomien 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 prosentiosuutta tai 5 §:n 3 momentissa tai 4 momentissa säädettyä prosenttiyksikköä taikka poistaa jakelovelvoitteen, lisävelvoitteen tai vähimmäisosuusvelvoitteen hakemuksessa tarkoitetun kalenterivuoden osalta.

Velvoitteen alentamista tai poistamista koskeva hakemus on toimitettava työ- ja elinkeinoministeriölle 7 §:n 6 momentissa säädettyssä määräajassa ja jäljennös hakemuksesta on toimitettava Energiavirastolle mainitussa pykälässä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

11 §

Seuraamusmaksut

Jollei jakelija ole täyttänyt:

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

1) 5 §:n 1 momentissa säädettyä jakeluelvoitettaan, Energiaviraston on määrättävä tälle jakeluelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,04 euroa megajoulelta;

2) 5 §:n 3 momentissa säädettyä lisävelvoitettaan, Energiaviraston on määrättävä tälle lisävelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,03 euroa megajoulelta; ja

3) 5 §:n 4 momentissa säädettyä vähimmäisosuusvelvoitettaan, Energiaviraston on määrättävä tälle vähimmäisosuusvelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on 0,055 euroa megajoulelta.

Seuraamusmaksua jakeluelvoitteen noudattamatta jättämisestä määrätään 5 §:n 1 ja 2 momentin sekä 5 c ja 5 d §:n mukaisesti laskettavan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei ole täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella. Seuraamusmaksua lisävelvoitteen ja vähimmäisosuusvelvoitteen noudattamatta jättämisestä määrätään lisävelvoitteen osalta 5 §:n 3 ja 5 momentin sekä vähimmäisosuusvelvoitteen osalta 5 §:n 4 ja 5 momentin mukaisesti laskettavan 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.

11 e §

Seuraamusmaksut vuosilta 2024-2027

Poiketen siitä, mitä 11 §:n 1 momentissa säädetään, jollei jakelija ole täyttänyt 5 §:n 1 momentissa säädettyä jakeluelvoitettaan vuosina 2024-2027, Energiaviraston on määrättävä tälle jakeluelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on:

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

Poiketen siitä, mitä 11 §:n 1 momentissa säädetään, jollei jakelija ole täyttänyt 5 §:n 3 momentissa säädettyä lisävelvoitettaan vuosina 2024-2027, Energiaviraston on määrättävä tälle lisävelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus on:

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

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

13 §

Muutoksenhaku

Työ- ja elinkeinoministeriön tämän lain nojalla tekemään päätökseen ja Energiaviraston 3 a, 5 b, 5 d, ja 5 h §:ssä ja 5 k §:n 1 momentissa sekä 11 a ja 12 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

14 b §

Seuraamusmaksujen ja virhemaksun täytäntöönpano

Edellä 11, 11 a, 11 e ja 12 §:n nojalla maksettaviksi määrättyjen seuraamusmaksujen ja virhemaksujen täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2022).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 5 m § on kuitenkin voimassa 31 päivään joulukuuta 2025. Tämän lain 5 d §:n 3 momentin voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

2.

Laki

uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 5 b §:n 4 momentin kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1134/2022) 5 b §:n 4 momentti.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

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, sellaisina kuin ne ovat laissa 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 .

4.

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).

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Valiokunnan uusi lakiehdotus

5.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 33 kohta, sellaisena kuin se on laissa / , seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

33) uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 11, ja 11 a ja 11 e §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut ja 12 §:ssä tarkoitettu virhemaksu.

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 .

Helsingissä 28.11.2024

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Sakari Puisto ps
varapuheenjohtaja Ville Kaunisto kok
jäsen Noora Fagerström kok
jäsen Kaisa Garedeu ps
jäsen Lotta Hamari sd
jäsen Antti Kangas ps
jäsen Timo Mehtälä kesk
jäsen Matias Mäkynen sd
jäsen Mikko Ollikainen r
jäsen Oras Tynkkynen vihr
jäsen Sinuhe Wallinheimo kok
jäsen Heikki Vestman kok
jäsen Juha Viitala sd
jäsen Johannes Yrttiaho vas
varajäsen Vesa Kallio kesk
varajäsen Juha Mäenpää ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Lauri Tenhunen

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp Vastalause 1

Vastalause 1

Perustelut

Hallituksen esityksessä (HE 121/2024 vp) ehdotetaan muutettavaksi jakeluelvoitetasoja siten, että prosentuaalisesti suurimmat korotukset ajoittuisivat vuosille 2028—2030. Jakeluelvoitetasojen muutoksia perustellaan Orpon hallitusohjelman lisäpöytäkirjassa päätetyillä kirjauksilla. Keskusta katsoo hallituksen valmisteleminen lainsäädäntömuutosten heikentävän polttoainemarkkinoiden toimintaympäristön ennakoitavuutta ja vaarantavan vakavalla tavalla uusiutuvien polttoaineiden ja aivan erityisesti biokaasutuotannon tulevaisuuden Suomessa.

