

HE 121/2024 vp

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia sekä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttaineista 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 vastaamaan 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 nykyllä lainsäädäntöä alemmalla tasolla. Myös lisäelvoitteen tasoja alennettaisiin vuosina 2026 ja 2027. Niin ikään seuraamusmaksutasoja alennettaisiin vuosiksi 2024–2027. Muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille asetettaisiin oma asteittain nouseva vähimmäisosuusvelvoite vuosille 2028–2030. Lisäksi yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitettu uusiutuva liikennesähkö lisättäisiin osaksi jakeluelvoitetta täyttävää keinovalikoimaa. Samalla säädettäisiin niin sanotusta joustomekanismista, jonka puitteissa jakelija voisi täyttää jakeluelvoitetta rahoittamalla Suomessa toteutettavia muita vaihtoehtoisia päästövähennystoimia. Jakeluelvoitelakiin tehtäisiin myös eräitä teknislousteisia muutoksia.

Biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttaineista 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.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	5
1.2.1 EU-säädöksen valmistelu	5
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu	6
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	7
2.1 Liikenteen tavoitteet	7
2.2 Ravinto- ja rehukasveja koskevat rajoitukset	9
2.3 Laskentasäännöt	9
3 Nykytila ja sen arviointi	10
3.1 Jakeluvaihtoehtoja koskeva sääntely ja polttoaineiden hintakehitys	10
3.1.1 Yleistä	10
3.1.2 Polttoaineiden hinnankorotus	11
3.2 Liikennesähkö	12
3.3 Taakanjakosektorin päästövähennyskehitys	13
3.4 Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä	14
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	15
4.1 Keskeiset ehdotukset	15
4.2 Pääasialliset vaikutukset	16
4.2.1 Yleistä vaikutustenarvioinnista	16
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset	16
4.2.3 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin	21
4.2.4 Ympäristövaikutukset	21
4.2.5 Vaikutukset viranomaisten toimintaan	22
4.2.6 Vaikutukset julkiseen talouteen	23
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	25
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	25
5.1.1 Yleistä	25
5.1.2 Tie-, meri- ja lentoliikenteen päästövähennysten edistäminen	25
5.1.3 Kasvihuonekaasuperusteinen jakeluvaihtoehto	26
5.1.4 Verkkoon syötetty biokaasu jakeluvaihtoehtossa	26
5.1.5 Yksityinen lataus	27
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	27
5.2.1 Ruotsi	27
5.2.2 Ranska	28
5.2.3 Alankomaat	29
5.2.4 Saksa	30
6 Lausuntopalaute	31
6.1 Yleistä	31
6.2 Jakeluvaihtoehto- ja seuraamusmaksutasot	31
6.3 Joustomekanismin malli	32

6.4 Kehittyneet biopolttoaineet ja RFNBO-polttoaineet	33
6.5 Liikennesähkö	33
7 Säännöskohtaiset perustelut	34
7.1 Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	34
7.2 Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 5 b §:n 4 momentin kumoamisesta	51
7.3 Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 ja 6 §:n muuttamisesta	52
7.4 Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain kumoamisesta	52
8 Lakia alemman asteinen sääntely	52
9 Voimaantulo	53
10 Toimeenpano ja seuranta	54
11 Suhde muihin esityksiin	54
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä	54
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	54
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	54
12.1 Yleistä	54
12.2 Yksityiselämän suoja	55
12.3 Omaisuudensuoja	56
12.4 Ympäristöperusoikeus	57
12.5 Asetuksenantovaltuudet	57
12.6 Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle	58
LAKIEHDOTUKSET	60
1. Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	60
2. Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 5 b §:n 4 momentin kumoamisesta	69
3. Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 ja 6 §:n muuttamisesta	70
4. Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain kumoamisesta	71
LIITE	72
RINNAKKAISTEKSTIT	72
1. Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	72
3. Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 ja 6 §:n muuttamisesta	89

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

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

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

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

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

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

Hallitusohjelman kirjaukset vuoden 2024 jakeluelvoitteesta ja vuosien 2024 ja 2025 lisävelvoitteesta on toimeenpantu lailla (1279/2023) uusiutuvien polttoaineiden edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta. Lisäksi polttoaineiden verotusta laskettiin lailla (1224/2023) nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta. Muutoslailla (1224/2023) toteutettiin etupainotteisesti hallitusohjelmassa mainittu vuosien 2025–2027 jakeluelvoitteen noston kompensatio polttoaineveroa alentamalla. Lainsäädäntöä tulisi muuttaa muiden hallitusohjelman kirjausten toimeenpanemiseksi.

Esityksen tarkoituksena on osaltaan panna kansallisesti täytäntöön myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/2413 (jäljempänä *RED III -direktiivi*) direktiivin (EU) 2018/2001, asetuksen (EU) 2018/1999 ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisen osalta sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta. Kyseessä on uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 (jäljempänä *RED II -direktiivi* tai *uusiutuvan energian direktiivi*) muutosdirektiivi. Jäsenvaltioiden tulee saattaa RED III -direktiivin edellyttämä lainsäädäntö voimaan viimeistään 21.5.2025.

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädöksen valmistelu

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

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

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

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

Valtioneuvoston U-jatkokirje [U 14/2022 vp](#) annettiin eduskunnalle 10.6.2022. U-jatkokirjeessä täydennettiin ja täsmennettiin aikaisemmin annettuja kantoja. Valtioneuvosto piti

kunnianhimoisia liikennesektorin tavoitteita sekä erillisiä alatavoitteita kehittyneille biopolttoaineille, biokaasu mukaan lukien, että RFNBO-polttoaineille hyvinä. Kunnianhimon tasoa asettaessa tuli kuitenkin huomioida laaja raaka-ainepohja kestävyyskriteerit täyttävälle uusiutuville polttoaineille. Valtioneuvoston mukaan uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdollisimman laajana eikä kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa tule tarpeettomasti rajoittaa, etenkin tehtyjen investointien osalta. Mahdolliseen kehittyneiden biopolttoaineiden ja RFNBO-polttoaineiden tavoitteiden yhdistämiseen valtioneuvosto suhtautui varauksella, pitäen parempana vaihtoehtona erillisiä alatavoitteita kyseisille jakeille.

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

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

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

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

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

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

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

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuttavana 5.6.–26.7.2024 lausuntopalvelu.fi sivustolla. Lausuntoja on pyydetty 53:ltä taholta, minkä lisäksi myös muilla tahoilla on ollut

mahdollisuus antaa lausuntonsa esitysluonnoksesta. Annetut lausunnot sekä muut hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat valtioneuvoston hankeikkunan julkisessa palvelussa osoitteessa valtioneuvosto.fi/hankkeet tunnuksella [TEM026:00/2023](https://doi.org/10.26434/chemrxiv-2023-tem026).

Esitys on ollut tarkastettavana oikeusministeriön laintarkastuksessa.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 Liikenteen tavoitteet

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

RED III -direktiivissä on asetettu EU:n uusiutuvan energian yleisvelvoitteeksi 42,5 prosenttia vuonna 2030. RED III -direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on kuitenkin pyrittävä yhteisesti 45 prosentin uusiutuvan energian osuuteen vuonna 2030. Suomen kansallinen tavoite tullaan määrittämään kansallisessa energia- ja ilmastosuunnitelmassa. Lisäksi liikennesektorin kokonaistavoitteet laajenivat tie- ja raideliikenteestä myös lento- ja meriliikenteeseen. Vaikka RED III-direktiivin liikennettä koskevat velvoitteet sisältävät jatkossa laajemmin eri liikennesektoreita, voivat jäsenvaltiot vapaasti päättää, millä tavoin tavoitteita edistetään näiden välillä. Komissio on lisäksi indikoinut, ettei lentoliikenteen uusiutuvan energian tavoitteita saa kansallisesti asettaa korkeammaksi kuin mitä niin sanotussa ReFuelEU Aviation-asetuksessa¹ (EU) 2023/2405 säädetään. Huomionarvioista myös on, että meri- ja lentoliikenteen uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämistä EU-tasolla ohjaa sektorikohtainen sääntely, kuten ReFuelEU Aviation ja niin sanottu FuelEU Maritime-asetus².

Direktiivin 7 artiklan 5 kohdan 3 alakohdan mukaan laskettaessa jäsenvaltion energian kokonaisloppukulutusta sen mittaamiseksi, täyttääkö se tämän direktiivin mukaiset tavoitteet ja ohjeellisen kehityspolun, lentoliikenteen kuluttaman energian määräksi lasketaan enintään 6,18 prosenttia asianomaisen jäsenvaltion energian kokonaisloppukulutuksesta. Lisäksi myös kansainvälisen meriliikenteen polttoaineiksi toimitetut uusiutuvat polttoaineet lasketaan liikenteen uusiutuvan energian tavoitteisiin (7 artikla 4 kohta a osa).

Liikenteen energiaperusteinen velvoite nostettiin 14 prosentista 29 prosenttiin mahdollistaen samalla myös 14,5 prosentin kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämisvelvoitteen (jäljempänä *KHK-vähentämisvelvoite*) valitsemisen. Jäsenvaltiot voivat tosin sanoen jatkossa päättää

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/2405 tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1805 uusiutuvien polttoaineiden ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta.

täyttävätkö KHK-vähentämisvelvoitteen vai energiaperusteisen velvoitteen. Jäsenvaltiot kuitenkin raportoivat molempien velvoitteiden mukaisesti.

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

Mikäli komissio, annetun delegoidun säädösvaltansa puitteissa, lisää direktiivin IX liitteen A-osaan uusia raaka-aineita, jäsenvaltiot voivat vastaavasti lisätä kyseisistä raaka-aineista tuotettujen kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun vähimmäisosuutta liikennealalle toimitetussa energiassa (25 artiklan 1 kohdan 5 alakohta). Komissio on antanut 14.3.2024 delegoidun säädöksen [\(EU\) 2024/1405](#) direktiivin liitteen IX päivittämisestä³. Säädös on julkaistu EU:n virallisessa lehdessä 17.5.2024 ja se on tullut voimaan 6.6.2024. Jäsenvaltioiden tulee saattaa muutokset kansallisesti voimaan 14.9.2025 mennessä. Esityksen valmistelu jakelovelvoitteen liitteen päivittämiseksi aloitetaan keväällä 2025.

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

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

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

RED III -direktiivi edistää voimakkaasti tieliikenteessä käytettävän sähkön (jäljempänä *liikennesähkö*) yleistymistä. Sähköisen liikkuvuuden kehittämiseksi jäsenvaltioiden on perustettava mekanismi, jonka avulla niiden alueella toimivat polttoaineiden toimittajat voivat vaihtaa keskenään uusiutuvan energian toimittamisesta liikennealalle saamiaan hyvytyksiä.

³ Komission delegoitu direktiivi (EU) 2024/1405 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 liitteen IX muuttamisesta lisäämällä siihen biopolttoaineiden ja biokaasun tuotantoon käytettäviä raaka-aineita.

Talouden toimijat, jotka toimittavat uusiutuvaa sähköä sähköajoneuvoille yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta, saavat hyvityksiä riippumatta siitä, koskeeko niitä jäsenvaltion polttoaineiden toimittajille asettama velvoite, ja voivat myydä näitä hyvityksiä polttoaineiden toimittajille, jotka saavat käyttää hyvityksiä liikennettä koskevan velvoitteen täyttämiseen. Jäsenvaltiot voivat sisällyttää kyseiseen mekanismiin yksityisiä latauspisteitä edellyttäen, että voidaan osoittaa, että näihin yksityisiin latauspisteisiin toimitettua uusiutuvaa sähköä tarjotaan ainoastaan sähköajoneuvoille.

RED III -direktiivi kumoaa direktiivin 98/70/EY⁴ 7a artiklaan sisältyvän 6 prosentin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisvelvoitteen ja siihen liittyvät valvontaa ja raportointia koskevat velvoitteet sääntelyvaatimusten päällekkäisyyden välttämiseksi. Suomessa direktiivin 98/70/EY 7a–7 e artiklojen vaatimukset on kansallisesti täytäntöön pantu lailla eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (170/2018, jäljempänä *KHK-laki*).

2.2 Ravinto- ja rehukasveja koskevat rajoitukset

RED III -direktiivin muutokset 26 artiklaan liittyvät lähinnä uuden KHK-vähentämisvelvoitteen huomioimiseen artiklassa. Ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden, bionesteiden ja liikenteen biokaasun enimmäisosuuksiin ja jäsenvaltioiden joustoihin ei esitetty muutoksia. Jäsenvaltiot voivat direktiivin 26 artiklan 1 kohdan 4 alakohdan nojalla alentaa liikenteen uusiutuvan energian vähimmäisosuutta tai KHK-vähentämisvelvoitetta vastaavasti sen mukaan, millainen vaikutus kyseisillä ravinto- ja rehukasveista tuotetuilla polttoaineilla olisi ollut uusiutuvan energian vähimmäisosuuteen tai kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiin, mikäli niiden osuus on jäsenvaltioissa rajattu alle 7 prosenttiin tai jäsenvaltio päättää rajata osuutta vielä pienemmäksi. Kasvihuonekaasuintensiteetin vähennystavoitetta varten jäsenvaltioiden on katsottava kyseisten polttoaineiden vähentävän kasvihuonekaasupäästöjä 50 prosenttia.

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

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta

2.3 Laskentasäännöt

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

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

RFNBO-polttoaineita koskevia säännöksiä ei ole RED III -direktiivissä muutettu. Komission kuitenkin edellytetään 27 artiklan 6 kohdan 5 alakohdan mukaan antavan viimeistään 1.7.2028 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan RFNBO-polttoaineita koskevan menetelmän vaikutusta tuotantokustannuksiin, kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiin ja energiajärjestelmään. Jos arvioinnin perusteella todetaan, että vaatimuksilla ei kyetä varmistamaan RFNBO-polttoaineiden riittävää saatavuutta ja kohtuuhintaisuutta teollisuuden ja liikenteen aloilla eivätkä ne edistä merkittävästi kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä, energiajärjestelmän integrointia ja vuodeksi 2030 asetettujen RFNBO-polttoaineita koskevien unionin tavoitteiden saavuttamista, komission on tarkasteltava uudelleen unionin menetelmää ja sen on tarvittaessa muutettava menetelmää vetyteollisuuden kasvun helpottamiseksi.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Jakeluelvoitetta koskeva sääntely ja polttoaineiden hintakehitys

3.1.1 Yleistä

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

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

lisävelvoitteen osuus jakeluelvoitteesta on 2 prosenttiyksikköä vuonna 2024 ja 3 prosenttiyksikköä vuonna 2025. Lisävelvoite nousee 6 prosenttiyksikköön vuosiksi 2026 ja 2027 ja 10 prosenttiyksikköön vuonna 2030.

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

Vuoden 2022 toteutunut jakeluelvoite oli 16 prosenttia, velvoitteen ollen 12 prosenttia. Jakeluelvoitteen suurta ylitäyttöä voi selittää ylitäytön siirtoa koskevien sääntöjen muuttumisella vuonna 2022 ja jakelijoiden verrattain lyhyellä ajalla mukautua keskellä vuotta laskeneeseen jakeluelvoitteeseen. Alustavien ennakkotietojen mukaan vuoden 2023 toteutunut jakeluelvoite oli 18,62 prosenttia, velvoitteen ollen 13,5 prosenttia.

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

Energiaviraston tiedonsaanti- ja tarkastusoikeuksista on voimassa olevassa laissa säädetty varsin niukasti. Jakeluelvoitelain 9 §:ssä säädetään jakelijan ja sivullisen tietojenantovelvollisuudesta. Säännöksen mukaan jakelijan ja sivullisen velvollisuuteen antaa tietoja tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten valvontaa ja täytäntöönpanon seurantaa varten sovelletaan, mitä valmisteverotuslain 12 luvussa säädetään. Säännöksestä jää epäselväksi, mitä 12 luvun säännöksiä Energiaviraston tulisi soveltaa. Laissa ei ole myöskään säädetty Energiavirastolle muita tiedonsaanti- ja tarkastusoikeuksia. Sääntelyratkaisu luultavasti perustui aikaan, jolloin jakeluelvoitelain valvonta oli vielä Verohallinnolla (tai aiemmin Tullilla) ja siten valvontaa voitiin hoitaa valmisteverotuksen mahdollistamien tiedonsaanti- ja tarkastusoikeuksien puitteissa.

3.1.2 Polttoaineiden hinnankehitys

Liikennepolttoaineiden hinta muodostuu monista tekijöistä, kuten öljyn maailmanmarkkinahinnasta, verotuksesta ja jalostamoiden marginaalista. Myös jakeluelvoitteen täyttämisestä aiheutuva kustannus nostaa liikenteen polttoaineiden hintoja, joskin sen osuus polttoaineiden hinnanmuodostuksessa on varsin rajallinen verrattuna öljyn maailmanmarkkinahintaan tai verotukseen. Jakelijoiden kohtaamat korkeammat kustannukset, johtuen uusiutuvista polttoaineista, siirtyvät suurelta osin kuluttajien polttoainehintoihin.

Öljyn maailmanmarkkinahinta on viime vuosien aikana heilunut huomattavasti Covid-19 -pandemian, Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan sekä inflaation nousun vuoksi. Hintavaihtelu on nyttemmin kuitenkin hieman tasoittunut. Öljymarkkinoiden luonteeseen toisaalta kuuluu hintojen voimakas heilahtelu. Raakaöljyn hinta (brent) nousi kesällä 2022 jopa yli 120 dollariin barrelilta. Vuoden 2023 aikana hinta aleni selvästi, sen vaihdellessa 80 euron molemmin puolin. Vuoden 2024 heinäkuun lopulla hinta oli hieman yli 80 dollaria barrelilta.

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

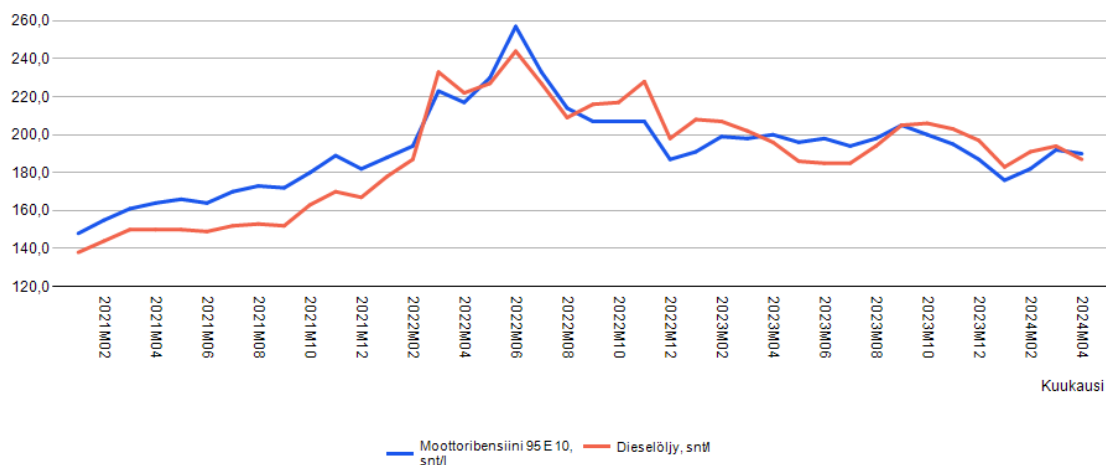
tonni. Vuonna 2024 hinnat ovat edelleen laskeneet ja kesän aikana markkinahinta ollut noin 1400 euroa per tonni.

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

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

Raaka-öljyn ja uusiutuvien polttoaineiden hinnanvaihtelut ovat näkyneet myös Suomessa jaeltavien liikennepolttoaineiden hinnoissa (Kuva 1). Heinäkuun viimeisellä viikolla Suomen verollinen keskihinta oli bensiinille (95 E 10) noin 1,838 euroa litralta ja dieselille noin 1,751 euroa litralta. Samaan aikaan EU27 alueen verollinen keskihinta oli bensiinille noin 1,730 euroa litralta ja dieselille noin 1,606 euroa litralta.

Poltonesteiden kuluttajahinnat (sisältää alv:n) muuttujina Polttoneste ja Kuukausi. Hinta.



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

3.2 Liikennesähkö

Vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä Suomessa oli 90 874 kappaletta täyssähköautoja ja 143 755 kappaletta ladattavia hybridejä (Sähköinen liikenne ry). Asukasmäärän ja kattavan latauspisteverkoston takia täyssähköautoja on erityisesti Uudellamaalla, jossa on noin 3 prosenttia kaikista liikennekäytössä olevista täyssähköautoista. Sähköautojen ensirekisteröinnit

ovat viime vuosien aikana kasvaneet merkittävästi, jopa 103 prosenttia vuodessa. Ensirekisteröityjen sähköautojen määrä on kuitenkin alkuvuodesta 2024 kääntynyt laskuun. (Traficom, 2024) Tammikuussa 2024 sähköautojen ensirekisteröinnit laskivat 15 prosenttia verrattuna vuoden 2023 tammikuuhun. Sama kehitys on nähtävillä myös yleisesti henkilöautojen ensirekisteröinnissä. Yksi monista asiaan vaikuttavista syistä voi olla heikko talouden kehitys Suomessa.

