Viite: HE 48/2021 vp

HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI BIOPOLTTOAINEIDEN KÄYTÖN EDISTÄMISESTÄ LIIKENTEESSÄ ANNETUN LAIN MUUTTAMISESTA JA ERÄIKSI MUIKSI LAEIKSI

Työ- ja elinkeinoministeriö antaa talousvaliokunnan pyynnöstä vastineen valiokunnan kuulemisissa 4. ja 5.5.2021 annetun selvityksen lisäksi.

Työ- ja elinkeinoministeriö esittää vastineenaan otsikon asiassa talousvaliokunnalle seuraavaa:

Biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden kestävyyskriteerit

Unionin uusiutuvan energian tavoitteiden saavuttamiseksi ja velvoitteiden täyttämiseksi käytettyjen biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden ja tukijärjestelmien piiriin kuuluvien biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden on täytettävä RED II –direktiivissä[1] säädetyt kestävyyskriteerit ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskriteerit (jäljempänä *kestävyyskriteerit*). Siten jotta jakelijan kulutukseen toimittamat uusiutuvat polttoaineet voidaan ottaa huomioon jakeluvelvoitteen täyttämisessä, on jakelijan osoitettava uusiutuvan polttoaineen täyttävän biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetussa laissa (393/2013, jäljempänä kestävyyslaki) säädetyt kestävyyskriteerit.[2]

Kriteerien yhdenmukaistamisella on tarkoitus osaltaan varmistaa energian sisämarkkinoiden toiminta ja helpottaa vaatimukset täyttävien bio-

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001 uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä.
[2]Lailla biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain muuttamisesta (967/2020) toteutettiin RED II –direktiivin kestävyyskriteereitä koskevan sääntelyn kansallisen täytäntöönpanon edellyttämät säännösmuutokset kestävyyslaissa. Kestävyyslain muutoslailla säädettiin voimassa olevan kansallisen kestävyysjärjestelmän soveltamisalan laajentamisesta ja saatettiin kansallisesti voimaan RED II:n mukaiset kiinteitä ja kaasumaisia biomassapolttoaineita koskevat kestävyyskriteerit ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskriteerit.

polttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden kauppaa jäsenvaltioiden välillä. RED II –direktiivin mukaan jäsenvaltiot eivät saa muista kestävyyssyistä kieltäytyä ottamasta huomioon biopolttoaineita[3] ja bionesteitä[4] uusiutuvan energian kokonaistavoitteessaan tai liikenteen sektorin velvoitteissa. Käytännössä siten Suomi ei voi kansallisesti säätää tiukemmista kestävyyskriteereistä biopolttoaineille tai bionesteille.

Biomassapolttoaineiden, eli biomassasta tuotettujen kaasumaisten[5] ja kiinteiden polttoaineiden, kestävyyskriteereiden ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskriteereiden osalta jäsenvaltioille jätettiin kansallista liikkumavaraa RED II –direktiivin täytäntöönpanossa mahdollistamalla kestävyyttä koskevien lisäkriteerien asettaminen.

Kestävyyskriteerisääntelyn täytäntöönpanon valmistelun yhteydessä arvioitiin, ettei kansallisia lisäkriteereitä olisi tarkoituksenmukaista asettaa biomassapolttoaineille. Kestävyyslain muutoksen yhteydessä hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain muuttamisesta (HE 70/2020 vp) todettiin, että kansallisten lisäkriteerien asettaminen biomassapolttoaineille saattaisi heikentää kestävyyskriteerisääntelyn yhdenmukaistamisen myönteisiä vaikutuksia jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja voisi johtaa kilpailun vääristymiseen jäsenvaltioiden välillä. Tiukemmat biomassapolttoaineita koskevat kriteerit eivät välttämättä myöskään johtaisi biomassan tuotannon ja käytön vähenemiseen, vaan ennemmin niiden käyttöön muissa maissa, erityisesti sääntelyn ulkopuolisissa kohteissa. Lisäksi tiukemmat kriteerit voisivat vaarantaa uusiutuvan energian tavoitteisiin pääsyn niin kansallisesti kuin unionin tasolla.