Hallituksen esityksen myötä jakeluelvoite on nousemassa vuonna 2028 kerralla 8,5 prosenttiyksikköä eli peräti yli 37 prosenttia. Keskusta katsoo tämän yhdistettynä hallituksen kiirehtimän päästökaupan käyttöönottoon vuonna 2027 johtavan vuosikymmenen loppupuolella ennenkokeemattomaan liikennepolttoaineiden hintojen nousuun. Talousvaliokunnassa saadut asiantuntijalausunnot ovat vahvistaneet tämän tulkinnan oikeaksi.

Biokaasutuotannolta putoaa pohja pois

Jakeluelvoitteen tarkoituksena on siirtyä portaittain ulkomaisista fossiilisista polttoaineista kohti kotimaista uusiutuvaa. Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisessa on tuotu hyvin selvästi esille, että jakeluelvoitelakiin kohdistuneet toistuvat muutokset eivät ole olleet omiaan tukemaan investointiympäristön ennakoitavuutta ja siten irtautumista ulkomaisesta fossiilisesta polttoaineesta.

Keskusta näkee erityisen ongelmallisena yhdistelmänä jakeluelvoitteen epätasaisen nousu-uran, jakeluelvoitteen uusiutuvien polttoaineiden lisävelvoitteen alentamisen ja ehdotetun uuden RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitteen. Lisävelvoitteen alentaminen ja uusi vähimmäisosuusvelvoite pahentavat kotimaisen uusiutuvan polttoainetuotannon epävarmuutta tulevaisuudesta entistään ja vaarantavat lukuisien biokaasuinvestointien toteutumisen.

Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu, että hallitus pitää huolta biokaasuinvestointien ennakoitava toimintaympäristöstä. Hallitusohjelman kirjausten vastaisesti, hallitus on kuitenkin edistänyt toistaiseksi vain biokaasutuotannon toimintaedellytyksiä heikentäviä lainsäädäntöhankkeita, kuten todentamisvelvoitteen käyttöönottoa jopa maatilakokoluokan biokaasulaitoksilla. Hallituksen valitseman biokaasuvastaisen politiikan myötä investoinnit jäävät syntymättä tai ne kohdistuvat entistä useammin naapurimaihin, ennen kaikkea Ruotsiin. Tämän estämiseksi keskusta on valmis korottamaan jakeluelvoitteen lisävelvoitetta, jotta kotimaisella uusiutuvien polttoaineiden tuotannolla, ennen muuta biokaasutuotannolla, säilyisi hallituksen lupaama kohtuullisen ennakoitava toiminta- ja investointiympäristö.

Vetyhankkeiden vauhdittaminen maksatetaan tieliikenteessä

Talousvaliokunnan mietinnössä todetaan biometaanin olevan liikenteessä yksi edullisimmista uusiutuvista polttoaineista, jonka avulla voidaan aikaansaada päästövähennyksiä hyvin kustan-

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp Vastalause 1

nustehokkaasti. Samoin todetaan biokaasun olevan edullisin tapa täyttää uusiutuville polttoaineille asetettua lisävelvoitetta. Tästä huolimatta hallituksen poliittisena valintana on suosia muita huomattavasti kalliimpia uusiutuvia polttoaineita.

Valintaa perustellaan kannustimien luomisena vetyklusterin kasvulle Suomessa. RED III -direktiivin nojalla EU-jäsenmaiden tulee jaella vähintään 1 prosentti RFNBO-polttoaineita vuonna 2030. Hallituksen esityksen kirjaus 4 prosentin velvoitteesta ylittää siten huomattavasti EU:n asettaman minimitason. Valitettavaa on, että hallitus haluaa ulottaa kalliiksi tulevan velvoitteen koskemaan myös tieliikennettä, vaikka RFNBO-polttoaineiden jakelovelvoitteen täyttämisen on mahdollista kohdentaa esimerkiksi vain lento- ja meriliikenteeseen.

Asiantuntijoilta saatujen selvitysten mukaan kotimaiset vetyinvestoinnit ovat vasta pilottivaiheessa. Käytännössä kaikki alan toimijat tähtäävät synteettisten polttoaineiden tuotannon aloittamiseen vasta 2030-luvulla. RFNBO-polttoaineiden tarjonta ja kysyntä tulevat suurella todennäköisyydellä olemaan epätasapainossa EU:ssa, mikä on omiaan lisäämään liikennepolttoaineiden kustannuksia. Tämänkään vuoksi liian korkea kansallinen velvoitetaso RFNBO-polttoaineille ei ole millään muotoa järkevää.

Keskustan mielestä järkevämpää ja varmuudella kustannustehokkaampaa olisi korvata fossiilisia polttoaineita, ei kestäviä biopolttoaineita ja biokaasua. Kotimaisten uusiutuvien polttoaineiden tuotantoa tulee edistää yhdenvertaisesti, eikä RFNBO-polttoaineiden velvoitteen osalta tule mennä yli EU-sääntelyn. RFNBO-polttoaineiden vähimmäisvelvoitteen noston sijasta on perustelumpaa nostaa jakelovelvoitteen lisävelvoitetta, jonka voi täyttää sekä kestäväillä biopolttoaineilla, että RFNBO-polttoaineilla. Tällöin mahdollistetaan kaikkien kotimaisten uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon tähtäävät investoinnit, mukaan lukien vetyklusterin kehittyminen Suomessa.