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

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

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

Uusiutuvalle liikennesähköllä ei ole voinut täyttää voimassa olevaa jakeluvuorotetta. Jakeluvuorotetlakiin olisi luotava liikenteeseen toimitetulle uusiutuvalle liikennesähkölle hyvitysjärjestelmä, jota jakelijat voivat hyödyntää yleisvelvoitteen täyttämiseksi.

3.3 Taakanjakosektorin päästövähennyskehitys

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

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

Taakanjakosektorin yhteenlasketut päästöt olivat vuonna 2022 noin 21 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2005. Päästöt ovat vähentyneet kaikilla sektoreilla maataloutta lukuun ottamatta. Liikenteen päästöt (ilman kotimaan lentoliikenteen CO₂-päästöjä) ovat vähentyneet noin 2,9 Mt CO₂-ekv. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt olivat vuonna 2020 reilun viidenneksen Suomen

kokonaispäästöistä, noin 10,5 miljoonaa hiilidioksiditonnia. Tästä 95 prosenttia aiheutui tieliikenteestä ja tieliikenteen sisällä puolestaan henkilöautojen osuus on yli puolet, kuorma-autojen osuus noin kolmannes, pakettiautojen noin 10 prosenttia ja linja-autojen noin 5 prosenttia. (Traficom, 2024)

Uudistetun EU:n taakanjakoasetuksen⁵ mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoteen 2005. Vuosien 2021–2022 kiintiöt pysyvät aikaisemmin voimassa olleen taakanjakoasetuksen toimeenpanopäätöksen (EU) 2020/2126 mukaisina. Sen sijaan vuosien 2023–2030 kiintiöt lasketaan uudestaan asetuksessa määriteltyjen sääntöjen perusteella. Suomen päästökauppi vuodelle 2021 oli 28,8 miljoonaa CO₂ tonnia ja vuodelle 2022 28,0 miljoonaa CO₂ tonnia.

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

3.4 Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain (170/2018) tarkoituksena on vähentää ajoneuvoissa, liikkuvissa työkoneissa, traktoreissa, sisävesialuksissa ja huviveneissä käytettävistä polttoaineista syntyviä energiayksikköä kohti laskettuja, elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasujen päästöjä. Lailla on täytäntöön pantu bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY (jäljempänä *FQD-direktiivi*) kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja seurantaan koskevat säännökset.

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

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

KHK-lain mukaan polttoaineen toimittajan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisvelvoitteen saavuttamisessa voidaan huomioida ennen jalostamoa tapahtuvat öljyntuotannon tehostamistoimenpiteet eli niin kutsutut alkuvaiheen päästövähennykset fossiilisten polttoaineiden osalta. Alkuvaiheen päästöjen vähennykset eli UER-yksiköt voivat olla peräisin

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842 sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) 525/2013 muuttamisesta

mistä tahansa öljyntuotannon raaka-ainelähteestä. Alkuvaiheen päästövähennyksen voi myös toimittaa mikä tahansa toimittaja. Alkuvaiheella tarkoitetaan polttoaineen tuotantoketjua ennen jalostamoa, jolta valmis liikennepolttoaine toimitetaan markkinoille. Suomessa polttoaineen toimittajat eivät ole hyödyntäneet alkuvaiheen päästövähennyksiä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisvelvoitteidensa saavuttamiseksi.

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

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

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

RED III -direktiivi ei edellytä, että kansalliset täytäntöönpanotoimet kattavat kaikkia liikenteen sektoreita. Sen vuoksi jakeluelvoite tulisi jatkossakin keskittymään vain tieliikenteeseen eikä sitä uloteta koskemaan meri- tai lentoliikennettä.

Hallitusohjelman kirjausten perusteella vuosina 2025–2027 jakeluelvoitetta nostettaisiin asteittain kolmella prosenttiyksiköllä vuoden 2024 tasosta, tasojen kuitenkin jäädessä alle nykylaisäädännössä säädettyjen tasojen. Lisäksi vuosien 2026 ja 2027 lisävelvoitetasoja muutettaisiin neljään prosenttiyksikköön.

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

RED III -direktiiviin perustuen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi jakeluelvoitelakia siten, että uusiutuva liikennesähkö sisällytetään jakeluelvoitteeseen. Jatkossa jakelijat voisivat täyttää jakeluelvoitetta yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetulla uusiutuvalla sähköllä. Jakelija voisi myös tehdä liikennesähkön toimittajan tai tämän valtuuttaman välittäjän kanssa sopimuksen yleisvelvoitteen täyttämiseksi uusiutuvalla liikennesähköllä. Käytännössä jakelija ostaisi liikennesähkön toimittajan latauspisteiden kautta jaellun uusiutuvan sähkön omaan jakeluelvoitteeseensa. Kansallinen sääntely vastaisi tältä osin RED III -direktiivin minimisääntelyä.

Hallitusohjelman mukaisesti jakeluelvoitelakiin ehdotetaan lisättäväksi niin sanottu jakeluelvoitteen joustomekanismi, jonka nojalla jakelijat voivat täyttää jakeluelvoitetta rahoittamalla muita päästövähennyksiä. Joustomekanismilla olisi mahdollista täyttää 5,5 prosenttiyksikköä jakeluelvoitteesta taakanjakosektoriin kohdistuvilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla. Myöhemmin valtioneuvoston asetuksella voimaan saatettavalla

säännöksellä 5,5 prosenttiyksiköstä 1 prosenttiyksikön voisi täyttää myös maankäyttösektoriin kohdistuvilla päästövähennystoimilla. Päästövähennystoimen olisi täytettävä laissa säädetty 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.

Esityksessä ehdotetaan myös seuraamusmaksutasojen alentamista vuosiksi 2024–2027 pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman lisäpöytäkirjan perusteella.

Energiaviraston toimivaltuuksia pyritään vahvistamaan säätämällä sille riittävät tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudet.

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

Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1134/2022) määräaikaiseksi säädetyn voimassa olevan 5 b §:n 4 momentti esitetään kumottavaksi ja annettavaksi uudelleen väliaikaisena ehdotettuun jakeluelvoitelain muutokseen.

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

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

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yleistä vaikutustenarvioinnista

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

4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset jakelijoihin

Jakeluelvoitteen piirissä olevien yritysten koko vaihtelee huomattavasti. Nestemäisten polttoaineiden jakelijat ovat kokoluokaltaan suuryrityksiä, kun taas kaasumaisten polttoaineiden jakelijoista suurin osa voidaan luokitella pieneksi tai keskisuureksi yritykseksi. Jakeluelvoitteen piirissä on vuonna 2024 kolme nestemäisten polttoaineiden jakelijaa: Neste Oyj, North European Oil Trade Oy ja Oy Teboil Ab. Kaasumaisia polttoaineiden jakelijoita on yhteensä 21, joista 20 on vapaaehtoisesti hakeutunut jakeluelvoitteen piiriin: Gasum Oy, Ab Stormossen Oy, BioSairila Oy, Demeca Oy, Envor Group Oy, Envor Pori Oy, Etelä-Karjalan Jätehuolto Oy, Jeppo Biogas Ab, Kiertokaari Oy, Metener Service Oy, Mustankorkea Oy, One1

Oy, Pirkanmaan Jätehuolto Oy, PK Biogas Ab Oy, St1 Oy, Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO), Auris Kaasuenergia Oy (ent. Suomen Kaasuenergia Oy), Vieremän Lämpö ja Vesi Oy, VSS Biopower Oy, Vörå Biogas Ab ja Wega Fuels Oy.

Jakeluvuorituksen alentaminen vuosina 2025–2027 vähentäisi merkittävästi uusiutuvien polttoaineiden tarvetta tieliikenteessä. Kokonaiskysyntä uusiutuville polttoaineille olisi:

- vuonna 2025 576 ktoe (436 ktoe vähemmän kuin ennen muutosta)
- vuonna 2026 662 ktoe (323 ktoe vähemmän)
- vuonna 2027 740 ktoe (247 ktoe vähemmän).

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

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

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

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

Nykyisin arvioiduilla uusiutuvien polttoaineiden hinnoilla seuraamusmaksutasojen porrastaminen ei vaikuttaisi uusiutuvien polttoaineiden määriin. Mikäli uusiutuvien polttoaineiden hinnat kuitenkin nousisivat, on mahdollista, että jakeluvuoritus rajautuisi 18 prosenttiin. Tällöin seuraamusmaksutasojen porrastamisen vuoksi jakeluvuorituksen täyttämiseksi tarvittava uusiutuvan polttoaineen määrä pysyisi samana vuonna 2025, laskisi 51 ktoe vuonna 2026 ja 147 ktoe vuonna 2027 suhteessa tilanteeseen, jossa seuraamusmaksutasoja ei alennettaisi. Jos kehittyneen uusiutuvan dieselin markkinahinta ylittäisi lisävelvoitteen alennetun seuraamusmaksutason, vähenisi lisävelvoitteen täyttämiseksi tarvittavien kehittyneiden liikennepolttoaineiden tarve 35 ktoe vuonna 2025, 68 ktoe vuonna 2026 ja 66 ktoe vuonna 2027.

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

saattavat täyttää jakeluelvoitetta täysmääräisesti, jolloin jakeluelvoite ei rajautuisikaan 18 prosenttiin.

Liikennesähkön lisääminen jakeluelvoitteeseen laajentaisi jakelijoiden keinovalikoimaa täyttää jakeluelvoitetta ja samalla vähentäisi jakelijoiden kustannuspaineita. Käytännössä tämä tarkoittaa, että kotimaisella uusiutuvalla liikennesähköllä korvattaisiin uusiutuvaa dieseliä, jonka tuotanto perustuu pitkälti tuontiraaka-aineisiin. Tämä johtuisi siitä, että jakeluelvoitteen tasoja ei ehdoteta nostettavaksi liikennesähkön lisäämisen vuoksi. Uusiutuva liikennesähkö korvaisi uusiutuvia polttoaineita jakeluelvoitteessa 30 ktoe vuonna 2025, 39 ktoe vuonna 2026, 50 ktoe vuonna 2027, 63 ktoe vuonna 2028, 77 ktoe vuonna 2029 ja 94 ktoe vuonna 2030. Uusiutuva liikennesähkö tulisi olemaan jatkossa edullisin tapa täyttää jakeluelvoitetta, joskin sen osuus jakeluelvoitteesta oletetaan olevan ensivaiheessa pieni. Jakelijan kustannus määräytyisi jakelijan ja liikennesähkön toimittajan kahdenkeskisen sopimuksen perusteella. Jakelijoiden maksuhalukkuus puolestaan vaihtelee biopolttoaineiden ja niiden raaka-aineiden hinnan mukaan.

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

Vaikutukset investointeihin

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

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

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

Vaikutukset polttoaineiden hintoihin

Vuosina 2025–2027 hallitusohjelmassa esitetyt jakeluvelvoitteen 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. Taulukossa 1 on esitetty arviot dieselin ja E10 bensiinin pumppuhinnoista vuosille 2025–2027 sekä arvio jakeluvelvoitteen vaikutuksista hinnassa. Kyseisiin arvioihin liittyy kuitenkin epävarmuuksia. Jakeluvelvoitteen tarkkaa hintavaikutusta on mahdotonta laskea etukäteen ja erilaiset arviot riippuvat merkittävästi taustaoletuksista.

EUR / litra, diesel	2025	2026	2027
Aikaisempi laki	1,781 (0,135)	1,827 (0,196)	1,885 (0,270)
Hallitusohjelma	1,724 (0,078)	1,763 (0,132)	1,814 (0,199)

EUR / litra, E10 bensiini	2025	2026	2027
Aikaisempi laki	1,811 (0,080)	1,849 (0,129)	1,899 (0,189)
Hallitusohjelma	1,750 (0,019)	1,783 (0,063)	1,828 (0,118)

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

Nykyisin arvioiduilla polttoaineiden hinnoilla seuraamusmaksutasojen porrastaminen ei vaikuttaisi dieselin ja E10-bensiinin pumppuhintoihin vuosina 2025–2027.

RFNBO-polttoaineille asetettava neljän prosenttiyksikön tavoite vuonna 2030, josta välituotevedyllä voisi täyttää 1 prosenttiyksikön, vaikuttaisi dieselin pumppuhintaan arviolta noin kolmen sentin verran litralta. E10 bensiinissä vaikutus olisi mahdollisesti hieman

pienempi. RFNBO-polttoaineiden vaikutus pumppuhintoihin ei olisi merkittävä. Hintavaikutusta hillitsee RFNBO-polttoaineiden ja välituotevedyn suhteellisen pieni määrä jakeluelvoitteessa sekä välituotevedyn markkinahinta-arvio, joka on samaa suuruusluokkaa kuin kehittyneen uusiutuvan dieselin hinta-arvio, jota välituotevety korvaisi jakeluelvoitteessa.

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

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

Myöskään liikennesähkön liittäminen jakeluelvoitteeseen ei todennäköisesti johtaisi polttoaineiden hinnan alentumiseen, vaikka jakeluelvoitetaso säilyy ennallaan. Tämä johtuu siitä, ettei polttoaineiden jakelijoiden rajakustannus myytävästä polttoainelitrasta muutu jakeluelvoitetason säilyessä ennallaan. Sen sijaan liikennesähkön liittäminen jakeluelvoitteeseen johtaisi todennäköisesti polttoaineiden jakelijoiden tai liikennesähkön toimittajien katteiden nousuun, koska sähkön jakelun rajakustannus on merkittävästi uusiutuvia polttoaineita halvempaa.

Vaikutukset kotitalouksille

Jakeluelvoitteen alentamisen vaikutukset kohdistuisivat pääasiallisesti autoileviin kotitalouksiin. Polttoainekustannusten osuus on merkittävä autoilevien kotitalouksien liikennemenoissa. Alimmassa tuloluokassa autolliset kotitaloudet käyttävät yli 10 prosenttia tuloistaan polttoainekuluihin, kun taas ylimmässä tuloluokassa polttoainekulujen osuus tuloista on noin 3 prosenttia (VATT 2023). Koko Suomen tasolla polttoainekuluihin käytetään keskimäärin alle neljä prosenttia tuloista. Lähtökohtaisesti korkeimmissa tuloluokissa auton omistaminen on yleisempää ja ajokilometrit kasvavat tulojen myötä. Näin ollen jakeluelvoitteen alentamisen vaikutukset olisivat suuremmat 5. tuloviidennekseen kuuluville kotitalouksille, jotka hyötyisivät kustannusten laskusta kolminkertaisesti suhteessa 1. tuloviidennekseen kuuluviin kotitalouksiin. Ehdotetut jakeluelvoitetasot pienentäisivät 20 000 kilometriä vuodessa ajavan dieselautoilijan kuluja noin 68 euroa vuonna 2025, 77 euroa vuonna 2026 ja 85 euroa vuonna 2027.

Myös asuinpaikan ja liikkumismahdollisuuksien on todettu olevan yhteyksissä toisiinsa. Toisin sanoen kaupunkialueilla vaihtoehtoiset liikkumistavat ovat yleisempiä kuin haja-asutusalueilla, jossa asumisen kustannukset ovat alhaisempia mutta liikkumismahdollisuudet rajallisempia ja yleensä autoilusta riippuvaisia. Tarkasteltaessa jakeluelvoitelain muutosten vaikutuksia taajama-asteen mukaan (Kotitalouksien kulutus 2016 – tilasto) huomataan, että liikenteen osuus kulutusmenoista kasvaa siirryttäessä kaupunkimaisista kunnista maaseutumaisiin kuntiin.

Jakeluelvoitelain muutokset vaikuttaisivat siis myönteisemmin haja-asutusalueella asuviin kotitalouksiin.

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

Vaikutukset muihin yrityksiin

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

SKAL ry:n vuoden 2022 arvion mukaan maanteiden tavaraliikenne kuluttaa vuodessa noin 1,3 miljardia litraa dieselpolttoainetta, josta kaksi kolmasosaa kuluu raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä, joissa diesel on tyypillisin käyttövoima. Tähän arvioon perustuen voidaan arvioida, että ilman nyt tehtäviä muutoksia velvoitetasoon, maanteiden tavaraliikenteen kustannukset dieselin käytön osalta olisivat nousseet noin 78–91 miljoonaa euroa vuosina 2025–2027.

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

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

4.2.3 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin

Esityksen ei arvioida heikentävän perus- ja ihmisoikeuksien toteutumista.

4.2.4 Ympäristövaikutukset

Ehdotettujen lakimuutosten arvioidaan vaikuttavan pääosin kielteisesti ympäristöön. Esitettyjen jakeluelvoitteen tasojen muutokset lisäävät tieliikenteen päästöjä 1,342 miljoonaa tonnia vuonna 2025, 0,993 miljoonaa tonnia vuonna 2026 ja 0,759 miljoonaa tonnia vuonna 2027 verrattuna nykyoloihin. Yhteensä uusiutuvien polttoaineiden kysynnän lasku kasvattaisi tieliikenteen päästöjä 3,095 miljoonaa tonnia CO₂e vuosina 2025–2027.

Mikäli seuraamusmaksutasojen porrastaminen rajaisi jakeluelvoitteen täyttämisen 18 prosenttiin, lisäksi se tieliikenteen päästöjä vielä 0,612 miljoonaa tonnia vuosina 2025–2027. Valmistelun aikana ei voitu luotettavasti arvioida, kuinka moni jakelija jättää tulevaisuudessa jakeluelvoitteen täyttämättä maksamalla seuraamusmaksuja. Seuraamusmaksujen porrastaminen kuitenkin lisää epävarmuutta jakeluelvoitteella saavutettavien taakanjakosektorin päästövähennyksien toteutumisesta.

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

Jalostamalla välituotteena käytettävien RFNBO-polttoaineiden käyttö laskisi itse jalostusprosessin päästöjä, mutta ei tieliikenteen päästöjä. Näin mitä isompi osuus RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusveloitteesta täytetään välituotevedyllä, sitä enemmän liikenteen päästöt nousevat. Välituotevedyn käyttö jakeluelvoitteen täyttämässä kasvattaisi tieliikenteen päästöjä yhteensä 0,186 miljoonaa tonnia vuosien 2028–2030 aikana suhteessa voimassa olevaan lakiin.

Joustomekanismi korvaisi liikenteen uusiutuvia polttoaineita, mikä itsessään ei johtaisi muutoksiin taakanjakosektorin päästöissä, mutta ehdotetun kaksinkertaisen päästövähennysvaatimuksen vuoksi ilmastohyöty on suurempi joustomekanismia hyödynnettäessä. Riippuen joustomekanismin hyödyntämisen laajuudesta, sen käyttö voisi vähentää taakanjakosektorin päästöjä lisäksi enintään 0,55 miljoonalla CO₂ tonnilla. Toisaalta ehdotukseen sisällyttämällä maankäyttösektorin joustomekanismikeinot eivät hyödyntäisi taakanjakosektoria vaan toimien kasvihuonekaasuvaikutukset laskettaisiin maankäyttösektorin kasvihuonekaasuinventaarioon. Maankäyttösektorin toimet näkyisivät taakanjakosektorilla siinä vaiheessa, kun maankäyttösektorin alijäämää pitäisi kattaa taakanjakosektorilta. Toisin sanoen, joustomekanismilla saavutettavat lisäiset maankäyttösektorin

kasvihuonekaasupäästövähennemät tulevat rasittamaan vähemmän taakanjakosektorin velvoitteen saavuttamista.

4.2.5 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Energiavirasto

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

Liikennesähkön lisääminen jakeluelvoitteeseen toisi Energiavirastolle uusia tarkastustehtäviä. Vaikka ilmoitusten määrä ei tulisi liikennesähkön lisäämisen myötä kasvamaan, tulisi Energiavirastolle toimitettujen tietojen määrä kasvamaan merkittävästi jakelijoiden raportoidessa sopimuskumppaneittensa liikennesähköä koskevia tietoja. Energiaviraston arvion mukaan liikennesähköä koskevien tietojen käsittelyyn tarvittaisiin 0,15 henkilötyövuotta.

Joustomekanismiin liittyvät tehtävät lisäisivät merkittävästi Energiaviraston työmäärää. Koska joustomekanismin hyödyntäminen on esityksessä ehdotettu jakelijavetoiseksi, siihen liittyvien hakemusten määrä arvioidaan kuitenkin maltilliseksi. Joustomekanismin toimet olisivat kuitenkin sellaisia, joista Energiavirastolla ei ole aiempaa kokemusta. Energiaviraston tulisikin varmistaa riittävä osaaminen uudentyypisten hyväksymishakemusten käsittelemiseksi. Luultavasti joustomekanismia koskevien hakemusten käsittely tulisi viemään Energiavirastolta huomattavia resursseja, koska päästövähennystoimien arviointia varten virastolla ei ole tällä hetkellä osaamista. Mikäli joustomekanismin päästövähennystoimien hyväksymishakemuksia tulisi vuosittain noin 4–6 kappaletta, tarvitaan Energiaviraston arvion mukaan 0,5–1 henkilötyövuotta hyväksymishakemusten käsittelyyn. Joustomekanismin todentamiseen liittyviin tehtäviin tarvittaisiin arvioiden mukaan lisäksi kertaluonteisesti 0,5 henkilötyövuotta. Hakemusten lukumäärä perustuu työ- ja elinkeinoministeriön arvioon.

Seuraamusmaksuja on viime vuosien aikana määrätty vuosittain 1–3 kappaletta. Seuraamusmaksutasojen alentaminen vuosiksi 2024–2027 ei vaikuttaisi Energiaviraston työmäärään.