Talousvaliokunnalle toimitetuissa lausunnoissa esitettiin huoli kestävien biopolttoaineiden riittävyydestä suhteessa kansallisesti direktiivin vaatimuksia korkeampiin velvoitetasoihin. Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että se on yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön sekä ympäristöministeriön kanssa käynnistämässä selvitystä, jossa arvioidaan nykyisen liikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitejärjestelmän velvoitetason nostamisen edellytyksiä, mahdollisen noston aiheuttamia vaikutuksia sekä kestävien biopolttoaineiden riittävyyttä. Selvityksen on tarkoitus valmistua marraskuun 2021 loppuun mennessä.

Liikennesähkön jättäminen jakeluvelvoitteen ulkopuolelle

Ministeriö toteaa hallituksen esityksen perusteluissa todetun mukaisesti, että liikenteen päästötaseessa autoissa käytetty sähkö lasketaan aina nollapäästöiseksi. Täten liikenteen hiilidioksiditaseen kannalta käytetyn sähkön alkuperällä (fossiilisella energialla, ydinenergialla tai uusiutuvalla energialla tuotettu sähkö) ei ole merkitystä. Näin ollen jakeluvelvoitteen laajentamisella uusiutuvaan liikennesähköön ei saavutettaisi (laskennallisia) päästöhyötyjä, eikä liikennesähköä esitetä sisällytettäväksi jakeluvelvoitteeseen. Jakeluvelvoite ei sovellu sähköajoneuvojen edistämiseen, ja niiden edistämiseen on jo käytössä lukuisia muita ohjauskeinoja kuten esimerkiksi täyssähköautojen hankintatuki, tuki latausinfrastruktuurin rakentamiseen ja autovalmistajia koskevat sitovat CO2-raja-arvot.

Jakelijan määrittäminen olisi myös liikennesähkön kohdalla haastavaa. Henkilöautojen kohdalla ylivoimaisesti suurin osa latauksista tapahtuu

[3] eli biomassasta tuotettuja nestemäisiä liikenteessä käytettäviä polttoaineita
[4] eli biomassasta muuhun energiakäyttöön kuin liikennettä varten tuotettuja nestemäisiä polttoaineita
[5] mukaan lukien biokaasu

joko kotona tai työpaikoilla, ja vain murto-osa julkisilla latauspisteillä. Julkisia latauspalveluita tarjoavat mm. energiayhtiöt, kauppakeskukset, huoltamoketjut ja erityiset latausoperaattorit. Liikennesähkön mukaan ottaminen jakeluvelvoitteeseen edellyttäisi lisäksi täydellistä rakennemuutosta velvoitejärjestelmään, koska se pitäisi uudistaa sertifikaattipohjaiseksi.

Edellä esitetyn lisäksi ministeriö toteaa, että vaikka kyse on liikenteen päästövähennyksistä, niin keskeisimmät haasteet ovat hieman erilaisia eri käyttövoimilla. Biopolttoaineet ovat fossiilisia polttoaineita kalliimpia ja jakeluvelvoitteilla voidaan luoda niille markkinat pääsääntöisesti olemassa olevalla kalustolla. Sähköautoissa taas itse polttoaine (eli sähkö) on paljon halvempaa kuin fossiiliset polttoaineet ja keskeisimmät haasteet ovat sähköautojen korkeammissa hankintahinnoissa ja latausverkoston laajuudessa. Siten on tehokkaampaa kohdistaa valtion ohjauskeinot liikennesähkön osalta juuri näihin.

Vaikka liikennesähkö ei ole jakeluvelvoitejärjestelmän piirissä, on näiden eri käyttövoimien välillä tietty interaktio. Kun sähköautojen määrä kasvaa, polttoaineiden kokonaiskysyntä vähenee ja tällöin absoluuttinen biopolttoaineiden tarve pienenee ja siten myös hintapaine vähenee. Lisäksi polttoaineiden kysynnän väheneminen henkilöliikenteessä mahdollistaa biopolttoaineiden kohdentamisen esimerkiksi raskaan liikenteen puolelle tai lentoliikenteeseen.