Toimenpiteet kustannusten hillitsemiseksi puuttuvat

Keskusta on pettynyt siihen, ettei hallitus varaudu millään tavalla itse aiheuttamansa jakelovelvoitteen vuonna 2028 tapahtuvan kertakorotuksen vaikutuksiin. Keskusta katsoo kustannusten hillinnän ja biokaasuinvestointien turvaamisen kannalta vähimmäisratkaisun olevan niin kutsutun ylitäyttömahdollisuuden sallimisen määräajaksi vuosille 2025—2027.

Ylitäyttömahdollisuuden myötä toimijoille annettaisiin mahdollisuus täyttää jakelovelvoitetta jo ennakkoon ja varautua siten jakelovelvoitteen nostoon. Kohdistamalla ylitäyttömahdollisuus ainoastaan edistyneisiin biopolttoaineisiin ja biokaasuun sekä RFNBO-polttoaineisiin voidaan varmistaa, ettei jakelovelvoitetta täytetä esimerkiksi Kiinasta tuotavilla biopolttoaineilla vaan kysyntä ohjautuu kotimaassa valmistettuihin polttoaineisiin.

Joustomekanismiin tarvitaan lisää kunnianhimoa

Hallituksen esityksen mukaan polttoaineiden jakelija voi täyttää 5,5 prosenttia jakelovelvoitteesta myös rahoittamalla Suomessa toteutettavia muita vaihtoehtoisia taakanjakosektorin ja jatkossa myös maankäyttösektorin päästövähennystoimia. Lähtökohtaisesti kannatettavaan esitykseen sisältyy kuitenkin epäkohtia.

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp
Vastalause 1

Keskusta katsoo, että joustomekanismiin on sallittava maankäyttösektorin toimia enemmän kuin 1 prosenttiyksikön verran ja aiemmin kuin viimeistään vuonna 2028. Parhaassa tapauksessa joustomekanismista voi syntyä huomattava lisäkannustin turvemaiden päästöjen vähentämiseksi. Keskustan mielestä hallituksen tulee olla tavoitteissaan kunnianhimoisempi.

Vielä suurempi ongelma on niin kutsutun kaksoislaskennan käyttäminen varmuuskertoimena joustomekanismin hyödyntämisessä. Talousvaliokunnan mietinnössäkkin huomautetaan, että kaksoiskertaisen tuoton vaatimus on tiukempi kuin muilla jakeluelvoitteeseen hyväksyttävillä toimilla. Kaksoislaskennan tarvetta perustellaan joustomekanismiin väitetysti liittyvillä merkittäviä epävarmuuksia ja riskitekijöitä. Talousvaliokunnan saamista selvityksissä ei ole kuitenkaan kyety osoittamaan, että varmuuskertoimen tulisi olla juuri kaksi, eikä esimerkiksi 1,5. Käytännössä kaksoislaskenta merkitsee esimerkiksi sitä, että 50 prosenttia viljelijän aikaan saamasta hiilensidonnasta ulosmitataan valtiolle ilman, että kukaan on kysynyt lupaa tähän. Kannattavuutta maatalouden päästöjen vähentämiseen lisää, jos valtiolle menevä osuus on huomattavasti pienempi. Missään tapauksessa perusteita varmuuskertoimelle ei ole esimerkiksi teollisen toimijoiden osalta, kun biokaasulla korvataan nestemäistä kaasua.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että 2.-4. lakiehdotus hyväksytään mietinnön mukaisena, ja

että uusi, 5. lakiehdotus hyväksytään mietinnön mukaisena, ja

*että 1. lakiehdotus hyväksytään muutettuna (**Vastalauseen muutosehdotukset**) ja*

*että hyväksytään yksi lausuma. (**Vastalauseen lausumaehdotus**)*

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp
Vastalause 1

Vastalauseen muutosehdotukset

1.

Laki

uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentin 3, 4, 11 ja 16 kohta, 5 §:n 3-4 momentti, 5 a, 5 b, ja 6-11 §, 13 §:n 1 momentti sekä 14 b §, sellaisina kuin ne ovat 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentin 3, 4 ja 11 kohta sekä 6, 7, 10 ja 11 § laissa 603/2021, 2 §:n 1 momentin 16 kohta, 13 §:n 1 momentti ja 14 b § laissa ___/___, 5 § laeissa 603/2021, 1134/2022 ja 1279/2023, 5 a § laeissa 387/2017 ja 603/2021, 5 b § laeissa 603/2021 ja 1134/2022, 8 § osaksi laissa 603/2021 sekä 9 § laissa 1420/2010, ja lisätään 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laeissa 603/2021 ja ___/___, uusi 17 ja 18 kohta sekä lakiin uusi 5 c-5 l §, väliaikaisesti uusi 5 m § sekä uusi 6 a, 6 b, 9 a ja 11 e § seuraavasti:

5 §

Uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittaminen

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

- 1) 2,0 prosenttiyksikköä vuosina 2021-2024;
- 2) 5,0 prosenttiyksikköä vuonna 2025;
- 3) 7,0 prosenttiyksikköä vuosina 2026 ja 2027;
- 4) 10,0 prosenttiyksikköä vuonna 2028;
- 5) 12,0 prosenttiyksikköä vuonna 2029;
- 6) 15,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

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

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

**Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp
Vastalause 1**

5 m §

Jakeluelvoitteen ylittäminen vuonna 2023 ja 2025—2027

(Uusi 2 mom.) Poiketen siitä, mitä 5 l §:n 2 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa 2025—2027 lisävelvoitteen ylityksen huomioon 50 % osalta vuoden 2028 lisävelvoitetta täytettäessä.