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

Energiavirastolle on myönnetty vuoden 2025 talousarvioesityksessä rahoitusta lakiehdotuksesta aiheutuviin lisätehtäviin.

Todentajat

Jakeluelvoitteen joustomekanismilla olisi vaikutuksia myös todentajien toimintaan kuten todentajilta vaadittuihin pätevyysalueisiin. Sääntelyn muutos aiheuttaisi lisätöitä todentajille ja

edellyttäisi mahdollisesti kouluttautumista, lisähenkilöstöresursseja ja sisäisten menettelytapojen päivittämistä.

4.2.6 Vaikutukset julkiseen talouteen

Valmisteverotulot ja päästöyksiköiden hinta

Esityksellä olisi välillisiä vaikutuksia valtion talousarvioon. Vuosia 2025–2027 koskevat jakeluelvoitetasojen muutokset kasvattaisivat valmisteverotuloja liikenteen polttoaineista staattisesti arvioiden noin 226 miljoonalla eurolla. Vuositasolla muutokset olisivat 99 miljoonaa euroa vuonna 2025, 72 miljoonaa euroa vuonna 2026 ja 55 miljoonaa euroa vuonna 2027. Valtion valmisteverotulot kasvaisivat, koska jaelluilla fossiilisilla polttoaineilla, joita käytettäisiin esityksen mukaisen jakeluelvoitteen alentamisen jälkeen enemmän, on korkeampi valmisteverotaso kuin uusiutuvilla polttoaineilla. Lisäksi liikennesähkön lisääminen jakeluelvoitteeseen kasvattaisi valmisteverotuloja vuosina 2025–2027 yhteensä 26 miljoonalla eurolla. Vuoden 2028 jälkeen liikennesähkön vaikutus valmisteverotuloihin kasvaisi entisestään sähköistymisen edetessä. Valmisteverotulojen lisäksi jakeluelvoitetasojen alennuksista seuraava pumppuhintojen alennus vaikuttaisi indeksisidonnaisiin etuihin alentavasti noin 130 miljoonalla eurolla. Ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta arvonnäköalaverotuloihin.

Seuraamusmaksutasojen alentaminen vuosiksi 2024–2027 voisi mahdollisesti lisätä valtion tuloja enintään 38 miljoonalla eurolla vuonna 2026 ja 109 miljoonalla eurolla vuonna 2027, mikäli jakeluelvoitteet päätävät olla jakelematta uusiutuvia polttoaineita jakeluelvoitteen 18 prosentin ylittävältä osalta. Koska uusiutuvien polttoaineiden markkinahintojen ennustetaan olevan seuraamusmaksutasoja alemmalla tasolla, seuraamusmaksuja ei arvioida määrättävän seuraamusmaksutasojen väliaikaisen alentamisen johdosta vuosina 2024–2027.

Jos päästöyksikön hinta olisi esimerkiksi välillä 30–300 euroa CO₂ tonnilta, taakanjakosektorin päästöjen nousu vuosina 2025–2027 voisi lisätä valtion menoja tai vähentää valtion tuloja kertaluonteisesti arviolta noin 92–929 miljoonaa euroa. Esityksen valmistelussa ei ole voitu luotettavasti arvioida päästöyksiköiden hankinnan tai myynnin vaikutuksia julkiseen talouteen. Taakanjakosektorin päästöyksiköiden myynti- tai ostohintaa nykyisellä vuosien 2021–2030 velvoitekaudella ei tiedetä. Saksa on ostanut päästöyksiköitä vuoden 2020 tavoitteita saavuttaakseen. Saksan maksaman päästöyksikön tarkasta hinnasta ei kuitenkaan ole julkisista lähteistä saatavilla tietoa. Saatavilla olevien tietojen mukaan päästöyksiköiden hinta on kuitenkin ollut erittäin alhainen monien jäsenvaltioiden ylijäämän vuoksi (Federal Ministry of Economic Affairs and Climate Action of Germany). Vuoden 2030 päästöyksikön hintaan vaikuttaa päästöyksiköiden saatavuus ja kysyntä. Hinta riippuu siitä, miten muut jäsenvaltiot saavuttavat taakanjakosektorin velvoitteensa. Taakanjakosektorin velvoitteet kaudelle 2021–2030 ovat kuitenkin kiristyneet selvästi, minkä vuoksi on todennäköistä, että yhä harvemmillä jäsenvaltioilla on merkittävää ylijäämää päästöyksiköistä jota myydä. On myös tiedossa, että Ruotsi nojautuu vahvasti päästöyksiköiden hankintaan taakanjakosektoreiden tavoitteiden saavuttamisessa. Mikäli Suomi ei saavuta omaa tavoitettaan, markkinoilla olisi mahdollisesti Suomen lisäksi myös muita päästöyksiköiden ostajia, mutta tarjontapuolesta ei tällä hetkellä ole tietoa. On myös mahdollista, että ostettavia päästöyksiköitä ei ole markkinoilla saatavilla. Päästöyksiköiden määrästä ja hinnasta ei tällä hetkellä ole riittävästi tietoa tarkempien arviointien tekemiseksi.

Jakeluelvoitteeseen tehtävillä muutoksilla voi olla vaikutusta myös Suomen elpymis- ja palautumistukivälineestä saataviin maksatuksiin. RRF-rahoituksen maksamisesta säädetään

niin sanotussa RRF-asetuksessa⁶ ja maksatukset perustuvat (väli)tavoitteiden saavuttamiseen. RRF-asetuksen mukaisesti uudistuksilla on suunnitelmassa suuri painoarvo ja uudistusten tavoitteiden saavuttamatta jääminen voi johtaa merkittävään tulonmenetykseen, vaikka niistä ei olisikaan syntynyt kustannuksia. Huomionarvioista kuitenkin on, että komissiolla on arvioinnissaan käytettävissään paljon harkinnanvaraa. Komissio voi muun muassa nostaa tai laskea laskelman mukaista tulonmenetystä, mikäli se pitää arvioitavaa Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman (RRP) investointia tai uudistusta merkittävänä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta on yksi RRP-suunnitelmaan kuuluvista uudistuksista. Suomen RRP-suunnitelmaa koskevassa neuvoston toimeenpanopäätöksessä yhtenä Fossiilittoman liikenteen tiekartta -uudistuksen välitavoitteena on kotimaan liikenteen päästöjen vähentäminen vähintään 29 prosentilla vuoteen 2025 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Yksi keskeisistä raportoiduista kansallisen tason päästöjä vähentävistä päätöksistä on jakeluvelvoitelainsäädäntö 1.1.2023 voimaan tulleine muutoksineen. Mikäli RRP:n tavoitetta vähintään 29 prosentin päästöjen supistumisesta ei saavuteta, seuraa siitä tulonmenetyksiä Suomelle. Mikäli fossiilittoman liikenteen tiekartan uudistuskokonaisuus jäisi kokonaan toteutumatta, seuraisi siitä Suomelle merkittävä tulonmenetys, joka voisi olla jopa useita kymmeniä miljoonia euroja. Tulonmenetyksen suuruutta on kuitenkin tässä vaiheessa vaikeaa arvioida.

Kansantalous

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

Vaikutukset vaihtotaseeseen olisivat vuonna 2025 267 miljoonaa euroa, vuonna 2026 272 miljoonaa euroa ja vuonna 2027 274 miljoonaa euroa.

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

	2025	2026	2027
Kansantalous yhteensä	-285 MEUR	-312 MEUR	-335 MEUR
Maantieliikenne	-36 MEUR	-39 MEUR	-42 MEUR
Vientiteollisuus	-26 MEUR	-29 MEUR	-31 MEUR
Kuluttajavaikutus	-68 EUR/v	-77 EUR/v	-85 EUR/v

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

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/241 elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Yleistä

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

5.1.2 Tie-, meri- ja lentoliikenteen päästövähennysten edistäminen

Kansallisen jakeluelvoitteen tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä tieliikenteessä. RED III -direktiivin liikennesektorin tavoite koskee jatkossa tieliikenteen lisäksi myös meri- ja lentoliikennettä. Esityksen valmistelussa on arvioitu jakeluelvoitteen laajentamista myös meri- ja lentoliikenteeseen. Lentoliikenteen kestävien polttoaineiden jakelua edistetään EU-tasolla ReFuelEU Aviation -asetuksen nojalla, joka edellyttää, että vuonna 2030 kestävien lentopolttoaineiden osuus on 6 prosenttia. Meriliikenteen uusiutuvien polttoaineiden käyttöä edistetään puolestaan FuelEU Maritime -asetuksella, jossa merenkulkualan käyttämien polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetti tulee olla vähintään 6 prosenttia vähemmän kuin fossiilisen verrokipolttoaineen kasvihuonekaasuintensiteetti 1.1.2030 lähtien.

Valmistelussa päädyttiin siihen, että jakeluelvoite toimisi jatkossakin vain tieliikenteen uusiutuvien polttoaineiden käyttöä edistävänä keinona. Meri- ja lentoliikenteen lisääminen jakeluelvoitteen monimutkaisiksi järjestelmää, sillä lentoliikenteeseen ei ole mahdollista asettaa kunnianhimoisempia tavoitteita kuin mitä ReFuelEU Aviation -asetuksessa säädetään. Lisäksi näiden sektoreiden lisääminen samaan velvoitteeseen tieliikenteen kanssa johtaisi siihen, että tieliikenteeseen jaeltavien uusiutuvien polttoaineiden määrä vähenisi, ellei kokonaisvelvoitetta nostettaisi. Tämä puolestaan johtaisi taakanjakosektorin päästöjen kasvuun ja vaikeuttaisi siten Suomen päästövähennystavoitteen saavuttamista.

RED III -direktiivin liikennesektorin tavoitteiden täyttämisen arvioinnissa Suomessa on lähdetty siitä oletuksesta, että ReFuelEU Aviation ja FuelEU Maritime -asetusten vähimmäisvelvoitteet täyttyvät.

5.1.3 Kasvihuonekaasuperusteinen jakeluelvoite

Suomessa on käytössä energiaperusteinen jakeluelvoite. Kansallista jakeluelvoitetta ei ole tarpeen muuttaa RED III -direktiivin vuoksi, vaan Suomi voisi edelleen jatkaa energiaperusteisella mallilla. Esityksen valmistelussa on kuitenkin arvioitu jakeluelvoitteen muuttamista kasvihuonekaasuperusteiseksi. Jakeluelvoitteen muuttaminen kasvihuonekaasupohjaiseksi olisi mahdollista toteuttaa siten, että nykyinen malli korvattaisiin päävelvoitteen osalta KHK-vähentämisvelvoitteella ja lisävelvoite pidettäisiin yhä energiaperusteisena, kuten direktiivissäkin. Nykyinen 34 prosentin velvoitetaso vuonna 2030 olisi noin 30 prosenttia, mikäli velvoite muutettaisiin kasvihuonekaasupohjaiseksi velvoitteeksi.

KHK-vähentämisvelvoite vaikuttaa raaka-aineiden käyttöön siltä osin, että korkeamman kasvihuonekaasupäästövähemmän uusiutuvalla polttoaineella saavutetaan nopeammin asetettu tavoite. Velvoitetyyppin vaihto ei kuitenkaan vaikuttaisi merkittävästi siihen, millaisia

biopolttoaineita Suomessa jaeltaisiin, koska jakeluelvoitetta täytetään pääosin jäte- ja tähdepohjaisilla uusiutuvilla polttoaineilla, joilla on korkea kasvihuonekaasupäästövähennys. Ottaen erityisesti huomioon, että Suomessa matalan kasvihuonekaasupäästövähennys omaavien ruoka- ja rehupohjaisten biopolttoaineiden jakelu on hyvin vähäistä, ero energia- ja kasvihuonekaasupäästövähennysvelvoitteen välillä ei luultavasti johtaisi merkittäviin vaikutuksiin liikenteen päästöissä.

Siirtymistä kasvihuonekaasupohjaiseen velvoitteeseen puoltaisi jakeluelvoitteeseen lisättävä joustomekanismi, jolla olisi ehdotuksen mukaan mahdollista täyttää jakeluelvoitetta muilla taakanjakosektorin päästövähennyskeinoilla. Joustomekanismin sisällyttämisen jakeluelvoitteeseen ei kuitenkaan valmistelussa nähty edellyttävän velvoitteen muuttamista kasvihuonekaasupohjaiseksi. Nykyistä energiasisältöön perustuvaa jakeluelvoitetta on kuitenkin pidetty sidosryhmien keskuudessa hyvänä ja selkeänä.

5.1.4 Verkkoon syötetty biokaasu jakeluelvoitteessa

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

5.1.5 Yksityinen lataus

RED III -direktiivin 25 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat sisällyttää sähkön hyvitysmekanismiin yksityiset latauspisteet edellyttäen, että voidaan osoittaa, että näihin yksityisiin latauspisteisiin toimitettua sähköä tarjotaan ainoastaan sähköajoneuvoille. Esityksessä ei ehdoteta yksityisten latauspisteiden sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen, sääntelyratkaisu täyttäisi direktiivin minimivaatimukset. Myös hallitusohjelmassa on linjattu ainoastaan julkisen latauksen lisäämisestä velvoitteeseen. Haasteena yksityisen latauksen, erityisesti kotilatauksen, lisäämisessä nähtiin toimijan määrittäminen siten, että järjestelmästä ei tulisi hallinnollisesti liian raskas ja monimutkainen. Vaihtoehtona pohdittiin pelkästään linja- ja kuorma-autovarikoilla ladatun uusiutuvan sähkön sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen. Linja- ja kuorma-autovarikot ovat tyypillisesti tietyn rajatun henkilöryhmän käytössä ja näin luokiteltavissa yksityiseksi lataukseksi. Linja- ja kuorma-autovarikoissa tapahtuvan latauksen lisäämisellä jakeluelvoitteeseen voisi olla positiivisia vaikutuksia julkisen ja raskaan liikenteen sähköistymiseen. Toisaalta esimerkiksi kaupunkialueilla linja-autot sähköistyvät jo nopeasti, kun julkisia hankintoja koskeva lainsäädäntö edellyttää puhtaisten ajoneuvojen osuuden kasvattamista julkisissa hankinnoissa. Näin erityisesti lähiliikenteen linja-autoille tarkoitettut terminaalit ja varikot olisi ollut syytä rajata pois, mutta valmistelussa todettiin kauko- ja lähiliikenteen linja-autojen lataamiseen käytetyn uusiutuvan sähkön erottelun vaikeaksi valvonnan kannalta tilanteissa, jossa sama liikennöitsijä operoi niin lähi- kuin kaukoliikenteen reittejä ja linja-autot ladataan samalla latauspisteellä. Koska jakeluelvoitteen tasoja ei ehdoteta nostettavaksi sähkön lisäämisen vuoksi, nousevat liikenteen päästöt pienemmän

biopolttoainekulutuksen vuoksi. Liikenteen päästöjen kasvamisen rajoittamiseksi jakeluelvoitteeseen on tarkoituksenmukaista lisätä vain yleisesti saatavilla olevat latauspisteet.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

5.2.1 Ruotsi

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

Vuonna 2023 Ruotsi päätti jakeluelvoitetasojen laskemisesta. Ruotsissa dieselille ja bensiinille on erilliset jakeluelvoitteet. Sekä dieselin että bensiinin vähennysvelvoitteet ovat 6 prosenttia vuoteen 2026 loppuun asti. Ruotsissa ei ole voimassa olevia velvoitetasoja vuoden 2026 jälkeiselle ajalle. Ruotsin hallitus on sittemmin päättänyt nostaa vähennysvelvoitteet 10 prosenttiin ensi vuoden heinäkuusta alkaen (Kauppalehti 27.8.2024).

Ruotsi ei ole vielä sisällyttänyt uusiutuvaa liikennesähköä velvoitteeseensa. Ruotsissa ei myöskään ole vielä suunnitelmia, miten välituotevety tullaan huomioimaan RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitteessa.

5.2.2 Ranska

Liikennesähkö

Ranskan tavoitteena on saavuttaa 15 prosentin uusiutuvan energian osuus tieliikenteessä vuoteen 2030 mennessä. Ranskassa on energiaperusteinen biopolttoaineiden jakeluelvoite bensiinille, dieselille ja lentopetrolille (Taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport, jäljempänä *TIRUERT*). Järjestelmän tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden ja sittemmin myös sähkön käyttöä liikenteessä. Velvoitteen täyttämättä jättäminen johtaa kannustinveroon, joka lasketaan jäljellä olevasta uusiutuvan polttoaineen osuudesta ja kerrotaan markkinoille jaellun polttoaineen kokonaismäärällä. Vuonna 2023 vero oli 140 EUR/hl dieselille sekä bensiinille ja 168 EUR/hl lentopetrolille.

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

Tammikuusta 2022 alkaen sähköajoneuvoihin julkisten latausasemien kautta toimitettu uusiutuvan sähkön osuus on huomioitu *TIRUERT*-järjestelmässä. Sähköllä ei kuitenkaan voida täyttää kehittyneiden uusiutuvien polttoaineiden lisävelvoitetta, eikä sähkön lataukselle ole myöskään omaa erillistä tavoitettaan. Velvoitetut voivat edelleen täyttää jakeluelvoitteen pelkästään nestemäisillä uusiutuvilla polttoaineilla. Fossiilisen polttoaineen jakelija voi hankkia

sertifikaatteja julkisten latausasemien ylläpitäjiltä, jotka ovat verovelvollisia ja toimittavat sähköä maantieajoneuvojen käyttöön. Uusiutuvan sähkön osuus, jota ei ole suoraan jaeltu uusiutuvaa energiaa tuottavasta lähteestä, lasketaan kahden edellisen vuoden uusiutuvan sähkön osuuden keskiarvon mukaisesti. Vuonna 2022 se oli 24,92 prosenttia. Sähkön energiasältö lasketaan nelinkertaisena huomioiden sen energiatehokkuus, joten hyötysuhdekerroin on neljä.

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

Välituotevety

Tästä vuodesta lähtien polttoaineen ja biopolttoaineen jalostamoilla välituotteena käytetty RFNBO-polttoaine otetaan huomioon RFNBO-polttoaineen vähimmäisosuusvelvoitteessa. Välituotevedylle ei ole asetettu erillistä alataivoitetta.

5.2.3 Alankomaat

Liikennesähkö

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

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

Alankomaissa sähkö (pl. raideliikenne) on ollut osana liikenteen uusiutuvan energian jakeluvelvoitetta vuodesta 2015 lähtien. Julkisten latauspisteiden kautta maantieajoneuvoille ja/tai sisävesialuksille toimitettu sähkö voidaan lukea mukaan jakeluvelvoitejärjestelmään. Sähkön osalta HBE lasketaan vuosittain maantieajoneuvoille toimitetun sähkön määrän, uusiutuvien energialähteiden osuuden sekä hyötysuhdekertoimen avulla. Uusiutuvien energialähteiden osuus on laskettu tuotetusta uusiutuvasta sähköstä kahden vuoden keskimääräisestä osuudesta siltä vuodelta, jolta sähkö on kirjattu. Sähkön energiasältö lasketaan nelinkertaisena huomioiden sen energiatehokkuus, joten hyötysuhdekerroin on neljä. Uusiutuvan sähkön osuus Alankomaissa on matalampi kuin monessa muussa EU-maassa. Vuonna 2021 Alankomaiden uusiutuvan sähkön osuus oli 32,1 prosenttia.

Järjestelmässä sähkön toimituksen määrä perustuu latauspaikassa mitatun sähkön määrään. Rekisteröityjen yritysten kirjanpidon tulee sisältää todisteet, kuten laskutus- ja mittauksiedot, kaikista tehdyistä rekisteröinneistä. Pääsääntöisesti vain uusiutuvan sähkön osuus hyvitetään

HBE:ina. Mikäli latauspaikka ja uusiutuvan energian tuotantolaitos on kytketty suoralla yhteydellä toisiinsa, tällöin HBE:ta voidaan kerryttää sataprosenttisesti uusiutuvasta sähköstä.

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

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

Välituotevety

Alankomaat aikoo asettaa vuotuiset jakeluvuorotteet eri liikenteen sektoreille, ja osalle näistä sektoreista myös RFNBO-polttoaineiden käytön alatuotteet. Näitä sektoreita ovat tieliikenne, meri- ja lentoliikenne sekä sisävesiliikenne. Välituotevedyn käyttäminen polttoaineiden valmistamisessa otetaan huomioon jaetusti näiden eri sektoreiden RFNBO-vähimmäisosuustavoitteissa. Tällä varmistetaan, että RFNBO-polttoaineiden välitön käyttö säilyy ensisijaisena vaihtoehtona, ja välituotevedyn hyödyntämisestä aiheutuva hallinnollinen taakka säilyy vähäisenä. Tietoa tavoitteiden tarkemmista ehdoista ei ole saatavilla.