Eräissä EU-jäsenvaltiossa liikennesähkö on sisällytetty tai ollaan sisällyttämässä velvoitteen piiriin. Ministeriö korostaa kuitenkin, että jakeluvelvoitejärjestelmät poikkeavat toisistaan ja muiden jäsenvaltioiden valintoja ei ole tarkoituksenmukaista sellaisenaan kopioida Suomeen. Suomi on ensimmäisten maiden joukossa ottanut aikanaan velvoitteen käyttöön ja on tärkeää myös pyrkiä säilyttämään ennakoitavuus ja johdonmukaisuus järjestelmän kehittämisessä. Kuten edellä on todettu, sähkön sisällyttäminen järjestelmään vaatisi perustavanlaatuisia muutoksia nykyiseen järjestelmään.

Jakeluvelvoitteen rajaaminen matalaseosteisiin polttoaineisiin

Nykyjärjestelmässä uusiutuvien polttoaineiden käyttömäärä asettuu jakelijoiden toimesta jakeluvelvoitteen määrittämään tasoon loppukäyttäjien polttoainevalinnoista riippumatta. Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä arvioitiin Ruotsin mallin tyyppistä vaihtoehtoa, jossa jakeluvelvoite kohdistuisi pelkästään matalaseosteisiin polttoaineisiin. Korkeaseosteisina tai puhtaina loppukäyttäjille myytävät uusiutuvat polttoaineet sen sijaan eivät olisi tällöin velvoitteen piirissa, vaan niiden käyttö perustuisi käyttäjien vapaaehtoisuuteen. Tällöin niiden käyttöä voitaisiin tukea alemman verotuksen kautta. Mallin tavoitteena olisi luoda loppukäyttäjille mahdollisuus omaehtoisesti vaikuttaa uusiutuvien polttoaineiden käyttömääriin.

Tällaisessa mallissa on kuitenkin nähtävissä useita ongelmia. Ensinnäkin uusiutuvien polttoaineiden tuottamien päästövähennysten ennakoitavuus heikkenisi nykyisestä, koska niiden käyttömäärä riippuisi osin loppukäyttäjien valinnoista. AFRYn selvityksessään[6] esittämän arvion mukaan esi-

[6] Työ- ja elinkeinoministeriön toimeksiannosta AFRY Management Consulting Oy teki selvityksen nykyisen jakeluvelvoitejärjestelmän kehittämisestä (Jakeluvelvoitteen laajentaminen, raportin tunnus VN/3364/2020).

merkiksi puhtaan HVO 100 uusiutuvan dieselin pumppuhintoihin kohdistuisi n. 45 snt/l nousupaine, kun sen tikettiarvo poistuisi jakeluvelvoitteen ulkopuolelle jättämisen johdosta. On ilmeistä, että korkeaseosteiset uusiutuvat polttoaineet vaatisivat merkittävän veronalennuksen tai veron poistamisen kokonaan, jotta loppukäyttäjät harkitsivat niihin siirtymistä. Tämä vähentäisi valtion verotuloja ja lisäksi vaatisi EU:n valtiontukihyväksynnän veronalennuksille määräajoin, mikä lisäisi epävarmuustekijän uusiutuvien polttoaineiden käytölle. Kaiken kaikkiaan ei olisi varmuutta, että vapaaehtoisuuteen ja verotukiin perustuva järjestelmä toisi vastaavia päästövähenemiä tai lisäisi nykyisen jakeluvelvoitejärjestelmän mukaisesti biopolttoaineita. Malli myös estäisi esimerkiksi ehdotetun biokaasun saattamisen jakeluvelvoitteen piiriin. Puhtaana myytävän biokaasun osalta jouduttaisiin siten jatkamaan nykyistä käytäntöä, jossa sen käyttö riippuisi loppukäyttäjien valinnoista ja tuottajat ja jakelijat eivät hyötyisi ns. tikettikaupan[7] tuomasta biokaasun arvon noususta. Mainitut kyseiseen järjestelmään liittyvät ongelmat ja epävarmuudet on katsottu niin merkittäviksi, ettei nykyistä jakeluvelvoitejärjestelmää ole katsottu perustelluksi muuttaa kuvatulla tavalla.