Vastalauseen lausumaehdotus

1. Eduskunta edellyttää, että taakanjakosektorin teollisiin toimijoihin, joilla saavutettava päästövähennys on tarkasti määriteltävissä ei sovelleta varmuuskertoimia, vaan kerroin on näillä toimijoilla aina yksi.

Helsingissä 28.11.2024

Timo Mehtälä kesk
Vesa Kallio kesk

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp
Vastalause 2

Vastalause 2

Perustelut

Esityksessä HE 121/2024 vp ehdotetaan jakeluelvoitetasojen laskemista nykylainsäädäntöön verrattuna vuosille 2025—2027. 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. Ns. kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nostetaan nykyisestä kahdesta prosentista vuonna 2025 kolmeen prosenttiin ja vuonna 2026—2027 neljään prosenttiin.

Lakimuutos sisältää lisäksi seuraamusmaksutasojen alentamisen vuosille 2024—2027 (11 a §) sekä se sisällyttää jakeluelvoitteeseen liikennesähkön (5 c §) ja lisäksi säädetään uudesta jous-tovelvoitteesta (5 d §).

Uusiutuvien polttoaineiden markkina perustuu sääntelyyn, koska uusiutuvat jakeet ovat pääsääntöisesti fossiilisia kalliimpia. Irtaantuminen fossiilista polttoaineista kohti sähköistä liikennettä ja fossiilisten polttonesteiden korvaamista biopolttoaineilla ja tulevaisuudessa myös sähköpolttoaineilla vahvistaa huoltovarmuuttamme ja lisää strategista autonomiaa tuontiriippuvuuden vähentyessä.

Jakeluelvoitteen alentaminen vaarantaa ilmastotavoitteet. Jakeluelvoite on ollut selkeä, kiistan ja ennustettava taakanjakosektorin päästövähennyskeino, jota on vaikea korvata muilla yhtä tehokkailla ja varmoilla toimenpiteillä. Kaikki yllä luetellut jakeluelvoitteeseen esitetyt muutokset kokonaisuudessaan heikentävät merkittävästi jakeluelvoitteen ennakoitavuutta ja ohjauskei-non vaikuttavuutta.

Hallituksen esityksen mukaan jakeluelvoitteen alentaminen kasvattaa liikenteen päästöjä 3,1 Mt vuosina 2025—2027 (liikenteen kokonaispäästöt 9,4 Mt CO₂ v. 2023). Ilmastopaneelin laskelman mukaan liikenteen päästöt kasvavat 3,9 Mt vuosina 2025—2030. Uusiutuvan julkisesti ladatun liikennesähkön sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen kasvattaa liikenteen päästöjä vielä 1,1 Mt lisää vuosina 2025—2030. Yhteensä jakeluelvoitteen muutokset kasvattavat siis päästöjä 5 Mt vuosina 2025—2030, kun otetaan huomioon alemman polttoaineen hinnan hidastava vaikutus liikenteen sähköistymiseen ja energiatehokkuuden parantamiseen. TEM:n arvion mukaan hallituksen esitys vähentää uusiutuvien polttoaineiden jakelua 436 ktoe vuonna 2025, ja tämän seurauksena päästöt lisääntyisivät 1,342 MtCO₂e jo vuonna 2025. EU:n uudistetun taakanjakosetuksen mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoteen 2005.

Hallituksen esityksen mukaisilla toimilla liikenteen päästöt jäävät vähintään 0,5 Mt korkeammalle tasolle vuonna 2030. Ilmastopaneelin arvion mukaan, jos kaikkien muiden sektorien toimet etenevät mallikkaasti ja päästökauppajousto hyödynnetään, voidaan taakanjakosektorin kumulatiivisessa 2021—2030 tavoitteessa pysyä, mutta 2030 tavoitetta ei saavuteta.

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp Vastalause 2

Vaikutus polttonesteiden hintoihin

Esitys alentaisi bensiinin ja dieselin pumppuhintoja 6—7 snt litralta verrattuna nykyainsäädäntöön ja lisää valtion valmisteverotuloja kumulatiivisesti vuosina 2024—2027 226 milj. eurolla. Velvoitetasojen muutoksiin liittyy kuitenkin tulonmenetyksriski: taakanjakosektorin tavoitteet ja RRF maksujen mahdollinen palauttaminen. On syytä myös todeta, että jakeluelvoitteen tasojen muuttamista enemmän suomalaisiin pumppuhintoihin vaikuttaa maailmanmarkkinahinta ja polttoaineverotus.