5.2.4 Saksa

Liikennesähkö

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

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

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

Sähkö on ollut osana Saksan tieliikenteen jakeluvuorotteita vuodesta 2018 alkaen, ja vuodesta 2022 alkaen sähkölle on määritelty vuotuinen yläraja. Mikäli sähkön määrä ylittää tämän ylärajan, KHK-perusteista vähentämistavoitetta tulee nostaa seuraavien vuosien osalta. Aiemmin ainoastaan energialaitokset olivat velvoitettuja, eli ne myivät uusiutuvasta sähköstä saamiaan sertifikaatteja polttoaineen toimittajille. Vuodesta 2022 alkaen latauspisteiden ylläpitäjät ovat olleet osana järjestelmää julkisen latauksen osalta ja sähköautojen omistajat

yksityisen latauksen osalta. Julkisessa latauksessa niin täyssähköautot kuin hybridi-autot ovat osana järjestelmää, kun taas yksityisen latauksen osalta vain täyssähköautot. Yksityisessä latauksessa sähköautojen omistajille toimitetaan oletusarvoinen hyvitys, joka perustuu ministeriöiden julkaisemaan arvioon täyssähköautojen ladattavasta energiamäärästä. Arvo perustuu tietoihin täyssähköautojen energiankulutuksesta Saksassa. Vuonna 2022 oli määriteltä kiinteä määrä noin 2 MWh sähköä henkilöautoa kohden.

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

Välituotevety

Saksassa tavoitteena on kiihdyttää vihreän vedyn tuotantoa vahvistamalla RFNBO-polttoaineiden tuottavuutta verrattuna fossiiliin polttoaineisiin. Päivitetyin liittovaltion 37. päästöjen valvonta-asetuksen (37. BImSchV) mukaisesti on mahdollistettu, että välituotevety huomioidaan osana kasvihuonekaasuvähennystavoitteita, kun valmistetaan perinteisiä polttoaineita. Tässä vaiheessa ei ole tietoa siitä, aikooko Saksa asettaa erillistä, Suomen mallia vastaavaa, alatavoitetta välituotevedyn huomioimiselle RFNBO-vähimmäisosuusveloitteessa.

6 Lausuntopalaute

6.1 Yleistä

Työ- ja elinkeinoministeriö pyysi esityksestä lausuntoa 53 taholta. Lausunnon antamisaika oli 5.6.2024–26.7.2024. Muillekin kuin jakelussa mainituille annettiin mahdollisuus antaa lausunto lausuntopalvelu.fi -sivustolla. Lausuntoja annettiin yhteensä 58 kappaletta. Lausuntopyyntö ja siitä annetut lausunnot ovat saatavilla valtioneuvoston hankeikkunan julkisessa palvelussa osoitteessa valtioneuvosto.fi/hankkeet tunnuksella TEM026:00/2023.

Lausunnon antoivat Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry, Bioenergia ry, Compensate-säätiö, Demeca Oy, Elävä Itämeri säätiö sr (Baltic Sea Action Group BSAG), Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Elintarviketeollisuusliitto ry, Energiategollisuus ry, Energiavirasto, Finnair Oyj, Finnwatch ry, Fortum, Gasgrid Finland, Gasum Oy, Helen Oy, Helsingin yliopisto, Hiilensidonta ry, Maa- ja metsätaloustuottajain liitto (MTK), Kaupan liitto ry, Kemianteollisuus ry, Kesko Oyj, Keskuskauppakamari, Koneyrittäjät ry, liikenne- ja viestintäministeriö, Logistiikkayritysten Liitto ry, Luonnonvarakeskus, maa- ja metsätalousministeriö, Maanvaalija Oy, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry, Metsäteollisuus ry, Neste Oyj, North European Oil Trade Oy, P2X Solutions Oy, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Plugpower, Sahateollisuus ry, Suomen kommunistisen puolueen ympäristöryhmä, Skoggi Oy, SOK / S-ryhmä, St1 Nordic Oy, Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike, Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO), Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen ilmastopaneeli, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Lantakaasu Oy, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen Vetyklusteri, Suomen ympäristökeskus, Suomen Yrittäjät, Teknisen Kaupan Liitto ry, UPM Biopolttoaineet, Valio Oy, Valtiovarainministeriö,

WWF Suomi sekä ympäristöministeriö. Verohallinto ja oikeusministeriö ilmoittivat, ettei heillä ollut lausuttavaa.

6.2 Jakeluelvoite- ja seuraamusmaksutasot

Esitysluonnokseen saatiin kattavasti palautetta eri tahoilta. Pääosin jakeluelvoitetasojen laskemiseen suhtauduttiin kriittisesti. Useat lausunnonantajat arvioivat, että jakeluelvoitteen alentaminen ei ole linjassa yleisemmän tavoitteen kanssa luopua fossiilisen energian käytöstä ja saavuttaa asetetut sitovat ilmastotavoitteet.

Enemmistö lausunnonantajista ei kannattanut lisävelvoitteen alentamista vuosiksi 2026–2027. Moni lausunnonantaja esitti huolen lisävelvoitteen alentamisen vaikutuksesta kotimaisen biokaasun ja kehittyneiden uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon ja tuleviin investointimahdollisuuksiin.

Useat lausunnonantajat ilmoittivat, etteivät puolla seuraamusmaksutasojen alentamista vuoksiksi 2024–2027. Tätä perusteltiin muun muassa sillä, että huolena on, että seuraamusmaksujen alentunut taso johtaisi taloudellisesti järkevään vaihtoehtoon velvoitteen täyttämiseksi.

Lausunnonantajat eri yhteiskunnan sektoreilta painottivat, että yritykset tarvitsevat luotettavan toimintaympäristön liiketoimintansa ja investointiensä pohjaksi, joten sääntely-ympäristöltä vaaditaan vakautta ja ennustettavuutta, etenkin, kun laki tullaan avaamaan uudestaan tällä vuosikymmenellä.

Jakeluelvoitteen, lisävelvoitteen ja seuraamusmaksutasojen alentamiseen ei lausuntojen perusteella tehty muutoksia.

Jakelijat vastustivat liitteen B osan raaka-aineista valmistetuille polttoaineille ehdotettua 1,7 prosenttiyksikön rajoitusta, koska sen katsottiin rajoittavan tarpeettomasti biopolttoaineiden raaka-ainemarkkinoita. Jakelijoilta saadun perustellun ja yhdenmukaisen lausuntopalautteen johdosta edellä mainittu 1,7 prosenttiyksikön rajoitus päädyttiin lain jatkovalmistelussa poistamaan. Rajoituksen käyttöönottoa on tarpeen tarkastella uudelleen lähempänä vuotta 2030.

Saatujen lausuntojen perusteella esityksessä pyrittiin selkeyttämään meri- ja lentoliikenteen roolia RED III -direktiivin liikenteen tavoitteissa. Lisäksi ehdotuksessa on perusteltu tarkemmin, miksi jakeluelvoitetta ei ehdoteta laajennettavaksi meri- ja lentoliikenteeseen. Lausuntopalautteen perusteella ehdotukseen tehtiin myös pieniä teknisiä korjauksia.

6.3 Joustomekanismimalli

Useimmat kannattivat joustomekanismimallia, mutta tarkennuspyyntöjä ja huomioita esitettiin runsaasti. Moni lausuntopalaute sisälsi huomion, että jotta mekanismi tukisi tehokkaasti vapaaehtoisen markkinan kehittymistä Suomessa, sen olisi hyvä olla soveltuvien osin linjassa EU:n hiilenpoistojen sertifiointikehikon (CRCF) kanssa. Lisäksi palautteissa tähdennettiin, että joustomekanismimallin käytössä tulee kiinnittää erityistä huomiota päästövähennystoimien lisäisytyteen ja jaksotytyteen.

Lausuntopalautteet jakautuivat liittyen maankäyttösektorin sisällyttämiseen ehdotettuun joustomekanismimalliin. Eräissä lausunnoissa pidettiin toivottavana, ettei joustomekanismia sovelleta täysimääräisesti maankäyttösektorin puolelle ja että maankäyttösektorilla voidaan täyttää jakeluelvoitteen enimmäisosuudesta vain 1 prosenttiyksikön verran.

Maankäyttösektorin ilmastotoimien mittaamiseen ja pysyvyyteen liittyy tälle sektorille tyypillisiä riskejä, joiden hallinnan näkökulmasta toimien käytön rajoittamista pidettiin eräissä lausunnoissa perusteltuna.

Toisaalta myös osa lausunnonantajista ehdotti, että joustomekanismiin olisi sallittava maankäyttösektorin toimia enemmän kuin 1 prosenttiyksikön verran ja aiemmin kuin viimeistään vuonna 2028. Lausunnoissa korostettiin, että 1 prosenttiyksikön rajausta saattaa rajoittaa liiaksi tehokkaimpien saatavilla olevien päästövähennyskeinojen käyttöä. Lausunnot eivät antaneet aihetta muuttaa maankäyttösektoria koskevaa säännöstä.

Kokonaisuutena Energiavirasto totesi launnossaan, että puutteelliset resurssit, korkeat päätösmaksut, ruuhkautuva hakemustilanne ja mahdollinen puute todentajista ja asianmukaisesta valvonnasta tulevat vaikeuttamaan joustomekanismimallin toteutumista käytännössä.

Lausuntopalautteen johdosta Energiavirastolle säädettiin velvollisuus julkaista tietoa joustomekanismiin hyväksytyistä päästövähennystoimista. Tämän arvioitiin lisäävän joustomekanismin avoimuutta ja mahdollisesti markkinoiden kehittymistä, kun tietoa jo hyväksytyistä päästövähennystoimista löytyisi julkisista lähteistä. Lisäksi joustomekanismin todentajia koskevaa sääntelyä tarkennettiin lisäämällä ehdotukseen yksityiskohtaisemmat säännökset todentajaksi hyväksymisen edellytyksistä, hyväksymismenettelystä, todentajan tehtävistä ja muusta todentajaan sovellettavasta lainsäädännöstä.

6.4 Kehittyneet biopolttoaineet ja RFNBO-polttoaineet

Enemmistö lausunnonantajista kannatti vähimmäisosuusvelvoitetta RFNBO-polttoaineille. Eräät lausunnonantajat arvioivat, että Suomessa on käynnistymässä useita RFNBO-hankkeita ja siten vähimmäisosuusvelvoite olisi voitu asettaa kunnianhimoisemmaksi. Kuitenkin lausunnoissa myös huomautettiin, että RFNBO-polttoaineet ovat ainakin toistaiseksi kustannuksiltaan korkea tapa jakeluvelvoitteen täyttämiseen ja liikenteen päästövähennysten saavuttamiseen.

Useimmissa lausunnoissa painotettiin, että RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoite tulisi olla erillinen velvoite, jolloin kaikkia vähäpäästöisiä vaihtoehtoja voitaisiin kehittää ja tuoda rinnakkaisina vaihtoehtoina korvaamaan fossiilisia polttoaineita. Näissä lausunnoissa tähdenntettiin, että Euroopan komission suosituksen mukaisesti RFNBO-velvoite tulisi olla erillinen oma velvoitteensa lisävelvoitteesta. Näissä lausunnoissa korostettiin, ettei näitä vaihtoehtoisia polttoaineita tulisi keinotekoisesti asettaa kilpailemaan toisiaan vastaan. Esityksen jatkovalmistelussa kuitenkin katsottiin, että ehdotettu malli on kaikista joustavin, sillä vuonna 2030 lisävelvoitteesta vain 4 prosenttiyksikköä sidottaisiin RFNBO-polttoaineille ja loput 6 prosenttiyksikköä olisi jakelijoiden vapaasti päätettävissä, millä polttoaineella velvoitteen täyttävät. Jouston lisäksi vaihtoehto on mahdollisesti myös kustannustehokkain. Arvioiden mukaan lisävelvoitetta täytettäisiin RFNBO-polttoaineilla enintään vähimmäisosuusvelvoitteen verran ja loput ensin kehittyneellä biokaasulla ja sitten kehittyneillä biopolttoaineilla.

Useissa lausunnoissa pidettiin positiivisena, että esitysluonnos sisältää jalostusprosessissa käytetyn välituotevedyn keinona täyttää jakeluvelvoitetta, ja että välituotevedylle on asetettu erillinen velvoite. Tätä niin ikään pidettiin tärkeänä signaalina aiheeseen liittyville teollisille investoinneille. Osassa lausunnoista välituotevedylle asetettua velvoitetta on pidetty matalana, sekä arvioitu, että korkeampi tavoite välituotevedylle olisi saavutettavissa ja se olisi tärkeä tuki vetyinvestoinneille ja puhtaan vetytalouden kehittymiselle Suomessa. Ehdotusta on tarkennettu

jatkovalmistelussa siten, että välituotevedyllä olisi mahdollista täyttää lisävelvoitetta jo ennen vähimmäisosuusvelvoitteen alkamista vuonna 2028.

6.5 Liikennesähkö

Liikennesähkön sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen jakoi lausunnonantajien mielipiteitä tasaisesti. Useat lausunnonantajat kuitenkin esittivät lausunnoissaan tyytymättömyyttä siihen, ettei jakeluelvoitetasoa ole esitysluonnoksessa nostettu liikennesähkön sisällyttämistä vastaavalla tasolla, sillä esitysluonnoksen mukaiset velvoitetasot tulisivat johtamaan tieliikenteen päästöjen kasvuun.

Useat lausunnonantajat painottivat, että jakeluelvoitteeseen tulisi sisällyttää myös kuorma- ja linja-autovarikoilta ladattu uusiutuva liikennesähkö; lausuntojen mukaan tämä lisäisi kuljetusalan toimijoiden mahdollisuuksia hankkia täyssähköisiä ajoneuvoja ja investoida varikkolatausinfraan. Lisäksi useissa palautteissa esitettiin, että esitysluonnosta täsmennettäisiin siten, että myös terminaali-alueilla, satamissa ja muissa logistiikkakeskuksissa sijaitsevat latauspisteet voitaisiin laskea määritelmään kuuluviksi. Tällainen muutos esitysluonnokseen tukisi usean lausunnonantajan mukaan hitaasti etenevää raskaan liikenteen sähköistymistä. Esityksen jatkovalmistelussa päädyttiin olla lisäämättä niin sanotut terminaali- ja varikkolatauspisteet jakeluelvoitteeseen esityksessä aiemmin esitettyjen syiden vuoksi.

Energiavirasto katsoi, että uusiutuvan liikennesähkön sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen tulisi tehdä siten, että se on jakeluelvoitteesta erillinen, lisäinen toimi. Energiavirasto ei kannattanut raportointivelvollisuuden lisäämistä liikennesähkön toimittajille. Energiaviraston mukaan ylimääräinen työmäärä olisi vältettävissä sillä, että liikennesähkön toimittajat tai valtuutetut välittäjät toimittaisivat tilintarkastajan tarkistamat tositteet toimitetun sähkön määrästä jakelijoille, jotka toimittaisivat tiedot Energiavirastolle jakeluelvoiteilmoituksen yhteydessä. Lausuntopalautteen johdosta liikennesähkön toimittajille ehdotettu raportointivelvollisuus poistettiin Energiaviraston työmäärän vähentämiseksi. Tiedot toimitetun sähkön määrästä ja sopimukseen kuuluvista latauspisteistä toimitettaisiin jakelijoiden kautta.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

1 §. Lain tarkoitus. Jakeluelvoitelain tarkoitusta koskeva pykälä muutettaisiin vastaamaan laajennettua soveltamisalaa.

Lain tarkoituksena olisi jatkossa RED III -direktiivissä asetettujen tavoitteiden ja sääntöjen mukaisesti edistää uusiutuvien polttoaineiden sekä liikenteessä käytettävän sähkön eli liikennesähkön käyttöä moottoribensiinin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi tieliikenteessä.

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 momentin 3 kohdassa säädettyä muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määritelmää muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin sanat ”nestemäisillä ja kaasumaisilla liikenteen”. Muutos perustuisi RED III -direktiivin 2 artiklan 36 kohtaan, jossa alkuperäinen määritelmä ”muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset liikenteen polttoaineet” määritelmä korvattiin termillä ”muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet”. Direktiivin mukaan muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla tarkoitetaan nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita, joiden energiasisältö on

peräisin muista uusiutuvista energialähteistä kuin biomassasta. Määritelmässä ei olisi tarpeen enää täsmentää, että kyse on nestemäisistä tai kaasumaisista muuta kuin biologista alkuperää olevista polttoaineista. Viittausta liikenteeseen ei myöskään pidetty tarpeellisena, sillä RFNBO-polttoaineiden käyttökohde käy jo lain soveltamisalasta ilmi. Samalla muutettaisiin myös pykälän 1 momentin 4 kohtaa vastaamaan uutta RFNBO-polttoaineita koskevaa määritelmää.

Pykälän 1 momentin 11 kohdan määritelmää täydennettäisiin liikennesähkön osalta. Kulutukseen toimittamisella tarkoitettaisiin myös liikennesähkön kulutukseen toimittamista yhden tai useamman yleisesti saatavilla olevan latauspisteen kautta. Määritelmässä ei ollut mahdollista hyödyntää sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverotuksesta annetussa laissa (1260/1996) tarkoitettua kulutukseen luovuttamista liikennesähkön kulutuksen toimittamisen määrittelemiseksi, koska silloin kulutukseen toimittamisen tarkastelupiste määräytyisi liian aikaisessa vaiheessa suhteessa ehdotettuun liikennesähkön toimittajan määritelmään. Tämän vuoksi kulutukseen toimittamisen määritelmäksi ehdotetaan liikennesähkön osalta omaa verotuksesta erillistä määritelmää.

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

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uudet 16 ja 17 kohdat. Momentin 16 kohdassa määriteltäisiin liikennesähkön toimittaja. RED III -direktiivi ei määrittele, mitä talouden toimijoilla, jotka toimittavat uusiutuvaa sähköä sähköajoneuvoille, tarkoitetaan. Liikennesähkön toimittajalla tarkoitettaisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 (jäljempänä *jakeluinfra-asetus*) 2 artiklan 39 kohdassa tarkoitettua latauspisteen ylläpitäjää. Jakeluinfra-asetuksen mukaan latauspisteen ylläpitäjällä tarkoitetaan tahoja, joka vastaa latauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa latauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikkumispalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta. Laissa käytettäisiin kuitenkin latauspisteen ylläpitäjä -termin asemesta termiä liikennesähkön toimittaja kuvamaan paremmin toimijan roolia jakeluvelvoitejärjestelmässä. Liikkumispalvelun tarjoaja (mobile service provider) tai roaming-kumppanit eivät olisi lain tarkoittamia liikennesähkön toimittajia.

Pykälän 1 momentin uudessa 17 kohdassa säädettäisiin yleisesti saatavilla olevan latauspisteen määritelmästä. Yleisesti saatavilla olevalla latauspisteellä tarkoitettaisiin jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 48 kohdassa tarkoitettua latauspistettä, joka on jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 kohdassa tarkoitettulla tavalla yleisesti saatavilla oleva, ja jonka mittauslaite täyttää mittauslaitelaisissa (707/2011) säädetyt vaatimukset.

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

Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevalla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla tarkoitetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria, joka sijaitsee suurelle yleisölle avoimessa paikassa tai tilassa, riippumatta siitä, sijaitseeko vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri julkisessa vai yksityisessä kiinteistössä ja

sovelletaanko paikkaan tai tilaan pääsyä koskevia rajoituksia tai ehtoja, sekä riippumatta sovellettavista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöehdoista. Jakeluinfrasetuksen resitaalissa 11 todetaan, että yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä ovat esimerkiksi yksityisessä omistuksessa olevat, yleisön saatavilla olevat latauspisteet, jotka sijaitsevat julkisessa tai yksityisessä kiinteistössä, kuten yleisöpysäköintialueilla tai supermarkettien pysäköintialueilla. Yksityisellä kiinteistöllä sijaitsevaa yleisön saatavilla olevaa latauspistettä olisi pidettävä yleisesti saatavilla olevana myös niissä tapauksissa, joissa pääsy on rajattu tietylle yleiselle käyttäjäryhmälle, esimerkiksi asiakkaille. Autojen yhteiskäyttöjärjestelmien latauspisteet olisi katsottava yleisesti saatavilla oleviksi vain, jos niissä nimenomaisesti sallitaan pääsy ulkopuolisille käyttäjille. Yksityisellä kiinteistöllä sijaitsevia latauspisteitä, joihin pääsy on rajattu jollekin rajoitetulle ja määritetylle henkilöryhmälle, kuten pysäköintipaikat toimistorakennuksessa tai terminaalit, joihin on pääsy vain työntekijöillä tai valtuutetuilla henkilöillä, ei olisi katsottava yleisesti saatavilla oleviksi latauspisteiksi.

Jakeluinfrasetuksen määritelmä yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä voidaan nähdä tarkoituksenmukaisena määritelmänä myös jakeluelvoitelaisissa. Tältä osin yleisesti saatavilla olevan latauspisteen määritelmässä viitattaisiin jakeluinfrasetuksen määritelmiin.

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

5 §. *Uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittaminen.* Pykälää muutettaisiin hallitusohjelman kirjausten ja RED III -direktiivin säännösten saattamiseksi osaksi jakeluelvoitetta.

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

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

Lisäksi pykälän 1 momenttia muutettaisiin hallitusohjelman kirjausten mukaisesti siten, että vuosien 2025–2027 jakeluelvoitetta alennettaisiin nykyisistä voimassa olevista

velvoitetasoista. Jakeluelvoite olisi näin olleen 16,5 prosenttia vuonna 2025, 19,5 prosenttia vuonna 2026 ja 22,5 prosenttia vuonna 2027. Esityksessä ei ehdoteta vuosien 2028–2030 jakeluelvoitetasojen muuttamista.