Raaka-aineiden luokittelu

Kansallisen tason linjauksia raaka-aineiden luokittelusta ei ole tehty laintasolla, vaan luokittelua koskeva toimivalta on säädetty nimenomaan Energiavirastolle sekä jakeluvelvoitelaissa[8] että kestävyyslaissa. Luokittelua koskevat kysymykset liittyvät moneen raaka-aineeseen, eikä niitä ole laintasolla tai esitöissä sen vuoksi lähdetty erittelemään, ellei sitten kyseessä ole yksiselitteisesti jakeluvelvoitelain liitteessä[9] mainittu raaka-aine tai linjaus on yksiselitteisesti johdettavissa direktiivistä tai sen nojalla annetuista täytäntöönpanosäädöksistä. Niin sanottujen uusien raaka-aineiden luokittelu vaatii kuitenkin usein erityistä tapauskohtaista arviointia luokittelun tueksi, jossa huomioidaan paitsi kansallinen ja EU-sääntely myös toiminnanharjoittajan selvitys muuan muassa raaka-aineen syntytavasta ja muista käyttömahdollisuuksista.

Raaka-aineiden luokitusta koskeva päätös annetaan joko erillisessä ennakkotietomenettelyssä tai osana toiminnanharjoittajan kestävyysjärjestelmän hyväksyntää. Kyse on keskeisestä sääntelyratkaisusta jakeluvelvoite- ja kestävyyssääntelyn toimeenpanossa. Ennakkotietomenettelyn tavoitteena on ollut mahdollistaa jakeluvelvoite- ja kestävyyslaissa erikseen määritetyille toimijoille oikeus saada viranomaisen sitova etukäteiskannanotto, jota he voivat hyödyntää toiminnassaan.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa lisäksi, että luokittelua koskevat päätökset ovat toiminnanharjoittajakohtaisia, ja osa päätöksistä on salassa pidettäviä liikesalaisuuksia julkisuuslain[10] 24 §:n 1 momentin 20 kohdan nojalla. Siten raaka-aineluokituksista ei ole olemassa kansallisesti julkista listausta.

---

[7] Tikettikaupalla tarkoitetaan jakelijoiden välistä kahdenkeskeistä kaupankäyntiä, jossa sovitaan jakelijoiden kesken toisen jakeluvelvoitetun toimijan jakeluvelvoitteen täyttämisestä korvausta vastaan.
[8] Laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (446/2007).
[9] Jakeluvelvoitelain liitteen raaka-aineluettelot (A ja B osat) vastaavat sisällöltään RED II –direktiivin liitettä IX.
[10] Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).

Toiminnanharjoittajan määritelmä

Jakeluvelvoite- ja kestävyyslaissa on erikseen määritetty ennakkotiedon hakemiseen oikeutetut tahot. Ennakkotietomenettely on luotu nimenomaan palvelemaan kyseisiä toimijoita: jakeluvelvoitteen alaisia jakelijoita ja kestävyyslain mukaisia toiminnanharjoittajia, joille myös kyseisissä laeissa määritellyt oikeudet ja toisaalta velvollisuudet on kohdistettu, ja jotka toiminnassaan hyödyntävät ennakkotietoa.[11]

Kyseisen sääntelyratkaisun tavoitteena on mahdollistaa edellä mainituille toimijoille oikeus saada viranomaisen sitova etukäteiskannanotto, mutta myös estää kilpailijoiden mahdollisuuksia vaikeuttaa tai muuten menettelyllään hidastaa ennakkotiedon hakijan toimintaa, erityisesti tämän mahdollisuutta hyödyntää saatua ennakkotietoa toiminnassaan.

Jos ennakkotietomenettelyn luonnetta haluttaisiin muuttaa nykyisestä esimerkiksi laajentamalla ennakkotiedon hakemiseen oikeutettujen tahojen piiriä, olisi sen vaikutuksia arvioitava ottaen huomioon menettelylle alun perin asetetut tavoitteet. Lisäksi muutoksen vaikutukset tulisi huomioida Energiaviraston ennakkotietomenettelyyn liittyvissä resurssitarpeissa.

Eduskunnan käsittelyssä olevassa jakeluvelvoitejärjestelmän laajentamista koskevassa hallituksen esityksessä ei esitetä muutoksia ennakkotiedon hakemiseen oikeutettujen tahojen määrittelyyn. Kyseisessä hallituksen esityksessä on keskitytty uudelleenlaaditun uusiutuvan energian direktiivin liikenteen uusiutuvan energian edistämistä koskevan sääntelyn täytäntöönpanon edellyttämien säännösmuutosten tekemiseen jakeluvelvoitelainsäädännössä.