Nykylain taso turvaa paremmin päästövähennystavoitteet

Liikenteen ilmastotavoitteen turvaamisen ja sen täyttämättä jättämiseen liittyvien valtiontaloudellisten riskien sekä investointiympäristön ja vakauden turvaamisen vuoksi esitämme, että jakeluelvoitteen taso tulee palauttaa hallituksen esittämiä muutoksia edeltävälle tasolle. Tämä tarkoittaa vuonna 2025 ja 2026 29 prosentin tasoa, vuonna 2027 30 prosenttia, 2028 31 prosenttia, 2029 32 prosenttia ja vuodesta 2030 eteenpäin 34 prosenttia. (hylätään muutokset 5 pykälään)

Lisävelvoitteen laskeminen

Emme ei pidä perusteltuna esitystä kehittyneiden polttoaineiden ns. lisävelvoitteen alentamisesta voimassa olevaan lainsäädäntöön nähden. Lisävelvoitetta on voitu täyttää kehittyneiden biopolttoainelaatujen lisäksi biometaanilla, ja lisävelvoitteen alentaminen on biokaasun käytön lisäämistavoitteiden vastainen toimi. Lisävelvoitteen tason jo tapahtunut vuosien 2024—2025 tason alentaminen, ja nyt esitetty alentaminen vuosille 2026—2027 voimassa olevaan lakiin nähden, luo epävarmuutta esimerkiksi jo käynnissä oleville ja suunnitelluille biokaasuinvestoinneille.

Vuosien 2026 ja 2027 lisävelvoite olisi 4 prosenttia poiketen voimassa olevan lainsäädännön 6 prosentista. Lainsäädännön luoma kysyntä kehittyneille uusiutuville polttoaineille olisi erityisen tärkeää nyt, kun korkealla pysyttelevä korkotaso ja kiristyvä valtiontukikilpailu jarruttavat investointihankkeita. Lisävelvoitteen kasvu voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti olisi linjassa hallitusohjelman mukaisten biokaasun, synteettisten polttoaineiden ja vetytalouden sekä niille suotuisan investointiympäristön edistämisen kanssa. Esityksen vaikutusarvioiden mukaan lisävelvoitteen laskun vaikutus polttoaineen hintaan olisi vähäinen — lisävelvoitteen alentamisen kustannusvaikutuksiksi on arvioitu noin 3 senttiä litralta. Arviot kustannusvaikutuksista ovat nykyisillä maailmanmarkkinahinnoilla tätä maltillisemmat. Koska uusiutuvien polttoaineiden maailmanmarkkinahinta on alentunut merkittävästi vuosiin 2022 ja 2023 verrattuna, lisävelvoitteen kasvavan tason alentaminen ei ole perusteltua.

Ehdotamme, että Suomen jakeluelvoitelaisissa jatkettaisiin johdonmukaisesti edistyneiden biopolttoaineiden vähimmäisvelvoitetta rinnakkain uuden RFNBO-polttoaineiden vähimmäisvelvoitteen kanssa, niin että vuosien 2026 ja 2027 lisävelvoite olisi 6 prosenttia.

Taloudelliset riskit ja investointiympäristö

Ehdotetut muutokset jakeluelvoitteeseen ja seuraamusmaksuihin sekä ehdotettu joustomekanismi ovat ristiriidassa Suomea sitovien päästövähennysvelvoitteiden kanssa. Lisäksi Suomen ko-

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp
Vastalause 2

konaistalouden kannalta jakeluelvoitteen lasku olisi haitallinen. Muutosesitys voi johtaa jopa satojen miljoonien eurojen päästömaksuihin taakanjakosektorilla ja mahdollisesti RRF-rahojen takaisinperintään. Lisäksi esitys uhkaa vähintäänkin viivyttää kotimaisia investointeja kotimaisiin biopolttoaineisiin ja biokaasuun, joiden kertainvestointien arvo on satoja miljoonia euroja.

Onkin syytä pohtia, onko pumppuhinnassa vaikutusarvion mukaan vuosina 2025—2027 syntyvä 68—85 €/vuosi/tankkaaja hyvitys sen arvoinen, että se peittoaa esityksen aiheuttamat muut negatiiviset vaikutukset kansantaloudessa ja aluetasolla keskipitkällä aikavälillä 2020-luvulla ja 2030-luvun alkupuolelle?

Hallituksen esityksessä todetaan, että "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 92—929 miljoonaa euroa. - - Taakanjakosektorin päästöyksiköiden myynti- tai ostohintaa nykyisellä vuosien 2021—2030 velvoitekaudella ei tiedetä. - - Taakanjakosektorin velvoitteet kaudelle 2021—2030 ovat kuitenkin kiristyneet selvästi, minkä vuoksi on todennäköistä, että yhä harvemmillä jäsenvaltioilla on merkittävää ylijäämää päästöyksiköistä, jota myydä, ja on myös mahdollista, että ostettavia päästöyksiköitä ei ole markkinoilla saatavilla." Pidämme näin ollen tästä aiheutuvaa kustannusriskiä valtiontaloudelle huomattavan suurena.