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

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

Nykyinen 4 momentti siirrettäisiin uudeksi 3 momentiksi. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niin sanotusta lisävelvoitteesta. Lisävelvoitetta olisi jatkossakin mahdollista täyttää liitteen A osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla, taikka muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin vuosien 2021–2024 lisävelvoitteesta muuttamatta kuitenkaan lisävelvoitteen tasoa nykyisestä. Momentin 2 kohdassa säädettäisiin vuoden 2025 lisävelvoitteesta muuttamatta sen tasoa. Vuosien 2024 ja 2025 lisävelvoitetasot muutettiin hallitusohjelman kirjausten mukaisesti lailla 1279/2023. Vuosien 2026 ja 2027 lisävelvoitteesta säädettäisiin kohdassa 3, jossa lisävelvoitteen tasoa laskettaisiin nykyisestä kuudesta prosenttiyksiköstä neljään prosenttiyksikköön. Muilta osin lisävelvoitetasot jäisivät ennalleen.

RED III -direktiivin 25 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohta edellyttää, että jäsenvaltiot asettavat polttoaineiden toimittajille velvoitteen sen varmistamiseksi, että liitteessä IX olevassa A osassa luetelluista raaka-aineista tuotettujen kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun sekä muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden yhteenlaskettu osuus liikennealalle toimitetusta energiasta on vähintään 1 prosentti vuonna 2025 ja 5,5 prosenttia vuonna 2030 ja tästä osuudesta muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden osuus on vähintään 1 prosenttiyksikköä vuonna 2030. Nykyinen 10 prosenttiyksikön lisävelvoite ylittäisi RED III -direktiivin tavoitteen.

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

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

Uuteen 5 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös jalostamalla välituotteena käytetyn muuta kuin biologista alkuperää olevan uusiutuvan polttoaineen hyödyntämisestä lisävelvoitteen ja vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämiseksi. RED III -direktiivin 25 artiklan 2 kohdan mukaan liikennealan uusiutuvan energian käytön lisäämisestä koskevien tavoitteiden laskennassa jäsenvaltioiden on otettava huomioon muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet myös silloin, kun niitä käytetään välituotteina tuottaessa perinteisiä liikenteen polttoaineita tai biopolttolainia edellyttäen, että muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytöllä saavutettua kasviuonekaasupäästöjen vähennystä ei oteta huomioon biopolttolainien kasviuonekaasupäästöjen vähennysten laskennassa. Jakeluelvoitelain uuden 5 §:n 5 momentin mukaan vähimmäisosuusvelvoitetta saisi täyttää myös Suomessa sijaitsevalla jalostamalla välituotteena käytetyllä muuta kuin biologista alkuperää olevalla uusiutuvalla polttoaineella eli niin kutsutulla välituotevedyllä tuottaessa perinteisiä liikenteen polttoaineita tai biopolttolainia kuitenkin enintään 0,5 prosenttiyksikköä ennen vuotta 2030 sekä 1,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen. Välituotevedyksi olisi kustannustehokkain keino täyttää RED III -direktiivin RFNBO-polttolainille asetettua tavoitetta, minkä vuoksi sen sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen on perusteltua. Välituotevedyn käyttöä jakeluelvoitteen täyttämiseksi kuitenkin rajattaisiin, koska jakeluelvoitteella halutaan kannustaa erityisesti vedyn jatkojalosteiden valmistamiseen ja jakeluun. Lisäksi välituotevedyn rajaton käyttö ei vähentäisi tieliikenteen päästöjä vaan ainoastaan jalostamon päästöjä. Sääntelyssä myös huomioitaisiin, että RFNBO-polttolainilla olisi mahdollista täyttää lisävelvoitetta jo ennen vuotta 2028, minkä vuoksi olisi tarpeen mahdollistaa lisävelvoitteen täyttö myös välituotevedyllä, mikäli sellaisia tuotteita valmistettaisiin Suomessa jo ennen vuotta 2028. Välituotevedyn määrä rajattaisiin kuitenkin enimmillään 0,5 prosenttiyksikköön kuten vuosina 2028 ja 2029. Suomessa välituotevedyksi voitaisiin hyödyntää tällä hetkellä ainoastaan Porvoon ja Lappeenrannan jalostamoilla.

Nykyinen 6 momentti kumottaisiin tarpeettomana. Pykälän uuden 6 momentin mukaan välituotevedyn käytöllä saavutettua kasviuonekaasupäästöjen vähennystä ei saisi ottaa huomioon biopolttolainien kasviuonekaasupäästövähenneiden laskennassa, jos lisävelvoitetta ja vähimmäisosuusvelvoitetta täytettäisiin biopolttolainien tuotannossa käytetyllä välituotevedyllä. Sääntely perustuu RED III -direktiivin 25 artiklan 2 kohdan a alakohdan ii alakohtaan. Käytännössä tuotetun biopolttolainien kasviuonekaasupäästövähenneys ja siihen laskettavat jalostuksen päästöt tehtäisiin ikään kuin jalostamalla ei olisi siirrytty uusiutuvaan vetyyn.

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

Pykälän uudessa 7 momentissa vapautettaisiin vapaaehtoisesti jakeluelvoitteeseen hakeutuneet jakelijat vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämiseksi. Pääosin vapaaehtoisesti jakeluelvoitteeseen hakeutuneet jakelijat ovat pienissä määrin biokaasua jakelevia yrityksiä,

minkä vuoksi olisi kohtuutonta edellyttää heiltä RFNBO-polttoaineita koskevan vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämistä.

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

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

Pykälän 2 momenttiin siirrettäisiin sellaisista ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, koskevia enimmäisosuusrajoituksia. Samalla poistettaisiin tarpeeton vuosia 2021–2023 koskeva kohta. Vuodesta 2030 alkavaa kieltoa käyttää niin sanottuja korkean ILUC-riskin raaka-aineista tuotettuja biopolttoaineita ja biokaasua jakeluvelvoitteen täyttämiseen siirrettäisiin omaksi momentiksi. Momenttiin tehtäisiin myös kielellisiä muutoksia säännöksen selkeyttämiseksi. Momenttiviittaukset päivitetäisiin vastaamaan uutta 5 a §:ää.

5 b §. *Ennakkotieto.* Voimassa olevan 5 b §:n ylitäyttöä koskevat säännökset siirrettäisiin uuteen 5 l §:ään. Pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan pykälän uutta sisältöä. Pykälässä säädettäisiin voimassa olevan lain 5 a §:ää vastaavasti ennakkotietoa koskevasta menettelystä. Pykälän 1 momentin pykäläviittaukset päivitetäisiin vastaamaan uutta 5 ja 5 a §:ää ja samalla pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tekninen muutos säännöksen selkeyttämiseksi.

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

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

mukaisia aurinkosähköajoneuvoja, minkä vuoksi maininta aurinkosähköajoneuvoista voidaan jättää pois.

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

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

5 d §. *Jakeluelvoitteen joustomekanismi ja sitä koskevat vaatimukset.* Lakiin lisättäisiin uusi 5 d §, jossa säädettäisiin tarkemmin jakeluelvoitteen joustomekanismista. Jakelija voisi täyttää 5 §:n 1 momentissa säädetyistä jakeluelvoitteestaan enintään 5,5 prosenttiyksikköä Suomessa toteutetuilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla. Joustomekanismilla ei olisi mahdollista täyttää lisävelvoitetta tai vähimmäisosuusvelvoitetta. Jatkossa jakelija voisi päättää uusiutuvien polttoaineiden jakelun sijaan muiden vaihtoehtoisten päästövähennystoimien rahoittamisesta ja toteutuksesta. Rajoitetun joustomekanismin hyödyntämisen taustalla on ensivaiheessa pilotoida joustomekanismin toimivuutta jakeluelvoitteessa. Mikäli kokemukset olisivat hyviä, voitaisiin joustomekanismilla täytettävää osuutta nostaa. Jakeluelvoitteessa yksi veloitteprosentti vastaa noin 100 000 CO₂ tonnin päästövähennystä liikenteessä. Siten joustomekanismilla voitaisiin vähentää päästöjä yhteensä noin 550 000 CO₂ tonnilla. Ottaen huomioon kuitenkin vaatimuksen kaksinkertaisesta päästövähennyksestä, joustomekanismilla voitaisiin vähentää päästöjä yhteensä noin 1,1 miljoonalla CO₂ tonnilla. Määrän on arvioitu olevan riittävä kokemusten kerryttämiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan joustomekanismiin voitaisiin hyväksyä päästövähennystoimia, jotka kohdistuisivat niin sanotun taakanjakoasetuksen⁷ (EU) 2018/842 2 artiklassa tarkoitettuun soveltamisalaan. Taakanjakosektoriin lukeutuu liikenteen lisäksi maatalous, rakennusten erillislämmitys, työkoneet, jätteiden käsittely ja F-kaasut. Joustomekanismiin voitaisiin esimerkiksi hyväksyä maaperän kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäviä toimia tai rehun lisäaineiden käyttöä. Hallitusohjelmassa on nostettu potentiaalisena

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2028/842 sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) 525/2013 muuttamisesta

joustomekanismikeinona myös öljylämmityksen korvausremontit. Joustomekanismin sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen tarkoittaisi, että osa jaelluista uusiutuvista polttoaineista korvautuisi joustomekanismin toimilla ja koska jakeluelvoite on tärkeä taakanjakosektorin päästövähennystoimi, tulisi vaihtoehtoisten päästövähennystoimien hyödyttää myös taakanjakosektoria.

Pykälän 3 momentin mukaan Energiavirasto voisi taakanjakosektoriin kohdistuvien päästövähennystoimien lisäksi hyväksyä vaihtoehtoiseksi päästövähennystoimeksi toimen, joka kohdistuisi ilmastolain (423/2022) 6 §:n 9 kohdassa tarkoitettuun maankäyttösektoriin. Maankäyttösektorilla tarkoitettaisiin kansallisen kasvihuonekaasujen inventaariojärjestelmässä käytettyä kuutta maankäyttöluokkaa: metsämaa, viljelysmaa, ruohikkoalueet, kosteikat, rakennettu maa ja muu maa. Toimet voisivat liittyä esimerkiksi kosteikkoviljelyyn, turvemaiden vettämiseen tai metsien kiertoajan pidentämiseen.

Hallitusohjelman mukaisesti maankäyttösektorin toimet otettaisiin ensivaiheessa rajoitetusti mukaan jakeluelvoitteen joustomekanismiin. Maankäyttösektorin päästövähennystoimella voitaisiin täyttää 1 momentissa tarkoitettua 5,5 prosenttiyksikön enimmäisosuudesta enintään 1 prosenttiyksikköä. Maankäyttösektorin toimet eivät suoraan hyödyttäisi taakanjakosektorin päästövähennystavoitteita. Maankäyttösektoriin kohdistuvien toimien kasvihuonekaasuvaikutukset laskettaisiin maankäyttösektorin kasvihuonekaasuinventaarioon, mikäli kun niiden vaikutukset tulisivat ilmi valtakunnallisessa inventaariossa.

Toimen hyväksymiselle asetettaisiin toimen kohdentumisalan lisäksi myös muita kriteereitä, joista säädettäisiin pykälän 4 momentissa. Momentin 1 kohdan mukaan toimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulisi olla luotettavasti mitattu, lisäinen ja pysyvä. Kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulisi laskea asianmukaisella, tarkalla, täydellisellä, johdonmukaisella ja vertailukelpoisella tavalla. Myös laskennan epävarmuudet olisi raportoitava ja otettava huomioon. Päästövähennyksien ja hiilenpoistojen laskentaan tulisi käyttää soveltuvia ja tunnustettuja laskentamenetelmiä, esimerkiksi kansainvälisten tai kansallisten sertifiointiohjelmien puitteissa kehitettyjä ja hyväksytyjä menetelmiä. Tieto voisi pohjautua esimerkiksi kansainväliseen vapaaehtoisen hiilimarkkinan käyttämään sertifiointiin tai EU:n hiilenpoistojen sertifiointikehikon asetuksen mukaisiin menetelmiin, joista tullaan lähivuosina julkaisemaan delegoituja säädöksiä. Momentin 1 kohdassa tarkoitettua luotettavan mittauksen arvioimiseksi jakelijan tulisi toimittaa 5 e §:ssä tarkoitettua hyväksymishakemuksen yhteydessä tietoa menetelmästä, jolla päästövähennys aiotaan laskea.

Momentin 1 kohdan mukaan vaihtoehtoisen päästövähennystoimen tulisi olla lisäinen. Lisäisyysvaatimuksella on kaksi ulottuvuutta: sääntelyllinen lisäisyys ja taloudellinen lisäisyys. Molempien ulottuvuuksien tulisi täytyä. Ensinnäkin ollakseen lisäinen, toimen tulisi ylittää EU:n ja kansallisen tason lakisääteiset vaatimukset yksittäisen toimijan tasolla. Toiseksi jakelijan tulisi osoittaa, että toimea ei toteuttaisi ilman jakeluelvoitteen joustomekanismin kautta tulevaa rahoitusta. Kyseessä ei voisi olla sellainen toimi, jonka toimea toteuttava taho tekisi muutoinkin. Päästövähennystoimet, jotka olisivat taloudellisesti niin kannattavia ja vakiintuneita, että ne toteutettaisiin joka tapauksessa, eivät olisi lisäisiä. Päästövähennystoimi ei myöskään täyttäisi lisäisyyden vaatimusta, mikäli kyseiseen toimeen on saatu valtion tukea. Lisäisyysvaatimuksella kohdennettaisiin joustomekanismi sellaisiin toimiin, jotka tarvitsevat jakeluelvoitteen kautta tulevaa lisätukea toteutuakseen. Tällä varmistuttaisiin siitä, että joustomekanismin keinot toimivat aidosti jakeluelvoitteen täyttämisen vaihtoehtona ja niillä saadaan aikaan sellaisia päästövähennyksiä erityisesti taakanjakosektorilla, jotka muuten toteutuisivat biopolttoaineita jakamalla.

Lisäksi päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulisi olla pysyvä. Pysyvyysvaatimusta tulisi arvioida tapauskohtaisesti. Esimerkiksi rehun lisäaineiden käytön osalta toimen pysyvyyttä tulisi tarkastella toimen keston ajalta. Rehun lisäaineiden käytön päästövähennysten pysyvyys riippuu tehdyistä sopimuksista ja toimintamallista. Maankäyttösektoriin kohdistuvien toimien keston tulisi tyypillisesti olla useita vuosia, jotta lisäisen hiilensidonnan, tai nettopäästövähennyksen, vaatimus toteutuu. Lisäksi maankäyttösektorilla tulisi tietyissä tapauksissa edellyttää toimelta vuosikymmeniä kestävästä pysyvyyttä, koska toimen ilmastovaikutus perustuu hiilivaraston kumulatiiviseen muutokseen. Pysyvyysvaatimuksella tavoitellaan lähtökohtaisesti pitkäaikaista hiilen poistoa ilmakehästä.

Lisäisyyteen kiinteästi liittyvästä perusurasta säädettäisiin momentin 2 kohdassa. Perusuralla tarkoitettaisiin skenaariota, johon joustomekanismin päästövähennystoimea verrattaisiin sen tuottaman ilmastohyödyn arvioimiseksi. Kohdan mukaan päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulisi olla laskettu suhteessa laskennalliseen arvioon päästöjen tai poistumien kehityksestä ilman päästövähennystoimen toteutusta. Päästövähennystoimen tuottama kasvihuonekaasupäästövähennys laskettaisiin ja sen lisäksi määriteltäisiin suhteessa perusuraan, joka olisi laskennallinen arvio päästöjen tai poistumien kehityksestä ilman toimen toteutusta. Perusuran tulisi olla uskottava ja luotettavasti määritetty kasvihuonekaasupäästöjen tai hiilenpoistojen kehityksestä ilman päästövähennystoimen toteutusta. Perusura voi olla joko standardoitu tai päästövähennystoimikohtainen. Perusura tulisi laatia lähtökohtaisesti sille ajanjaksolle, jolloin päästövähennyksiä olisi tarkoitus tuottaa.

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

Momentin 4 kohdassa hiilivuodon välttäminen säädettäisiin hyväksymisen edellytykseksi. Kohdan mukaan päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulisi olla sellainen, että toimi ei aiheuttaisi kasvihuonekaasupäästöjen kasvua tai hiilinielun pienenemistä toiminnan rajojen ulkopuolella. Hiilivuoto ei olisi relevantti kaikissa päästövähennystoimityypeissä, mutta erityisesti maankäyttösektorin päästövähennystoimissa sen riski tulisi ottaa huomioon. Toimi ei saisi aiheuttaa esimerkiksi metsien hakkuiden siirtymistä muualle.

Momentin 5 kohdan mukaan päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulee olla riippumattoman todentajan todentama. Todentajasta säädettäisiin tarkemmin 5 h §:ssä.

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

Pykälän 5 momentti sisältäisi asetuksenantovaltuudet, joita kuvataan tarkemmin jaksossa 8. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä vaihtoehtoisista päästövähennystoimista ja toimien 4 momentin mukaisista yleisistä hyväksymisvaatimuksista.

5 e §. Joustomekanismin hyväksymishakemus. Lakiin lisättäisiin uusi 5 e §, jossa säädettäisiin päästövähennystoimen etukäteishyväksyntää koskevasta menettelystä. Jakelijan olisi haettava päästövähennystoimen hyväksymistä Energiavirastolta ennen toimen toteuttamista. Tarkoituksena olisi varmistaa, että jakelijan suunnittelema toimi on sellainen, joka voitaisiin hyväksyä jakeluelvoitteeseen. Ehdotus olisi jakelijan oikeusturvan kannalta tarpeen, koska jakelija saisi etukäteen varmuuden siitä, että toimella saavutetut kasvihuonekaasupäästövähennykset olisivat laskettavissa osaksi jakeluelvoitetta. Hakemuksessa olisi esitettävä 5 d §:ssä säädettyjen vaatimusten täyttämisen arvioimiseksi tarvittavat tiedot. Hakemukseen esitettäviä tietoja olisivat esimerkiksi kuvaus toimesta, sen sijainnista sekä toimen aloituspäivä ja kesto. Hakijan tulisi esittää hakemuksessa myös päästövähennystoimen laskenta- ja mittausmenetelmä. Hakemukseen olisi myös liitettävä 5 h §:ssä tarkoitetun todentajan lausunto päästövähennystoimen vaatimustenmukaisuudesta. Jakelija voisi jättää joustomekanismia koskevan hyväksymishakemuksen, vaikka todentaja olisi lausunnossaan arvioinut, että suunniteltu toimi ei täytä lain vaatimuksia. Energiavirastolla olisi itsenäinen harkintavalta päättää, hyväksyntäänkö toimi jakeluelvoitteen joustomekanismiin eikä todentajan lausunto sitoisi sitä päätöksenteossa. Päästövähennystoimen hyväksyttävyyden arvioitaisiin aina tapauskohtaisesti ottaen toimen erityispiirteet huomioon. Toimen vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi Energiaviraston tulisi harkita asiantuntijalausuntojen pyytämistä esimerkiksi Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ilmastoyksiköltä, Ruokavirastolta tai Luonnonvarakeskukselta.

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

5 f §. Joustomekanismin ajallinen hyödyntäminen. Lakiin lisättäisiin uusi 5 f §, jonka mukaan päästövähennystoimi hyväksyttäisiin jakeluelvoitteeseen seuraavana vuotena siitä kalenterivuodesta, jonka aikana päästövähennystoimen kasvihuonekaasupäästövähennemä on luotettavasti todennettu. Säännöksen tarkoituksena olisi taata, että haettu päästövähennystoimi toteutettaisiin ja saavutettu kasvihuonekaasupäästövähennemä todennettaisiin luotettavasti ennen sen hyödyntämistä jakeluelvoitteessa. Joustomekanismiin sisällytettävät päästövähennystoimet ovat hyvin eri tyyppisiä ja niistä saatavat päästövähennykset voivat syntyä pitkänkin ajan kuluessa toimen toteutuksesta. Näin ollen joustomekanismin päästövähennystoimi olisi hyödynnettävissä, kun päästövähennys olisi syntynyt ja se olisi todennettu. Jakelijan olisi pyydettävä 5 h §:ssä tarkoitetulta todentajalta lausuntoa siitä, että toteutettu päästövähennystoimi vastaa Energiaviraston hyväksymää päästövähennystoimea. Todentajan lausunto olisi toimitettava Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Energiavirastolle velvoite julkaista verkkosivuillaan vuosittain tiedot hyväksytyjen päästövähennystoimien hanketyypeistä. Säännöksen tarkoituksena on lisätä joustomekanismin avoimuutta ja mahdollisesti markkinoiden kehittymistä, kun tietoa jo hyväksytyistä päästövähennystoimista löytyisi julkisista lähteistä.

5 g §. Joustomekanismin todentajaksi hyväksymisen edellytykset. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin joustomekanismin todentajaa koskevista vaatimuksista. Todentajaksi hyväksyttäisiin hakija, joka on jakelijoihin tai päästövähennystoimen toteuttajiin nähden ulkopuolinen ja puolueeton. Riippumattomuutta arvioitaisiin erityisesti 5 e ja 5 f §:ssä

tarkoitettujen lausuntotehtävien kannalta. Hakijan tulisi olla myös objektiivisesti katsoen puolueeton siten, ettei luottamus todentajan toimintaan yleisesti vaarannu. Tästä syystä pykälässä säädettäisiin, että hakijan tulisi olla tässä laissa tarkoitetuissa tehtävissä riippumaton. Lisäksi hakijalla tulisi olla käytössään lausunnonantotehtäviä varten riittävästi ammattitaitoista ja riippumatonta henkilöstöä. Ammattitaitoa koskevalla vaatimuksella varmistetaan, että hakija on pätevä todentajan tehtäviin. Pätevyys varmistetaan myös vaatimalla, että hakijalla on toiminnan edellyttämät laitteet, välineet ja järjestelmät. Pykälän 1 momentin mukaan hakijalla tulisi lisäksi olla toiminnan laatu ja laajuus huomioon ottaen riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava riittäväksi katsottava järjestely.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta.