Hallituksen esitys toteaa, että mikäli Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman (RRP) "tavoitetta vähintään 29 prosentin päästöjen supistumisesta ei saavuteta, seuraa siitä tulonmenetyksiä Suomelle. Mikäli fossiilittoman liikenteen tiekartan uudistuskokonaisuus jäisi kokonaan toteutumatta, seuraisi siitä Suomelle merkittävä tulonmenetyks, joka voisi olla jopa useita kymmeniä miljoonia euroja. Tulonmenetyksen suuruutta on kuitenkin tässä vaiheessa vaikeaa arvioida." On aito riski, että Suomelle koituu taloudellisia seuraamuksia myös tätä kautta.

Hallituksen tavoitteena on tehdä Suomesta investointeja houkutteleva maa. Uusiutuviin polttoaineisiin liittyvien investointien osalta tämä vaatisi ennustettavaa ja vakaata energia- ja ilmastopolitiikkaa. Hallituksen esityksellä on kielteisiä vaikutuksia investointiympäristöön. Jakeluelvoitteen ja lisävelvoitteen alentaminen vaikuttaisivat haitallisesti esimerkiksi biokaasulaitosten ja RFNBO-polttoaineiden investointivarmuuteen, sillä jo tehdyt tai suunnitteilla olevat investoinnit perustuvat tiettyyn jakeluelvoitteen kautta syntyvään kysyntään.

Pitkäjänteinen ja ennakoiva politiikka ei näytä tällä hetkellä toteutuvan liikenteen osalta, johon kohdistuu nyt huomattavat määrät epävarmuuksia ja muutoksia. Suomalaiset sekä Suomessa toimivat yritykset ansaitsevat selkeää ja pitkäjänteistä liikenteen päästöohjausta ja se toteutuu parhaiten taakanjakosektorilla jakeluelvoitteen kautta. Hallituksen esittämällä muutoksilla ja etenkin jakeluelvoitteen laskemisella riskit kasvavat, että Suomi joutuu ostamaan päästövähennysyksiköitä muilta jäsenmailta sen sijaan, että niilläkin rahoilla investoitaisiin kotimaisiin päästövähennyskohteisiin.

Välivety ja ei-biologista alkuperää oleva uusiutuvat polttoaineet eli sähköpolttoaineet (RFNBO)

Esityksessä RFNBO-polttoaineille (muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille) asetetaan velvoite vuosille 2028—2030. Velvoite on peräisin REDI II -direktiivistä ja on

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp Vastalause 2

osa Fit For 55 -ilmastopakettia. RFNBO-polttoaineet lisättiin osaksi jakeluelvoitetta vuonna 2023.

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

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 ja lisävelvoitetta olisi direktiiviä mukaillen mahdollista täyttää myös välituotevedyllä. Välituotevedyn osuus kuitenkin rajattaisiin 1 prosenttiyksikköön vuoden 2030 vähimmäisosuusvelvoitteesta.

Uutena asiana on, että välituotevedyllä olisi mahdollista täyttää lisävelvoitetta 0,5 prosentin osuudella jo ennen vähimmäisosuusvelvoitteen alkamista vuonna 2028. Välituotevedyllä täytettävä osuus ei kuitenkaan suoraan vähennä taakanjakosektorin päästöjä, joten sen ilmastohyödyt jäävät rajallisiksi.

RFNBO polttoaineiden markkinatilanne on epävarma, ja hintojen ennustaminen on vaikeaa, mikä voi hidastaa investointeja ja lisätä markkinoiden epävarmuutta. Välituotevety ei vähennä liikenteen päästöjä. Osa valiokunnalle lausunnon toimittaneista tahoista katsoo, että mikäli välivety sisällytetään jakeluelvoitteeseen, jakeluelvoitetta tulee kasvattaa välituotteen prosenttiosuuk-sien verran kunakin vuonna. Osa valiokunnalle lausunnon toimittaneista tahoista katsoo, että mahdollisuus hyödyntää välituotevetyä vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämiseksi on myönteinen seikka. Esimerkiksi Energiavirasto kuitenkin kannattaa luonnoksessa esitetyn mukaisesti välituotevedylle asetettua enimmäisrajaa, jotta jakeluelvoitteen tarkoitus, liikenteen päästöjen vähentäminen, voi toteutua. Lausunnoista ilmenee myös, että RFNBO-vähimmäisosuusvelvoite mahdollistaisi sen, että Suomi saa uusiutuvan vedyn hankkeita ja samalla kotimaisen vetytalouden kehittymisen liikkeelle.

Liikennesähkö

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 täyttämiseksi uusiutuvalla liikennesähköllä. Käytännössä jakelija ostaisi liikennesähkön toimittajan latauspisteiden kautta jaellun uusiutuvan säh-

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp
Vastalause 2

kön omaan jakeluelvoitteeseensa. Kansallinen sääntely vastaisi tältä osin RED III -direktiivin minimisääntelyä.

Uusiutuvan liikennesähkön lisääminen jakeluelvoitteen piiriin lisää päästöjä kuten hallituksen esityksessäkin todetaan. Liikennesähkön lisääminen jakeluelvoitteeseen vähentää uusiutuvien polttoaineiden kysyntää yhteensä vuosien 2025—2030 välisenä aikana 353 ktoe. Se alentaa jakelijoiden veloitteen täyttämiseen syntyviä kustannuksia, mutta vaikutus polttoaineiden pumppuhintoihin on epävarmaa. Se myös kasvattaa valtion valmisteverotuloja vuosina 2025—2027 yhteensä 26 milj. eurolla. Vuoden 2028 jälkeen vaikutus kasvaa entisestään.