5 h §. Todentajaksi hyväksyminen. Lakiin lisättäisiin uusi pykälä joustomekanismin todentajien hyväksymismenettelystä. Pykälän 1 momentin mukaan Energiavirasto päättäisi suomalaisen yhteisön tai säätiön taikka tällaisen osan hyväksymisestä todentajaksi hakemuksesta. Todentajaksi hyväksymistä koskeva menettely olisi sama, jota Energiavirasto noudattaa hyväksyessään kestävyyslain mukaisia todentajia. Todentamistehtävää olisi pidettävä perustuslain 124 §:n mukaisesti julkisena hallintotehtävänä. Jotta noudatettaisiin tarkoituksenmukaisuusvaatimusta, mikä on edellytyksenä julkisen hallintotehtävän antamiseksi viranomaisorganisaation ulkopuolelle, ja varmistetaan riittävä valvonta, tulisi joustomekanismin todentajana toimimiselle olla Energiaviraston myöntämä hyväksyntä.

Todentajaksi hyväksyttäisiin, jos hakija osoittaa täyttävänsä 5 g §:ssä säädetyt edellytykset. Edellytysten täytyminen olisi osoitettava Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön (FINAS) tekemän akkreditoinnin tai pätevyyydestä antaman lausunnon perusteella sen mukaan kuin vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyuden toteamisesta annetussa laissa (920/2005) säädetään. Akkreditointipäätöksestä tai sertifiointitodistuksesta olisi käytävä ilmi, että hakija täyttää tämän lain 5 g §:ssä säädetyt edellytykset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hyväksymispäätöksen sisällöstä. Hyväksymispäätöksessä määriteltäisiin todentajan pätevyysalue. Hyväksymispäätöksessä annettaisiin myös yleisten ja yksityisten etujen turvaamiseksi tarpeelliset todentajan toimintaa koskevat määräykset. Määräyksillä varmistettaisiin, että todentajan tehtävät tulevat asianmukaisesti hoidetuksi. Päätöksessä voitaisiin esimerkiksi vahvistaa, millaisia menettelyjä todentaja saa soveltaa, sekä velvoittaa sidosryhmäyhteistyöhön. Todentajan on jatkuvasti täytettävä sille asetetut vaatimukset, joten päätöksessä voitaisiin muun muassa vahvistaa ajankohta, jolloin todentajan pätevyys on arvioitava uudelleen ja miten tämä arviointi järjestetään. Tämä on erityisesti tarpeen, kun todentajan pätevyys perustuu akkreditoinnin sijasta FINASin antamaan lausuntoon. Hyväksyminen voitaisiin antaa määräajaksi. Lähtökohtana on kuitenkin, että hyväksymispäätös olisi voimassa toistaiseksi, jos todentajan pätevyys perustuu FINASin akkreditointiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta.

5 i §. Todentajan tehtävät. Lakiin lisättäisiin uusi pykälä joustomekanismin todentajan tehtävistä. Todentajan tehtävänä olisi antaa 5 e ja 5 f §:ssä tarkoitettut lausunnot.

Pykälän 2 momentin mukaan todentajan tulisi seurata toimialansa säännösten ja standardien kehittymistä sekä toimia yhteistyössä toimialansa muiden todentajien kanssa siten kuin toimintatapojen yhdenmukaisuuden varmistamiseksi on tarpeen. Todentajilta vaadittava

puolueettomuus ja luotettavuus edellyttävät myös, että todentajien toimintatavat sekä arviointiin liittyvät tulkinnat ovat yhtenevät. Tämän takia todentajien tulisi toimia yhteistyössä keskenään.

Pykälän 3 momentin mukaan todentajan olisi ilmoitettava Energiavirastolle kaikista sellaisista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta 5 g §:ssä mainittujen edellytysten täyttämiseen. Todentajan on oltava pätevä ja täytettävä vaatimukset koko toimintansa ajan, ja Energiaviraston tulisi voida varmistua tästä. Tällaisia muutoksia voisivat olla esimerkiksi organisatoriset muutokset, akkreditointipäätökseen liittyvät muutokset, muutokset omistussuhteissa ja henkilöstössä silloin, kun ne voivat vaikuttaa riippumattomuuteen ja pätevyYTEEN, sekä oleelliset toimintatapamuutokset.

Pykälän 4 momentin nojalla todentajan olisi vuosittain toimitettava Energiavirastolle selvitys tässä laissa tarkoitetusta toiminnastaan ja sen tuloksista. Selvityksen tulisi sisältää muun muassa yleiskuvaus toiminnasta, tiedot annetuista lausunnoista, tiedot todentajan toimintaan kohdistuneista reklamaatioista ja niiden takia toteutetuista korjaavista toimenpiteistä sekä selvitys alihankinnan käyttämisestä.

Pykälän 5 momentissa olisi asetuksenantovaltuus. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä todentajan tehtävistä ja niiden suorittamisesta sekä selvitysvelvollisuudesta.

5 j §. *Todentajaan sovellettava muu lainsäädäntö.* Lakiin lisättäisiin uusi 5 j §, jossa säädettäisiin tarkemmin todentajaan sovellettavasta muusta lainsäädännöstä. Pykälän tarkoituksena on varmistua todentajan virkavastuusta. Pykälän 1 momentin mukaan todentajaan sovellettaisiin sen hoitaessa tässä laissa tarkoitettuja hallintotehtäviä julkisuuslakia (621/1999), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettua lakia (13/2003), hallintolakia (434/2003) ja kielilakia (423/2003). Todentajan antamat lausunnot perustuvat lainsäädäntöön, ja ne vaikuttavat sen asiakkaana olevan jakelijan oikeuksiin, etuihin ja velvollisuuksiin. Sen vuoksi todentajan on noudatettava momentissa mainittuja säädöksiä, joiden avulla turvataan säännösperusteisesti oikeusturvan ja hyvän hallinnon toteutuminen.

Pykälän 2 momentin nojalla tässä laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitavat todentajan työntekijät olisivat rikoslain 40 luvun nojalla rikosoikeudellisen virkavastuun piirissä, sillä näitä henkilöitä olisi pidettävä rikoslain 40 luvun 11 §:ssä tarkoitettuina julkista valtaa käyttävinä henkilöinä. Kyseessä on informatiivinen viittaus.

Pykälän 3 momentissa on informatiivinen viittaus vahingonkorvauslain (412/1974) soveltamisesta.

5 k §. *Todentajaksi hyväksymistä koskevan päätöksen muuttaminen ja peruuttaminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin todentajaksi hyväksymistä koskevan päätöksen muuttamisesta. Muutokset voisivat koskea päätöksessä määriteltyä pätevyysaluetta tai annettua määräystä. Asia voisi tulla vireille myös todentajan hakemuksesta, esimerkiksi pätevyysalueen laajentaminen tulisi käytännössä aina vireille todentajan hakemuksesta. Pätevyysalueen muuttaminen edellyttäisi, että todentajalla on toimintaan vaadittava pätevyys ja muut 5 g §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, ja tämä on osoitettu FINASin suorittamalla akkreditoinnilla tai muulla 5 h §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla. Määräyksen muuttamiseen olisi sovellettava, mitä 5 h §:n 2 momentissa säädetään. Esimerkiksi todentajan 5 i §:n 3 momentin nojalla ilmoittama muutos saattaa edellyttää määräyksen muuttamista. Jos todentajan toiminta siirtyy toiselle todentajalle, kyseessä ei olisi todentajaa koskevan hyväksymispäätöksen muutos, vaan uusi hyväksymispäätös.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Energiaviraston harkintavallasta antaa todentajalle huomautus tai varoitus, jos tämä ei täyttäisi lain 5 g ja 5 h §:ssä säädettyjä vaatimuksia taikka toimisi olennaisesti tämän lain, sen nojalla annettujen säännösten tai hyväksymispäätöksen määräysten vastaisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin todentajaa koskevan hyväksymispäätöksen peruuttamisesta. Peruuttaminen edellyttäisi todentajalta tahallista tai tuottamuksellista menettelyä. Peruuttaminen voisi tulla kyseeseen esimerkiksi, jos todentaja hoitaa tehtäviään olennaisesti virheellisellä tai puutteellisella tavalla. Pykälän 3 momentin 2 kohdan tilanteissa Energiaviraston olisi annettava todentajalle ensin huomautus ja varoitus. Hyväksyminen olisi peruutettavissa vasta, jos todentaja ei ole korjannut mainittuja puutteita, rikkomuksia tai laiminlyöntejä huomautuksesta ja varoituksesta huolimatta. Hallinnon suhteellisuusperiaatteen mukaisesti todentajalle on annettava ensin mahdollisuus korjaaviin toimenpiteisiin. Asetettavan määräajan pituus on viranomaisen harkinnassa, mutta määräajan tulee olla sen pituinen, että puute, rikkomus tai laiminlyönti on käytännössä mahdollista korjata kyseisessä ajassa.

5 l §. *Jakeluvelvoitteen ylittäminen.* Lakiin lisättäisiin uusi 5 h §, johon siirrettäisiin osin muuttumattomana voimassa olevan lain 5 b §:n säännökset jakeluvelvoitteen ylityksestä. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että momentissa huomioitaisiin jakeluvelvoitteen soveltamisalan laajentuminen uusiutuvan liikennesähköön ja että jatkossa jakeluvelvoitetta olisi mahdollista täyttää myös joustomekanismilla. Jakeluvelvoitteen ylittämistä tulisi arvioida uusiutuvien polttoaineiden, liikennesähkön ja joustomekanismin muodostaman kokonaisuuden pohjalta. Momenttiin tehtäisiin myös joitakin kielellisiä tarkennuksia.

Pykälän 2 momentin pykäläviittaus päivitettäisiin vastaamaan ehdotettuja 5 §:n muutoksia. Samalla päivitettäisiin muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määritelmää.

Pykälän uudessa 3 momentissa säädettäisiin jakelijoiden mahdollisuudesta siirtää vähimmäisosuusvelvoitteen yli menevä RFNBO-polttoaineiden määrä otettavaksi huomioon seuraavan vuoden vähimmäisosuusvelvoitteen laskennassa. Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden markkinat ovat vasta kehityksessä, minkä vuoksi niiden saatavuudessa ja hinnassa saattaa olla tulevien vuosien välillä poikkeamia. Ehdotettu vähimmäisosuusvelvoitteen yli menevän osuuden täysimääräinen siirto toisi tarvittavaa joustoa jakeluvelvoitteen täyttämiseen, lisäksi velvoitteen kustannustehokkuutta ja toisaalta pienentäisi jakelijan riskiä, mikäli markkinoilla olisi yhtenä vuonna esimerkiksi tilapäisesti pulaa kyseisistä polttoaineista. Koska vähimmäisosuusvelvoitetta ei voisi erottaa lisävelvoitteesta tai jakeluvelvoitteesta, vähimmäisosuusvelvoitteen ylityksen siirron arvioinnissa olisi ensisijaisesti varmistettava, että jakelija siirtyvästä RFNBO-polttoaineiden määrästä huolimatta täyttäisi edelleen muut laissa säädetyt velvoitteensa.

5 m §. *Jakeluvelvoitteen ylittäminen vuonna 2023.* Lakiin lisättäisiin väliaikaisesti uusi pykälä, jolla poikettaisiin jakeluvelvoitteen yli menevän osuuden määrästä vuoden 2023 osalta. Pykälä vastaisi sisällöltään uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1134/2022) 5 b §:n 4 momenttia, mutta siihen tehtäisiin kielellisiä muutoksia.

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

6 a §. *Sopimukset liikennesähkön toimittajan kanssa.* Lakiin lisättäisiin uusi 6 a §, jossa säädettäisiin liikennesähkön toimittajan tai hänen valtuuttamansa välittäjän kanssa tehtävästä

sopimuksesta. Jakelija voisi sopia 5 §:n 1 momentissa tarkoitetun jakeluvelvoitteensa täyttämistä 5 c §:ssä säädetyin edellytyksin liikennesähkön toimittajan tai hänen valtuuttamansa välittäjän kanssa. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että liikennesähkön toimittaja, joka on toimittanut sähköä kulutukseen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta, voisi tilastollisesti myydä ladatun sähkön uusiutuvan osuuden jakelijalle. Liikennesähkön toimittajan liikennesähkään sovellettaisiin, mitä 5 c §:ssä säädetään jakeluvelvoitteeseen hyväksyttävästä uusiutuvasta liikennesähköstä. Liikennesähkön toimittaja ei olisi lain mukainen jakelija eikä häneltä edellytettäisi jakeluvelvoitteen täyttämistä. Liikennesähkön toimittaja voisi myös valtuuttaa välittäjän toimimaan puolestaan ja solmimaan sopimuksia jakelijoiden kanssa.

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

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

Jotta voitaisiin katsoa, että kyse olisi välituotteena käytetystä RFNBO-polttoaineesta, jakelijan olisi saatava jalostamolta todistus, jolla osoitettaisiin, että välituotevety täyttää komission täytäntöönpanoasetuksissa (EU) 2023/1184⁸ ja (EU) 2023/1185⁹ säädetyt vaatimukset.

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

⁸ Komission delegoitu asetus (EU) 2023/1184 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 täydentämisestä ottamalla käyttöön unionin menetelmä, jossa vahvistetaan muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden tuotantoa koskevat yksityiskohtaiset säännöt

⁹ Komission delegoitu asetus (EU) 2023/1185 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 täydentämisestä vahvistamalla kierrätetyillä hiilipitoisilla polttoaineilla saavutettavia kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä koskeva vähimmäiskynnys ja täsmentämällä menetelmä muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla nestemäisillä ja kaasumaisilla liikenteen polttoaineilla ja kierrätetyillä hiilipitoisilla polttoaineilla saavutettavien kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten määrittämiseksi

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

Pykälän 2 momentti säilyisi muuttumattomana.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin tarkemmin raportoitavista liikennesähköä koskevista tiedoista, jos jakelija olisi solminut 6 a §:ssä tarkoitettun sopimuksen liikennesähkön toimittajan tai hänen valtuuttamansa välittäjän kanssa. Ehdotetun momentin mukana jakelijan olisi toimitettava Energiavirastolle tiedot sopimukseen lukeutuvien yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden tunniste-koodeista. Tunniste-koodeilla tarkoitettaisiin jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettuja tunniste-koodeja (ID-tunnukset).

Lisäksi jakelijan olisi raportoitava tiedot kalenterivuoden aikana sopimukseen kuuluvien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetusta sähkömäärästä. Tiedot tulisi saada liikennesähkön toimittajalta tai hänen valtuuttamaltaan välittäjältä, ja tietojen tulisi olla tilintarkastuslaissa (1141/2015) tarkoitettun tilintarkastajan tarkastamia. Suomessa ei ole tilastotietoa yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä jaellun sähkömäärästä, joten ilmoitusvelvollisuus sopimukseen lukeutuvien latauspisteiden kautta toimitetun sähkömäärästä osalta antaisi myös uutta tietoa sähköisen liikenteen kehittymisestä.

Nykyisen pykälän 3 momentti siirrettäisiin 4 momenttiin. Samalla momentin pykäläviittaukset päivitetäisiin vastaamaan ehdotettuja 5 ja 5 a §:n muutoksia. Myös muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista nestemäisistä ja kaasumaisista liikenteen polttoaineista käytettyä termiä päivitetäisiin.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti, jonka mukaan jakelijan ilmoituksessa tulisi olla tiedot toteutetuista joustomekanismin päästövähennystoimista, niiden kasvihuonekaasupäästövähennyksestä ja sovellettavasta osuudesta jakelunvelvoitteessa.

Nykyisen pykälän 4 momentti siirrettäisiin uudeksi 6 momentiksi ja 5 momentti siirrettäisiin uudeksi 7 momentiksi. Lisäksi 7 momenttiin tehtäisiin lähinnä teknisiä tarkennuksia.

8 §. Kirjanpitovelvollisuus. Pykälän 1 momentissa edellytettäisiin jakelijalta kirjanpitovelvollisuutta myös liikennesähkön ja uusiutuvan liikennesähkön osalta. Jakelijan olisi siten jatkossa pidettävä sellaista kirjanpitoa, josta käy ilmi myös kulutukseen toimitetun liikennesähkön ja uusiutuvan liikennesähkön määrät sekä uusiutuvan liikennesähkön energiasisältö. Samalla päivitetäisiin RFNBO-polttoaineita koskeva termi.

Samalla päivitetäisiin 2 momentin säädösviittaus. Voimassa olevassa säännöksessä viitataan valmisteverotuslain (182/2010) kirjanpitoaineiston säilytysaikaa ja -tapaa koskeviin säännöksiin, joista on säädetty valmisteverotuslain 11 luvussa. Valmisteverolain 11 luku on kuitenkin kumottu valmisteverotuslain muuttamisesta annetulla lailla (766/2020). Kirjanpitoaineiston säilytysaika ja -muoto määräytyisivät jatkossa oma-aloitteisten verojen verotusmenettelystä annetun lain (768/2016) kirjanpitosäännösten mukaisesti. Tämän perusteella aineisto olisi säilytettävä kuuden kalenterivuoden ajan.

9 §. Energiaviraston tiedonsaantioikeus. Nykyistä jakelijan ja sivullisen tietojenantovelvollisuutta koskeva pykälä kumottaisiin säännöksen tulkinnanvaraisuuden vuoksi. Jatkossa pykälässä säädettäisiin Energiaviraston tarkastusoikeudesta. Pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan säännöksen uutta sisältöä.

Voimassa oleva laki ei sisällä tällä hetkellä riittäviä tiedonsaantioikeuksia, joilla Energiaviraston nykyiset valvontatehtävät voitaisiin turvata. Tehokas valvonta edellyttää laissa turvattua oikeutta saada valvontaa varten välttämättömiä tietoja. Koska jakeluelvoitetta ehdotetaan laajennettavaksi myös uusiutuvaan liikennesähköön ja joustomekanismiin, on tarkoituksenmukaista varmistaa, että Energiavirastolla on riittävät tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudet tehtäviensä suorittamiseksi.

Pykälän mukaan Energiavirastolla olisi oikeus saada lain säännösten noudattamisen valvontaa varten salassapitosäännösten estämättä välttämättömiä tietoja toisilta viranomaisilta ja jakeluelvoitelaisissa tarkoitetuilta toiminnanharjoittajilta. Kyseessä olisi poikkeus julkisuuslain salassapitosäännöksiin. Energiavirastolle välttämättömiä tietoja voisivat olla esimerkiksi Verohallinnon tiedot kulutukseen luovutettujen uusiutuvien polttoaineiden määrästä tai joustomekanismin päästövähennystoimen toteuttajan yksityiskohtaisemmat tiedot tehdystä toimesta. Erityisesti joustomekanismin osalta olisi tärkeää varmistaa, että Energiavirasto saa tietoa päästövähennystoimesta myös suoraan toimen toteuttajalta.

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

Pykälän 1 momentin mukaan Energiavirastolla olisi oikeus päästä jakelijan, päästövähennystoimen toteuttajan tai liikennesähkön toimittajan hallinnassa oleviin tiloihin, jos se olisi jakeluelvoitelaisissa tarkoitettun valvonnan kannalta tarpeen, sekä tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Tarkastuksella tarkoitettaisiin sitä, että viranomaisen käy itse paikalla hankkimassa selvitystä, eikä selvitä asiaa yksinomaan kirjallisen aineiston perusteella. Tilojen tarkastukset voisivat liittyä esimerkiksi jakelijan toimitiloihin sen osalta, kun olisi tarpeen tarkastaa jakelijan asiakirjoja tai alueisiin, joilla polttoaineita tai raaka-aineita tuotetaan tai valmistetaan, jos se olisi valvonnan kannalta tarpeen. Tilojen tarkastukset voisivat liittyä myös liikennesähkön toimittajan rakennelmiin ja rakennuksiin, kuten latauspisteisiin. Lisäksi joustomekanismin tehokkaan valvonnan varmistamiseksi, Energiavirastolla olisi oikeus päästä päästövähennystoimen toteuttajan hallitsemiin tiloihin tai alueille, joissa päästövähennystoimia toteutetaan.

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

Tarkastuksessa olisi noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään. Hallintolain 39 §:n säännösten hallintoasian käsittelyyn liittyvässä tarkastuksessa noudatettavan menettelyn voidaan yhdessä hallintolain 6 §:n sisältämien hallinnon oikeusperiaatteiden kanssa katsoa täyttävän tarkastusten toteuttamista koskevalle lainsäädännölle asetettavat vaatimukset.