Esityksessä uusiutuva liikennesähkö sisällytetään jakeluelvoitteeseen ilman samanaikaista jakeluelvoitteen nostamista, eikä mahdollisuus täyttää vaatimustasoltaan jo alennettua jakeluelvoitetta uusiutuvalla liikennesähköllä ilman lisäisyyttä edistä liikenteen päästöjen vähentämistä riittävällä tavalla. Jakeluelvoitetta tulisi nostaa uusiutuvan liikennesähkön osuutta vastaavalla määrällä, jotta uusiutuvan liikennesähkön hyödyntäminen ei vähentäisi jaellun biopolttoaineen määrää. Nyt esitetty tapa ei johda päästöjen vähenemiseen, vaan uusiutuva sähkö ainoastaan korvaa jakeluelvoitteen täyttämiseen käytettyjä biopolttoaineita sekä kasvattaa fossiilisten polttoaineiden kulutusta. Tämä johtaa tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvuun verrattuna voimassa olevaan lakiin.

Koska sähkön kysyntä liikenteessä ei ole merkittävästi riippuvainen sähköauton lataushinnasta julkisella latauspisteellä, ja jakeluelvoitteessa sähkö korvaa ensisijaisesti biopolttoaineita, toimii liikennesähkö käytännössä jakeluelvoitetasoa laskevana toimenpiteenä ilman suoraa päästöjä vähentävää vaikutusta. Koska liikenteen kokonaisenergiankulutuksen trendi on todennäköisesti laskeva, sähköautokanta kasvava ja sähköntuotannon uusiutuvuusaste nouseva, uusiutuvan liikennesähkön osuus jakeluelvoitteen täyttämässä voi vuosikymmenen lopussa olla suurempikin kuin esityksessä on arvioitu. Tällöin uusiutuvan liikennesähkön biopolttoaineita syrjäyttävä vaikutus on voimakkaampi, mikä laskennallisesti kasvattaisi liikenteen päästöjä. Henkilöautokannan sähköistyminen etenee myös ilman lisätoimia, sillä autoteollisuus keskittyy vahvasti sähköautojen tuotantoon.

Jos uusiutuva liikennesähkö sisällytettäisiin jakeluelvoitteeseen, se tulisi tehdä niin, että se on jakeluelvoitteessa lisäinen toimi. Vaikutuksia tulee tältä osin seurata. (Vastalauseen lausumaehdotus 1)

Joustomekanismi

Esitykseen sisältyvän uuden joustomekanismin mukaan jakeluelvoitteesta 5,5 prosenttiyksikköä voisi täyttää muilla Suomessa toteutetuilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla. Päästövähennystoimien tulisi kohdistua taakanjakosektoriin. Maankäyttösektorin toimet otettaisiin rajoitetusti (1 prosenttiyksikkö) mukaan myöhemmin annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Siinä asetettaisiin kriteerit toimen hyväksyttävyydelle: lisäisyys, pysyvyys, luotettava mittaus, perusura, todentaminen, kaksinkertaisuus ja hiilivuodon välttäminen. Toimi olisi hyödynnettävissä jakeluelvoitteessa vasta sen jälkeen, kun toimi on toteutettu ja se on luotettavasti todennettu. Kyseessä olisi uusi mekanismi, johon valiokunnan saamien lausuntojen perusteella liittyy runsaasti epävarmuuksia.

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp Vastalause 2

Periaatteessa hyvin toteutettu joustomekanismi lisäisi kustannustehokkuutta ja voisi toimia kotimaisen hiilimarkkinan pilottina. Mekanismin jatkovalmistelussa olisi hyvä tunnistaa mahdollisimman monia erilaisia luotettavia, mekanismiin soveltuvia päästövähennyskeinoja, jotta markkinaan syntyy kilpailua ja mekanismi tukisi tehokkaasti taakanjakosektorin päästövähennyksiä.

Esimerkiksi Energiavirasto suhtautuu joustomekanismiin kielteisesti eikä kannata joustomekanismimallin sisällyttämistä jakeluvuolilakiin. Virasto katsoo, että luonnoksessa esitetty joustomekanismimalli on monimutkainen järjestelmä, jonka toimeenpanoon liittyy poikkeuksellisen paljon epävarmuutta. Joustomekanismiin liittyvä valmistelu ja toimeenpano tulee olemaan erittäin työlästä, sillä Energiavirastolla ei ole joustomekanismimallin kattamilta aloilta osaamista, eikä joustomekanismin kattamia keinoja ole mitenkään rajattu tai etukäteen listattu. Päästövähennystoimien laskenta tulee myös olemaan erityisen haastavaa.

Suurimmat haasteet liittyvät joustomekanismiin kelpuutettavien hankkeiden todellisiin ilmastovaikutuksiin. Aitojen ilmastovaikutusten synnyttäminen edellyttää, että joustomekanismissa käytetään aidosti lisäisiä päästövähennyksiä tai hiilensidontaa, jotka menevät voimassa olevaa lainsäädäntöä pidemmälle, eivät ole taloudellisesti kannattavin vaihtoehto, ja joita ei todennäköisesti toteutettaisi ilman päästöyksikön myynnistä saatavan maksun tarjoamaa lisätukea. Lisäksi tarvitaan luotettavia menetelmiä päästövähennysten tai hiilensidontan mittaamiseen sekä riippumattoman kolmannen osapuolen suorittamaa todentamista. Esimerkiksi Metsäteollisuus ry on huolissaan, että mikäli joustomekanismiin kelpuutetaan vaikkapa metsän kiertoajan pidentäminen, tällä on vaikutuksia alan puuraaka-aineen hankintaan.

Hallituksen esityksen mukaan valmistelun aikana ainoastaan yksi jakelija on ilmaissut olevansa kiinnostunut joustomekanismin hyödyntämisestä, ja lienee oletettavaa, että sen hyödyntäminen jää hyvin rajalliseksi. Myös hallinnollinen taakka uudessa mekanismissa voi olla suuri. On hyvä huomata, että ehdotukseen sisältyneet maankäyttösektorin joustomekanismikeinot eivät hyödyntäisi taakanjakosektoria, vaan toimien kasvihuonekaasuvaikutukset laskettaisiin maankäyttösektorin kasvihuonekaasuinventariioon. Näin ollen taakanjakosektorin päästövähennemiä korvattaisiin maankäyttösektorilla, mikä ei ole yhteensopivaa ilmastopolitiikan nykyisen sektorijaottelun kanssa. Korostamme huolellista valmistelua ja uuden mekanismin toimivuuden seurantaa, mikäli joustomekanismi otetaan Suomessa käyttöön. (vastalauseen lausuma 2)

Seuraamusmaksun alentaminen

Hallituksen esityksen mukaan vuonna 2026 jakeluvuoliteen 18 prosentin ylittävältä osalta yleisvelvoitteen täyttämättä jättämisen seuraamusmaksu alennetaan peräti 56,25 prosentilla. Emme kannata seuraamusmaksun alentamista. Lainsäädännössä tulee aina kannustaa toimijoita lain noudattamiseen. Hallituksen tulee toteuttaa poliittiset tavoitteensa lain velvoitteiden, ei seuraamusmaksujen mitoituksella. Seuraamusmaksujen alentaminen aiheuttaa markkinoille epävarmuutta, sillä ennalta ei ole tiedossa, tulevatko polttoaineiden jakelijat noudattamaan velvoitetasoja vai maksamaan seuraamusmaksuja. Lisäksi vastuullisesti toimiva jakelija, joka noudattaa velvoitetasoja halvemmista seuraamusmaksuista riippumatta, joutuu epäedulliseen kilpailuasemaan. Hylätään muutokset pykälään 11 a § Seuraamusmaksut.

**Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp
Vastalause 2**

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotukset hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi 1. lakiehdotuksen 11 a § poistetaan ja 5§ hyväksytään muutettuna (Vastalauseen muutosehdotukset) ja

että hyväksytään 2 lausumaa. (Vastalauseen lausumaehdotukset)

Vastalauseen muutosehdotukset

1. lakiehdotus

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 (*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) 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.

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

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

- 1) 2,0 prosenttiyksikköä vuosina 2021-2024;
- 2) 3,0 prosenttiyksikköä vuonna 2025;
- 3) 6,0 prosenttiyksikköä vuosina 2026 ja 2027;
- 4) 8,0 prosenttiyksikköä vuonna 2028;

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp
Vastalause 2

- 5) 9,0 prosenttiyksikköä vuonna 2029;
- 6) 10,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

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

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

Edellä 3 momentissa säädettyä lisävelvoitetta ja 4 momentissa säädettyä vähimmäisosuusvelvoitetta saa täyttää myös muuta kuin biologista alkuperää olevalla uusiutuvalla polttoaineella, jota käytetään välituotteena (*välituotevety*) Suomessa sijaitsevalla jalostamolla perinteisten liikenteen polttoaineiden tai biopolttoaineiden tuotantoon, kuitenkin enintään:

- 1) 0,5 prosenttiyksikköä ennen vuotta 2030;
- 2) 1,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Jos lisävelvoitetta ja 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 tarkoitetulta jakelijalta.

Vastalauseen lausumaehdotukset

1. Eduskunta edellyttää, että liikennesähkön lisäämisen vaikutuksia liikenteen päästövähennysten toteutumiseen seurataan ja hallitus ryhtyy tarvittaviin lisätoimiin, mikäli liikenteen päästövähennystavoitetta ei saavuteta.

2. Eduskunta edellyttää, että joustomekanismin toimivuutta seurataan, joustomekanismiin hyväksytään vain todellisia, lisäisiä päästövähennyskeinoja ja joustomekanismista säädetään, niin että hallinnollinen taakka jää mahdollisimman pieneksi.

Helsingissä 28.11.2024

Matias Mäkynen sd
Lotta Hamari sd
Juha Viitala sd
Oras Tynkkynen vihr
Johannes Yrttiaho vas