Hallintolain 39 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa (HE 72/2002 vp, s. 93) todetaan, että pykäläehdotus koskisi ainoastaan sellaista viranomaisen toimivaltaan muun lainsäädännön nojalla kuuluvaa tarkastusta, jonka suorittaminen on tarpeen tietyn hallintoasian selvittämiseksi tai päätöksen edellytysten toteamiseksi, ja että viranomaisen toimivaltaan kuuluvat valvontatyyppiset tarkastukset jäisivät vastaisuudessaakin muun lainsäädännön varaan. Siten ehdotettuun pykälään on tarpeen lisätä viittaussäännös, jonka nojalla tarkastuksissa noudatetaan hallintolain 39 §:n säännöksiä. Mainitun pykälän mukaan viranomaisen on ilmoitettava toimivaltaansa kuuluvan tarkastuksen aloittamisajankohdasta asianosaiselle, jota asia välittömästi koskee, jollei ilmoittaminen vaaranna tarkastuksen tarkoituksen toteutumista. Asianosaisella on oikeus olla läsnä tarkastuksessa sekä esittää mielipiteensä ja kysymyksiä tarkastukseen liittyvistä seikoista. Tarkastuksen kuluessa asianosaiselle on, mikäli mahdollista, kerrottava tarkastuksen tavoitteista, sen suorittamisesta ja jatkotoimenpiteistä. Tarkastus on suoritettava aiheuttamatta tarkastuksen kohteelle tai sen haltijalle kohtuutonta haittaa. Edelleen mainitun pykälän mukaan tarkastajan on viipymättä laadittava tarkastuksesta kirjallinen tarkastuskertomus, josta tulee käydä ilmi tarkastuksen kulku ja tarkastajan tekemät keskeiset havainnot. Tarkastuskertomus on annettava tiedoksi tarkastuksessa läsnäoloon oikeutetulle asianosaiselle.

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

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

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

Nykyistä 2 momenttia ei muutettaisi. Momentin pykäläviittaus kuitenkin päivitetäisiin.

Nykyinen 3 momentti kumottaisiin.

11 §. Seuraamusmaksut. Pykälän 1 momentin pykäläviittaukset päivitetäisiin vastaamaan ehdotettuja 5 §:n muutoksia. Sääntelyä myös selkeytettäisiin seuraamusmaksujen kasautumisen osalta ja momenttiin tehtäisiin kielellisiä ja teknisiä tarkennuksia. Käytännössä jakelijalle voitaisiin määrätä samana vuonna seuraamusmaksu niin jakeluvelvoitteen, lisävelvoitteen kuin vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämättä jättämisestä. Samalla RFNBO-polttoaineiden määritelmä päivitetäisiin direktiivin mukaisesti. Lisäksi 1 momentissa asetettaisiin RFNBO-polttoaineille oma seuraamusmaksutaso, jotta RFNBO-polttoaineiden jakelu voitaisiin varmistaa. Tarve omalle seuraamusmaksulle johtuisi siitä, että RFNBO-polttoaineiden hinta-arviot ovat huomattavasti korkeampia kuin biopolttoaineiden tai kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun, minkä vuoksi RFNBO-polttoaineita ei luultavasti jaeltaisi ilman asetettavaa seuraamusmaksua. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin vähimmäisosuusvelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraamusmaksu, jonka suuruus olisi 0,055 euroa megajoulelta. Vähimmäisosuusvelvoitteen noudattamatta jättämisen seuraamusmaksu olisi yleisvelvoitetta ja lisävelvoitetta korkeampi.

Pykälän 2 momentin pykäläviittaukset päivitetäisiin vastaamaan ehdotettuja 5 §:n muutoksia. Samalla yleisvelvoitteen, lisävelvoitteen ja uuden vähimmäisosuusvelvoitteen seuraamusmaksun määräämistä koskevia säännöksiä tiivistettäisiin. Seuraamusmaksua jakeluvelvoitteen noudattamatta jättämisestä määrättäisiin 5 §:n 1 ja 2 momentin sekä 5 c ja 5 d §:n mukaisesti laskettavan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei olisi täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella. Säännöksessä huomioitaisiin, että jakeluvelvoitetta olisi mahdollista täyttää kestävien uusiutuvien polttoaineiden lisäksi myös uusiutuvalla liikennesähköllä ja joustomekanismilla. Näiden kolmen keinon muodostaman kokonaisuuden perusteella arvioitaisiin, onko jakelija täyttänyt jakeluvelvoitettaan. Seuraamusmaksu lisävelvoitteen noudattamatta jättämisestä määrättäisiin 5 §:n 3 ja 5 momentin mukaisesti laskettavan biopolttoaineiden, biokaasun ja RFNBO-polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei olisi täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella. Lisäksi seuraamusmaksu vähimmäisosuusvelvoitteen noudattamatta jättämisestä määrättäisiin 5 §:n 4 ja 5 momentin mukaisesti laskettavan RFNBO-polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei olisi täyttänyt velvoitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella.

Nykyinen 3 momentti säilyisi muuttumattomana.

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

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

11 a §. Seuraamusmaksut vuosilta 2024–2027. Lakiin lisättäisiin uusi 11 a §, joissa poikettaisiin 11 §:n 1 momentissa säädetyistä jakeluvelvoitteen ja lisävelvoitteen seuraamusmaksutasoista. Seuraamusmaksujen tasoja ei ole säännelty RED II -direktiivissä eikä sen päivityksessä, joten niiden asettaminen on kansallisessa harkintavallassa. Hallitusohjelman neuvotteluiden lisäpöytäkirjassa on sovittu vuosille 2024–2027 jakeluvelvoitteen täyttämättä jättämiseen liittyvän seuraamusmaksutason porrastamisesta. Hallitusohjelman kirjauksen toimeenpanemiseksi säädettäisiin määräaikaisesta seuraamusmaksutasojen porrastamisesta.

Seuraamusmaksutasot olisivat vuosina 2024–2027 yleisvelvoitteen osalta 13,5 prosenttiyksikköä alittavalta osalta neljä senttiä megajoulelta, 13,5 prosentin ja 18 prosentin välillä 2,5 senttiä megajoulelta ja 18 prosentin ylittävältä osalta 1,75 senttiä megajoulelta. Seuraamusmaksu olisi lisävelvoitteen osalta vuosina 2024–2027 kahteen prosenttiin asti kolme senttiä megajoulelta ja kahden prosentin ylittävältä osalta 2,4 senttiä megajoulelta. Koska seuraamusmaksutasojen alentaminen koskisi vain vuosia 2024–2027, sen ei katsota vaarantavan RED III -direktiivin vuoteen 2030 kohdistuvien velvoitteiden saavuttamista. Vuoden 2027 jälkeisten vuosien jakeluelvoitteen ja lisävelvoitteen täyttämättä jättämiseen liittyvät seuraamusmaksut määrättäisiin 11 §:ssä säädettyjen seuraamusmaksutasojen mukaisesti.

13 §. Muutoksenhaku. Pykälää täydennettäisiin lisäämällä 5 d §:n nojalla annettava jakeluelvoitteen joustomekanismin päästövähennystoimen hyväksymispäätös muutoksenhaun piiriin. Jakelija voisi Energiaviraston antamaan päätökseen vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (343/2003) säädetään. Lisäksi Energiaviraston 5 h §:n nojalla todentajaksi hyväksymistä koskevaan päätökseen ja 5 k §:n 1 momentin nojalla tällaisen päätöksen muuttamista koskevaan päätökseen olisi ensin haettava oikaisua Energiavirastolta. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019) säädetään. Oikaisuvaatimuksen käyttöä mainittujen päätösten osalta voidaan perustella asianosaisten oikeusturvan parantamisella ja pyrkimyksellä sovittaa yhteen nopea ja tehokas viranomaistoiminta tehokkaaseen oikeusturvaan.

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

1 §. Lailla on tarkoitus kumota uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1134/2022) 5 b §:n 4 momentti. Sääntely ehdotetaan annettavaksi uudelleen asiasisällöltään muuttumattomana ehdotetussa jakeluelvoitelain muutoksessa.

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

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

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

7.4 Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain kumoamisesta

1 §. Lailla on tarkoitus kumota eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annettu laki. Lain kumoaminen perustuu RED III -direktiivin kansalliseen täytäntöönpanoon. RED III -direktiivi kumoaa direktiivin 98/70/EY (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY bensiiniin ja dieselpolttoaineiden

laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta) 7 a–7 e artiklat, joissa säädetään polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annettu laki kumottaisiin tarpeettomana.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Esityksen nojalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa 5 d §:n 5 momentin, 5 e §:n 2 momentin, 5 g §:n 2 momentin, 5 h §:n 3 momentin ja 5 i §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä vaihtoehtoisista päästövähennystoimista ja niiden yleisistä hyväksymisvaatimuksista, joustomekanismia koskevasta hakemuksesta ja sen liitteenä toimitettavasta todentajan lausunnosta, todentajaksi hyväksymisen edellytysten arvioinnista ja todentajan pätevyysalueista sekä todentajan tehtävistä ja niiden suorittamisesta sekä todentajan selvitysvelvollisuudesta.

Ehdotetut asetuksenantovaltuudet koskivat seikkoja, jotka liittyvät lailla säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien perusteiden täsmentämiseen. Joustomekanismin perusteista säädettäisiin 5 d–5 f §:ssä. Jakeluvälvoitteen joustomekanismin vaatimuksia koskevan ehdotetun 5 d §:n 5 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin tarkemmin säätää vaihtoehtoisista päästövähennystoimista. Valtuutussäännöksen perusteella voitaisiin esimerkiksi tarkemmin yksilöidä joustomekanismiin soveltuvia taakanjakosektorin tai maankäyttösektorin toimia. Etukäteen valikoidut toimet voivat olla joustomekanismin ensivaiheessa tärkeitä kahdesta syystä. Ensinnäkin hyväksyttävien toimien listalle voitaisiin valita toimia, joiden päästövähennysten vaatimustenmukaisuudesta on valtioneuvoston tasolla syntynyt varmuus. Tämä vähentäisi epävarmuutta yksittäisen toimen hyväksyttävyydestä. Toiseksi toimien etukäteisvalinta tukisi myös Energiavirastoa hakemusten käsittelyssä, kun yksittäisen toimen hyväksyttävyyden vaatimustenmukaisuus olisi yleisellä tasolla jo varmistettu valtioneuvoston asetuksen valmistelussa. Lisäksi valtuutussäännön mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin vaihtoehtoisten päästövähennystoimien yleisistä hyväksymisvaatimuksista.

Ehdotetun 5 e §:n 2 momentin mukaan joustomekanismia koskevan hakemuksen sisällöstä ja sen liitteenä toimitettavasta todentajan lausunnosta voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Tällaisia hakemukseen sisällytettäviä tietoja voisivat olla esimerkiksi kuvaus toimesta, sen sijainnista, toimen aloituspäivä ja kesto, laskennassa huomioitavat kasvihuonekaasujen lähteet, kuvaus päästövähennystoimen laskenta- ja mittausmenetelmästä (sisältäen laskentakaavan), kuvaus perusraskenaariosta, perustelut toimen lisäisyydestä, arvio hiilivuodon määrästä ja laskentamenetelmällä etukäteen arvioiduista päästövähennyksistä. Lisäksi tarkemman säännökset todentajan lausunnosta voisivat olla tarpeen todentajan arvioinnin yhdenmukaistamiseksi.

Joustomekanismin todentajista säädettäisiin 5 g–5 k §:ssä. Ehdotuksen 5 g §:n 2 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä todentajaksi hyväksymisen edellytyksistä. Pykälän 1 momentin perussäännöksen mukaisesti todentajalla olisi oltava riittävä osaaminen (hallinnollis-lainsäädännöllinen ja tekninen pätevyys) ja sillä tulisi olla tarvittavat laitteet, välineet ja järjestelmät toimiakseen joustomekanismin todentajana. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin esimerkiksi tarkentaa, millainen osaaminen todentajalla tulisi olla.

Todentajaksi hyväksymistä koskevan, ehdotetun 5 h §:n 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä hyväksymisen edellytysten arvioinnista sekä todentajan pätevyysalueista. Todentajalta edellytetyt pätevyysalueet voivat vaihdella riippuen

todennettavasta päästövähennystoimesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin esimerkiksi säätää todentajan pakollisista pätevyysalueista, joiden osalta kaikkien todentajien tulisi osoittaa pätevyytensä, ja valinnaisista pätevyysalueista. Valinnaisten pätevyysalueiden tulisi todentamisvaiheessa täsmätä todentamisen kohteelta edellytettäviin vaatimuksiin.

Ehdotuksen 5 i §:n 5 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä todentajan tehtävistä ja niiden suorittamisesta sekä todentajan selvitysvelvollisuudesta. Jakeluvälvoitteen joustomekanismiin hyväksyttävät toimet voivat olla luonteeltaan hyvin eri tyyppisiä, minkä vuoksi myös todentamisen sisällölliset vaatimukset voivat vaihdella. Lain säännöksiä tarkempien säännösten antaminen voisi olla tarpeen, jotta voitaisiin ottaa paremmin huomioon vaihtoehtoisten päästövähennystoimien todentamiseen liittyvät erilaiset vaatimukset. Sen vuoksi olisi tarpeen mahdollistaa yksityiskohtaisten todentamiseen liittyvien säännöksiä säätäminen valtioneuvoston asetuksella. Asetuksella voitaisiin myös tarvittaessa säätää tarkempia edellytyksiä todentajan selvityksen sisällölle, kuten siinä ilmoitettaville tiedoille, tai säätää selvityksen toimittamisen määräajasta.

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

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.1.2025. Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettuun lakiin lisättäväksi ehdotettu 5 m § olisi voimassa vuoden 2025 loppuun.

Vuoden 2024 jakeluvälvoitetta koskeva ilmoitus on toimitettava Energiavirastolle 31.3.2025 mennessä. Koska vuodelta 2023 siirtyvä mahdollinen ylitäyttö voitaisiin hyödyntää vuoden 2024 jakeluvälvoitteessa, on tarkoituksenmukaista, että ylitäyttöä koskeva väliaikainen muutos on voimassa vuoteen 2025 asti, jolloin vuotta 2024 kulutukseen toimitettujen polttoaineiden määrä vahvistetaan Energiaviraston toimesta.

Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettuun lakiin lisättäväksi ehdotettu 5 d §:n 3 momentti tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana. Kyseessä olisi maankäyttösektoriin kohdistuvista päästövähennystoimista, jotka voitaisiin hyväksyä jakeluvälvoitteeseen vasta myöhemmin säädettävällä valtioneuvoston asetuksella. Maankäyttösektoriin kohdistuvien vaihtoehtoisten päästövähennystoimien voimaantumisen porrastamisen tarkoituksena on mahdollistaa maankäyttösektorin todentamiseen ja valvontaan liittyvä jatkovalmistelu. Maankäyttösektorin päästövähennystoimien todentamiseen ja erityisesti toimien pysyvyyteen liittyy sellaisia piirteitä, joita ei tämä lain valmistelun aikataulussa ollut mahdollista selvittää. Tarkoituksena on, että maankäyttösektorin toimet voitaisiin hyväksyä jakeluvälvoitteeseen viimeistään vuodesta 2028 alkaen.

10 Toimeenpano ja seuranta

Lakiehdotusten toimeenpanon vaikutuksia seurataan työ- ja elinkeinoministeriössä.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnassa on samaan aikaan käsittelyssä hallituksen esitys laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 80/2024 vp), johon sisältyy ehdotus jakeluvälvoitelain 1 §:n, 2

§:n 1 momentin 15 kohdan ja 13 §:n 1 momentin muuttamisesta sekä ehdotus uudeksi 2 §:n 1 momentin 16 kohdaksi ja 11 a §:ksi. Edellä mainittu hallituksen esitys on tarvittaessa sovitettava yhteen tämän esityksen kanssa.

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

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

Päätös alentaa uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta vuonna 2025 nostaa välillisesti energiaverotuottoja arviolta 99 miljoonalla eurolla, mikä on huomioitu vuoden 2025 talousarvioesityksessä momentilla 11.08.07 *Energiaverot*.

Energiavirasto tulee tarvitsemaan resursseja erityisesti joustomekanismin toimeenpanoon. Energiaviraston resurssitarve vuodelle 2025 on 1 henkilötyövuotta (htv) (80 000 euroa) ja kertaluonteisesti 0,5 htv (40 000 euroa). Tarkoitukseen on hallituksen vuoden 2025 talousarvioesityksessä osoitettu lisämääräraha.

12 Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys

12.1 Yleistä

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

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

Osa lakiehdotusten säännöksistä on sellaisia, että niitä on tarkasteltava perusoikeuksien näkökulmasta. Esitystä on arvioitava erityisesti perustuslain yksityiselämän suojaa (10 §), omaisuudensuojaa (15 §) ja ympäristöperusoikeutta (20 §) koskevien säännösten näkökulmasta. Ehdotettuihin säännöksiin sisältyy asetuksenantovaltuuksia, joten esitystä on käsiteltävä myös perustuslain 80 §:n näkökulmasta. Lisäksi joustomekanismin todentajaa koskevia säännöksiä on tarkasteleva suhteessa perustuslain 124 §:n edellytyksiin.

12.2 Yksityiselämän suoja

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

Ehdotetun lain 9 §:n mukaan Energiavirastolla olisi oikeus saada tehtäviensä suorittamista varten salassapitosäännösten estämättä välttämättömiä tietoja toisilta viranomaisilta ja tämän lain mukaisilta toiminnanharjoittajilta. Perustuslakivaliokunta on viranomaisten tietojen saamista ja luovuttamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevaa sääntelyä perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta arvioidessaan kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen, mihin ja ketä koskeviin tietoihin tiedonsaantioikeus ulottuu ja miten tiedonsaantioikeus sidotaan tietojen välttämättömyyteen. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut, että mikäli tietosisältöjä ei ole tyhjentävästi luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus tietojen välttämättömyydestä jonkin tarkoituksen kannalta (PeVL 46/2016 vp). Perustuslakivaliokunta on katsonut, että salassapitosäännösten edelle menevässä tietojensaantioikeudessa on kysymys siitä, että tietoihin oikeutettu viranomainen tehtävää hoitaessaan syrjäyttää ne perusteet ja intressit, joita salassapidon avulla suojataan. Mitä kattavammin tietojensaantioikeus kytketään säännöksissä asiallisiin edellytyksiin, sitä todennäköisemmin yksittäistä tietojensaantipyynnöä joudutaan käytännössä perustelevaan. Myös tietojen luovuttajan on tällöin mahdollista arvioida pyyntöä luovuttamisen laillisten edellytysten kannalta. (PeVL 12/2014 vp ja PeVL 62/2010 vp). Ehdotetun lain viranomaisten tiedonsaantioikeus on sidottu välttämättömiin tietoihin valvonnan varmistamiseksi. Ehdotetut säännökset tietojensaantioikeudesta eivät siten olisi ristiriidassa perustuslaissa säädetyn yksityiselämän suojan kanssa.

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

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

Ehdotetun lain 9 a §:n mukaan Energiaviraston tarkastusoikeus ulottuisi jakelijan, päästövähennystoimen toteuttajan ja liikennesähkön toimittajan hallinnassa oleviin tiloihin, jos se on tarpeen laissa tarkoitettun valvonnan kannalta tarpeen. Lähtökohtaisesti tilat, kuten jakelijoiden tuotantolaitokset, eivät ole kotirauhan piiriin kuuluvia asumiseen tarkoitettuja tiloja. Sen sijaan maataloilla, jonka yhteyteen on sijoitettu biokaasulaitos, saattaa sijata myös asumiseen tarkoitettuja tiloja. Kotirauhan piiriin kuuluvat tilat on kuitenkin ehdotettu rajattavaksi tarkastusvaltuuksien ulkopuolelle nimenomaisella jakeluvelvoitelakiin otettavalla maininnalla. Ehdotettu sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnan kantaa siitä, että näin tulisi menetellä erityisesti tilanteissa, joissa kohteena olevissa tiloissa on myös asumiseen käytettyjä tiloja.

Ehdotetun lain 9 a §:n nojalla tehtäviä tarkastuksia on pidettävä valvontatarkastuksina. Ehdotetussa pykälässä viitattaisiin hallintolain 39 §:ään, jota Energiaviraston olisi valvontatarkastuksissaan noudatettava (PeVL 5/2010 vp ja PeVL 37/2010 vp).

12.3 Omaisuudensuoja

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

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

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

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

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

12.4 Ympäristöperusoikeus

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

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

Esityksellä on välillisiä ilmasto- ja ympäristövaikutuksia. Ehdotetuilla jakeluelvoitelain muutoksilla liikenteen päästöt pääosin lisääntyvät. Kaiken kaikkiaan jakeluelvoitelaki, velvoitetasojen alennuksista huolimatta, edistää kuitenkin siirtymää päästöttömään tieliikenteeseen ja taakanjakosektorin päästöjen vähentymiseen, minkä vuoksi ehdotetun sääntelyn ei arvioida tältä osin olevan ongelmallista perustuslain 20 §:n kannalta. Ehdotettua sääntelyä voidaan pitää hyväksyttävänä ympäristöä koskevan perusoikeuden kannalta.

12.5 Asetuksenantovaltuudet

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

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

Valiokunta on toisaalta todennut esimerkiksi ympäristölainsäädännölle olevan tyypillistä, että huomattava osa yksityiskohtaisesta sääntelystä jää lakia alemmanasteisiin säädöksiin (ks. esim. PeVL 58/2010 vp ja PeVL 11/1999 vp). Tämä johtuu pitkälti siitä, että sääntelyn on tarpeen olla varsin yksityiskohtaista ja teknisluonteista. Toimialoitain ja toiminnoittain vaihtelevista velvoitteista säätäminen asetuksen tasolla voi tällöin olla perusteltua, koska muutoin sääntely lain tasolla muodostuisi tarpeettoman yksityiskohtaiseksi ja tapauksittaiseksi (PeVL 1/2013 vp ja PeVL 58/2010 vp). Valiokunta on kuitenkin kiinnittänyt huomiota siihen, etteivät valtuudet voi tällöinkään muun muassa velvoitteiden perusteiden osalta jäädä täysin avoimiksi (PeVL 58/2010 vp).

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

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

12.6 Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Todentajien tehtäviä, joista säädetään tarkemmin ehdotetussa jakeluelvoitelain 5 i §:ssä, voidaan pitää perustuslain 124 §:n tarkoitettuina julkisina hallintotehtävinä. Siksi ehdotettu sääntely on merkityksellinen perustuslain 124 §:n kannalta, jonka mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Perustuslain 124 §:n säännöksen tarkoituksena on perustuslain esitöiden mukaan rajoittaa julkisten hallintotehtävien antamista viranomaiskoneiston ulkopuolelle. Säännöksen sanamuodolla korostetaan sitä, että julkisten hallintotehtävien hoitamisen tulee pääsääntöisesti kuulua viranomaisille ja että tällaisia tehtäviä voidaan antaa muille kuin viranomaisille vain rajoitetusti (HE 1/1998 vp, s. 178–179).

Esityksessä ehdotetaan, että todentajalle annetaan tehtäväksi joustomekanismin päästövähennystoimien vaatimustenmukaisuuden varmentaminen. Perustuslain 124 §:ssä asetetaan edellytykseksi julkisen hallintotehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle muun muassa, että se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen (PeVL 5/2014 vp, PeVL 23/2013 vp, PeVL 10/2023 vp, PeVL 6/2013 vp ja PeVL 53/2010 vp). Perustuslakivaliokunta on (PeVL 37/2010 vp) katsonut, että todentajan tehtävien antamisen yksityiselle on voitu pitää tarkoituksen mukaisena, kun tehtävä on edellyttänyt syvällistä erikoistumista tiettyyn toimialaan. Päästövähennystoimien hyväksymisvaatimusten arviointiin, toimen toteutumisen arviointiin sekä lausuntojen laatimiseen liittyvien tehtävien antamista todentajalle voidaan pitää tarpeellisena tehtävien

tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi, koska tehtäviin liittyy syvällistä erikoistumista erilaisiin päästövähennystoimiin liittyen.

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle ei saa vaarantaa perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Todentajan tulee olla pätevä ja jakelijaan nähden riippumaton. Todentajan pätevyyden arvioinnista vastaa kansallinen akkreditointielin FINAS, joka toimii jakeluvelvoitelain vaatimana ulkopuolisena arvioijana lukuun ottamatta muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa akkreditoitun todentajan hyväksymistä. Todentaja toimii viranomaisen roolissa suorittaessaan todentamistehtäviä ja ne luetaan julkisiksi hallintotehtäviksi, vaikka todentamisesta sovitaankin toiminnanharjoittajan ja todentajan välisellä yksityisoikeudellisella sopimuksella. Todentaja ei kuitenkaan tee varsinaista päätöstä päästövähennystoimen hyväksymisestä vaan lähinnä arvioi, täytyvätkö laissa säädetyt kriteerit. Todentajan lausunto ei myöskään sido Energiavirastoa. Harkintavalta päästövähennystoimien hyväksymistä koskevien päätösten tekeminen ja jakelijan oikeusturvasta huolehtiminen kuuluvat Energiaviraston vastuulle. Näin ollen todentajan tehtäviä voidaan luokitella ennen kaikkea avustaviksi. Hyvän hallinnon vaatimusten toteutuminen taataan lakiehdotuksen 5 j §:ssä, jossa todentajan noudatettavaksi säädetään joukko hallinnon yleislakeja. Lisäksi lakiehdotuksen 5 j §:n 2 momentilla on varmistettu, että todentajat toimivat virkavastuulla.

Perustuslain 124 § edellyttää, että merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävä tehtävä voidaan antaa vain viranomaiselle. Merkittävänä julkisen vallan käyttönä on valiokunnan käytännössä pidetty esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta puuttua merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (ks. esim. PeVL 62/2010 vp ja PeVL 28/2001 vp). Perustuslakivaliokunta on katsonut lausunnossaan, ettei yksityiskohtaiseen tekniseen asiantuntemukseen perustuvia tehtäviä ole voitu katsoa merkittäväksi julkisen vallan käytöksi. Todentajan tehtävät ovat luonteeltaan teknistä asiantuntemusta eikä sisällä merkittävällä tavalla itsenäistä harkintavaltaa tai puuttumista merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella ja koska RED III -direktiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

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 §, 2 §:n 1 momentin 3, 4, 11 ja 15 kohta, 5, 5 a, 5 b ja 6–11 § sekä 13 §:n 1 momentti,

sellaisina kuin ne ovat 1 §, 2 §:n 1 momentin 3, 4, 11 ja 15 kohta sekä 6, 7, 10 ja 11 § sekä 13 §:n 1 momentti laissa 603/2021, 5 § laeissa 603/2021, 1134/2022 ja 1279/2023, 5 a § laeissa 387/2017 ja 603/2021, 5 b § laeissa 603/2021 ja 1134/2022, 8 § osaksi laissa 603/2021 sekä 9 § laissa 1420/2010, ja

lisätään 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 603/2021, uusi 16 ja 17 kohta sekä lakiin uusi 5 c–5 l §, uusi 5 m § väliaikaisesti sekä uusi 6 a, 6 b, 9 a ja 11 a § 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, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 §:n 16 kohdassa tarkoitettua polttoainetta;

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

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;

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

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

17) yleisesti saatavilla olevalla latauspisteellä 16 kohdassa mainitun asetuksen 2 artiklan 48 kohdassa tarkoitettua latauspistettä, joka on mainitun artiklan 45 kohdassa tarkoitettulla tavalla yleisesti saatavilla oleva, ja jonka mittauslaite täyttää mittauslaitelaissa (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 tarkoitettut 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) 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 lisävolvoitteesta tulee olla kuitenkin vähintään (*vähimmäisosuusvolvoite*):

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

Edellä 3 momentissa säädettyä lisävolvoitetta ja 4 momentissa säädettyä vähimmäisosuusvolvoitetta saa täyttää myös muuta kuin biologista alkuperää olevalla uusiutuvalla polttoaineella, jota käytetään välituotteena (*välituotevety*) Suomessa sijaitsevalla jalostamalla 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 lisävolvoitetta ja vähimmäisosuusvolvoitetta täytetään biopolttoaineiden tuotannossa käytetyllä välituotevedyllä, välituotevedyn käytöllä saavutettua kasvihuonekaasupäästöjen

vähennystä ei saa ottaa huomioon biopolttoaineiden kasvihuonekaasupäästövähennysten laskennassa.

Edellä 4 momentissa säädetyn vähimmäisosuusveloitteen täyttämistä ei kuitenkaan edellytetä 3 §:n 3 momentissa tarkoitetulta jakelijalta.

5 a §

Jakeluveloitteen raaka-ainerajoitukset

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

Sellaisten ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, osuus jakeluveloitteesta 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 jakeluveloitetta 1 päivästä tammikuuta 2030.

Energiaviraston määräyksellä vahvistetaan 2 momentissa tarkoitettujen ravinto- ja rehukasveista 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:

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

2) biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttolaineista annetun lain 4 §:n 13 kohdassa tarkoitettu toiminnanharjoittaja, joka käyttää tai aikoo käyttää kyseisiä raaka-aineita biopolttoaineiden tai biokaasun tuotannossa tai valmistuksessa.

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

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

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

Tarkempia säännöksiä ennakkotietoa koskevasta hakemuksesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

5 c §

Uusiutuva liikennesähkö

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

5 d §

Jakeluvelvoitteen joustomekanismi ja sitä koskevat vaatimukset

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

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

Energiavirasto voi lisäksi hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuksi vaihtoehtoiseksi päästövähennystoimeksi toimen, joka kohdistuu ilmastolain (423/2022) 6 §:n 9 kohdassa tarkoitettuun maankäyttösektoriin. Tällaisella päästövähennystoimella voidaan täyttää 1 momentissa tarkoitettua enimmäisosuudesta 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 tarkoitettua 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 tarkoitettua todentajan lausuntoa 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 kasvihuonekaasupäästövähennemä on luotettavasti todennettu toteutetuksi. Jakelijan on pyydetävä 5 h §:ssä tarkoitettulta todentajalta lausuntoa siitä, että toteutettu päästövähennystoimi vastaa Energiaviraston hyväksymää päästövähennystoimea. Todentajan tätä koskeva lausunto on toimitettava Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitettun 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;
- 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 pätevyuden 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 määräjäksi.

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 tarkoitettut 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).

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 johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen.

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

5 l §

Jakeluvelvoitteen ylittäminen

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

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

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

5 m §

Jakeluvelvoitteen ylittäminen vuonna 2023

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

6 §

Jakelijoiden väliset sopimukset

Jakeluvelvoitteensa, 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 jakeluvelvoitetta ei muusta sopimussuhteeseen liittyvästä syystä ole täytetty, kukin jakelija vastaa jakeluvelvoitteensa täyttämisestä ja tämän lain mukaisista seuraamuksista. Sopimuksesta on toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

6 a §

Sopimukset liikennesähkön toimittajan kanssa

Jakelija saa sopia 5 §:n 1 momentissa tarkoitetun jakeluvelvoitteensa täyttämisestä 5 c §:ssä säädetyn 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 jakeluvelvoitteessa.

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 täyttämisestä 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 jakeluvelvoitteessa.

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 tunnistekoodit;

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 kasvihuonekaasupäästövähennemästä ja sovellettavasta osuudesta jakeluvaiheessa.

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).

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 tarkoitettuna.

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 ennakoimattomien muutosten tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi kykene täyttämään jakeluvloitettaan, lisäveloitettaan tai vähimmäisosuusveloitettaan, työ- ja elinkeinoministeriö voi jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:n 1 momentissa säädettyä prosenttiosuutta tai 5 §:n 3 momentissa tai 4 momentissa säädettyä prosenttiyksikköä taikka poistaa jakeluvloitteen, lisäveloitteen tai vähimmäisosuusveloitteen hakemuksessa tarkoitetun kalenterivuoden osalta.

Veloitteen 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:

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

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

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

Seuraamusmaksua jakeluvloitteen noudattamatta jättämisestä määrätään 5 §:n 1 ja 2 momentin sekä 5 c ja 5 d §:n mukaisesti laskettavan veloitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei ole täyttänyt veloitettaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella. Seuraamusmaksua lisäveloitteen ja vähimmäisosuusveloitteen noudattamatta jättämisestä määrätään lisäveloitteen osalta 5 §:n 3 ja 5 momentin sekä vähimmäisosuusveloitteen osalta 5 §:n 4 ja 5 momentin mukaisesti laskettavan veloitteen määrästä siltä osin kuin jakelija ei ole täyttänyt veloitettaan 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 a §

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.

13 §

Muutoksenhaku

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

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 .

Helsingissä 23.9.2024

Pääministeri

Petteri Orpo

Ympäristö- ja ilmastoministeri Kai Mykkänen

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 §, 2 §:n 1 momentin 3, 4, 11 ja 15 kohta, 5, 5 a, 5 b ja 6–11 § sekä 13 §:n 1 momentti,

sellaisina kuin ne ovat 1 §, 2 §:n 1 momentin 3, 4, 11 ja 15 kohta sekä 6, 7, 10 ja 11 § sekä 13 §:n 1 momentti laissa 603/2021, 5 § laeissa 603/2021, 1134/2022 ja 1279/2023, 5 a § laeissa 387/2017 ja 603/2021, 5 b § laeissa 603/2021 ja 1134/2022, 8 § osaksi laissa 603/2021 sekä 9 § laissa 1420/2010, ja

lisätään 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 603/2021, uusi 16 ja 17 kohta sekä lakiin uusi 5 c–5 l §, uusi 5 m § väliaikaisesti sekä uusi 6 a, 6 b, 9 a ja 11 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä moottoribensiinin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi liikenteessä.

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

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

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

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

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

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;

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

(uusi momentin kohta)

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

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

(uusi momentin kohta)

17) *yleisesti saatavilla olevalla latauspisteellä 16 kohdassa mainitun asetuksen 2 artiklan 48 kohdassa tarkoitettua latauspistettä, joka on mainitun artiklan 45 kohdassa tarkoitettulla tavalla yleisesti saatavilla oleva, ja jonka mittauslaite täyttää mittauslaitelaissa (707/2011) säädetyt vaatimukset.*

5 §

Uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittaminen

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

1) 20,0 prosenttia vuonna 2020;

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 (*jakeluveloite*) tulee olla vähintään:

1) 20,0 prosenttia vuonna 2020;

Voimassa oleva laki

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

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

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

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

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

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

- 1) 0,2 prosenttiyksikköä vuosina 2022–2024;

Ehdotus

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

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

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

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

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

- 1) 1,5 prosenttiyksikköä vuosina 2028 ja 2029;

Voimassa oleva laki

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

Ehdotus

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

Ravinto- ja rehuksa-veista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus saa olla enintään yhden prosenttiyksikön suurempi kuin niiden osuus oli kulutukseen toimitetuista liikennepolttoaineista vuonna 2020, kuitenkin enintään 7 prosenttiyksikköä jakeluvelvoitteesta. Energiavirasto vahvistaa ravinto- ja rehuksa-veista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun enimmäisosuuden määrän 30 päivänä kesäkuuta 2021.

Sellaisten ravinto- ja rehuksa-veista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, osuutta jakeluvelvoitteesta alennetaan seuraavasti:

- 1) osuus ei saa ylittää:

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

5 a §

Jakeluvelvoitteen raaka-ainerajoitukset

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

Sellaisten ravinto- ja rehuksa-veista 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

Voimassa oleva laki

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

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

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

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

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

5 a §

Ennakkotieto

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

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

Ehdotus

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 jakeluelvoitetta 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 a §:ssä tarkoitettu raaka-aine. Hakemuksen voi tehdä:

1) jakelija, joka täyttää tai aikoo täyttää jakeluelvoitettaan 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 yksityiskohtaisista suunnitelmista sekä asian arvioimiseksi ja ratkaisemiseksi tarvittava selvitys.

Voimassa oleva laki

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

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

Tarkempia säännöksiä ennakkotietoa koskevasta hakemuksesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

(uusi pykälä)

Ehdotus

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

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

(uusi pykälä)

5 d §

Jakeluvelvoitteen joustomekanismi ja sitä koskevat vaatimukset

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

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

Energiavirasto voi lisäksi hyväksyä 1 momentissa tarkoitetuksi vaihtoehtoiseksi päästövähennystoimeksi toimen, joka kohdistuu ilmastolain (423/2022) 6 §:n 9 kohdassa tarkoitettuun maankäyttösektoriin. Tällaisella päästövähennystoimella voidaan täyttää 1 momentissa tarkoitettua enimmäisosuudesta 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 tarkoitettua todentajan varmentama.*

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

Voimassa oleva laki

(uusi pykälä)

Ehdotus

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.

(uusi pykälä)

5 f §

Joustomekanismin ajallinen hyödyntäminen

Päästövähennystoimi hyväksytään jakeluveloitteeseen seuraavana vuotena siitä kalenterivuodesta, jonka aikana päästövähennystoimen kasvihuonekaasupäästövähennemä 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.

(uusi pykälä)

5 g §

Joustomekanismin todentajaksi hyväksymisen edellytykset

Joustomekanismin todentajaksi hyväksytään hakija:

1) joka on tässä laissa tarkoitetuissa todentajan tehtävissään riippumaton;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2) jolla on tässä laissa tarkoitettua tehtävää varten riittävästi ammattitaitoista ja riippumatonta henkilöstöä;

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.

(uusi pykälä)

5 h §

Todentajaksi hyväksyminen

Energiavirasto hyväksyy hakemuksesta suomalaisen yhteisön tai säätiön taikka tällaisen osan joustomekanismin todentajaksi, jos 5 g §:ssä säädettyjen edellytysten täytyminen 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.

(uusi pykälä)

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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.

(uusi pykälä)

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).

(uusi pykälä)

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 johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen.

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

5 b §

5 l §

Jakeluelvoitteen ylittäminen

Jakeluelvoitteen ylittäminen

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

Jos jakelija on kalenterivuonna toimittanut kulutukseen enemmän biopolttoaineita, biokaasua tai muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia nestemäisiä tai kaasumaisia liikenteen polttoaineita kuin 5 §:n 4

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

Jos jakelija on kalenterivuonna ylittänyt 5 §:n 3 momentissa säädetyn *lisävelvoitteensa*, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden lisävelvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi kuitenkin olla enintään 30 prosenttia sen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden lisävelvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi kuitenkin olla enintään 30 prosenttia sen kalenterivuoden lisävelvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui.

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

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

(uusi pykälä)

kalenterivuoden lisävelvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui.

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

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 §

6 §

Jakelijoiden väliset sopimukset

Jakelijoiden väliset sopimukset

Jakeluelvoitteensa, lisävelvoitteensa tai vähimmäisosuusvelvoitteensa täyttämiseksi jakelija voi sopia velvoitteensa siirtämisestä osittain tai kokonaan toiselle jakelijalle. Jakelija voi myös sopia 5 §:n 7 ja 8 momentissa säädettyjen raaka-ainerajoitusosuuksien siirtämisestä osittain tai kokonaan toisen jakelijan hyödynnettäväksi. Jos sopimus riitautetaan tai jakeluelvoitetta ei muusta sopimussuhteeseen liittyvästä syystä ole

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

Voimassa oleva laki

täytetty, kukin jakelija vastaa jakeluvelvoitteensa täyttämistä ja tämän lain mukaisista seuraamuksista. Sopimuksesta on toimitettava jäljennös Energiavirastolle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

(uusi pykälä)

Ehdotus

vastaa jakeluvelvoitteensa 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 jakeluvelvoitteensa 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 jakeluvelvoitteessa.

(uusi pykälä)

6 b §

Sopimukset välituotevetyä käyttävien jalostamoiden kanssa

Voidakseen täyttää 5 §:n 4 momentissa säädettyä vähimmäisosuusvelvoitetta 5 §:n 5 momentissa tarkoitetulla välituotevedyllä, jakelijan on solmittava sopimus vähimmäisosuusvelvoitteen 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 jakeluvelvoitteessa.

7 §

Ilmoitusvelvollisuus

Jakelijan on vuosittain ilmoitettava edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittamansa moottoribensiinin, dieselöljyn,

7 §

Ilmoitusvelvollisuus

Jakelijan on vuosittain ilmoitettava edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittamansa moottoribensiinin, dieselöljyn,

Voimassa oleva laki

maakaasun, biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien *nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen* polttoaineiden määrä tuotteittain.

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

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

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

Jakelijan on viipymättä kirjattava komission tietokantaan tiedot:

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

Ehdotus

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 tunnistekoodit;

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 biokaasu-erien 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 kasvihuonekaasupäästövähennemistä ja sovellettavasta osuudesta jakeluvaiheissa.

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 sekä biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien *nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen* polttoaineiden määrät sekä biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien *nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen* polttoaineiden energiasisällöt ja muut tämän lain noudattamisen valvontaa varten tarvittavat tiedot.

Kirjanpitoaineiston säilytysaikaa ja -tapaa koskevista säännöksistä säädetään valmisteverotuslaissa.

9 §

Jakelijan ja sivullisen tietojenantovelvollisuus

Jakelijan ja sivullisen velvollisuuteen antaa tietoja tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten valvontaa ja täytäntöönpanon seuranta varten sovelletaan, mitä valmisteverotuslain 12 luvussa säädetään.

(uusi pykälä)

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 *omaloitteisten verojen verotusmenettelystä annetussa laissa (768/2016)*.

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

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

Jos jakelija ei 5 §:n 4 momentissa tarkoitettujen biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden saatavuudessa tapahtuneiden poikkeuksellisten ja ennakoimattomien muutosten tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi kykene täyttämään lisävelvoitettaan, työ- ja elinkeinoministeriö voi jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:n 4

10 §

Ylivoimainen este

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

momentissa säädettyä prosenttiyksikköä tai poistaa lisävelvoitteen hakemuksessa tarkoitetun kalenterivuoden osalta. Hakemukseen sovelletaan, mitä 2 momentissa säädetään velvoitteen alentamista tai poistamista koskevasta hakemuksesta.

11 §

Seuraamusmaksut

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

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

Seuraamusmaksut on määrättävä sen kalenterivuoden aikana, jona 7 §:n 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on annettu tai

11 §

Seuraamusmaksut

Jollei jakelija ole täyttänyt:

- 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

Voimassa oleva laki

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 tai lisävelvoitteen alentamista tai poistamista koskevasta hakemuksesta huolimatta. Seuraamusmaksut on palautettava siltä osin kuin jakeluelvoitetta tai lisävelvoitetta alennetaan.

(uusi pykälä)

Ehdotus

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 a §

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.*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

13 §

13 §

Muutoksenhaku

Muutoksenhaku

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

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

*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.*

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:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

muista uusiutuvista energialähteistä kuin biomassasta.

6 §

6 §

Kasvihuonekaasupäästövähennys

Kasvihuonekaasupäästövähennys

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

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