Vaikutus biokaasulaitosinvestointien tukemiseen

Nykyisin biokaasulaitoksille myönnettyjen investointitukien, erityisesti kansallisen energiatukiohjelma, soveltuvuus sisämarkkinoille perustuu ensi sijaisesti niin sanottuun yleinen ryhmäpoikkeusasetukseen[12] ja sen ympäristönsuojeluun myönnettyä tukea koskevan III luvun 7 jakson säännöksiin. Yleinen ryhmäpoikkeusasetus mahdollistaa jäsenvaltioille valtiontukiohjelmien käyttöönoton ja tukien myöntämisen ilman komission ennakkohyväksyntää, kun asetuksen yleiset ja kutakin tukimuotoa koskevat erityiset edellytykset täyttyvät.

Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 41 artiklan 3 kohdan mukaan tukea ei saa myöntää sellaisille biopolttoaineille[13], joihin sovelletaan toimitus- tai sekoitusvelvoitetta. Sisällytettäessä biokaasu jakeluvelvoitteen piiriin edellytetään jatkossa, että komissio hyväksyy jakeluvelvoitteen soveltamisalaan kuuluvan biokaasun tuotannon tai käytön edistämiseen liittyvään investointiin kohdistetun tuen sisämarkkinoille soveltuvaksi (tukitoimenpiteen notifiointi). Käytännössä tukitoimenpiteen notifiointi voidaan tehdä tukiohjelma tasolla tai tukipäätös kohtaisesti.

[11] Esimerkiksi jakelija, joka täyttää tai aikoo täyttää jakeluvelvoitettaan kyseisistä raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla.
[12] Komission asetus (EU) N:o 651/2014 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti.
[13] Biopolttoaineella tarkoitetaan tässä yhteydessä nestemäistä tai kaasumaista liikenteessä käytettävää polttoainetta, joka tuotetaan biomassasta.

Komissio arvioi tällaisen tukitoimenpiteen hyväksyttävyyttä antamiensa suuntaviivojen, puitteiden ja tiedonantojen nojalla, joissa annetaan tarkempia sääntöjä siitä, miten yksittäinen tuki tai tukiohjelma voidaan suunnitella EU:n valtiontukisääntöjen mukaiseksi. Biokaasun tuotannon osalta tarkastelu tehdään ympäristö- ja energiatuen suuntaviivojen[14] perusteella. Ympäristö- ja energiatuen suuntaviivoissa on todettu, että sellaisille biopolttoaineille myönnetty tuki, joihin sovelletaan toimitus- tai sekoitusvelvoitetta, ei paranna ympäristönsuojelun tasoa eikä sitä sen vuoksi voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana, jollei jäsenvaltio pysty osoittamaan, että tuki on rajattu kestäviin biopolttoaineisiin, jotka ovat liian kalliita päästäkseen markkinoille pelkästään toimitus- tai sekoitusvelvoitteen avulla. Ympäristö- ja energiatuen suuntaviivojen voimassa oloa on jatkettu 31.12.2021 saakka ja niiden päivitys on tällä hetkellä työn alla. Koska suuntaviivojen päivittäminen on kesken, eikä niiden tarkempi sisältö 1.1.2022 alkaen ole vielä ministeriön tiedossa, ei tässä vaiheessa ole mahdollista antaa tarkempia tietoja siitä, millaisia mahdollisia muutoksia nykyisiin investointitukiohjelmiin, kuten enimmäistukitasoihin, tulisi tehdä biokaasun tukemisen mahdollistamiseksi.

Biokaasun verotus

Biokaasun mukaan ottaminen jakeluvelvoitteeseen edellyttää liikenteen biokaasun verollepanoa. Työ- ja elinkeinoministeriö korostaa, että biokaasun verotukseen ei kuitenkaan tässä hallituksen esityksessä oteta kantaa, vaan sen osalta esityksen valmistelee valtiovarainministeriö. Biokaasun tämän hetkisestä verottomuudesta johtuen jakeluvelvoitelakia sovelletaan biokaasun osalta vasta 1.1.2022 alkaen.

Ehdotus liitteen B osan raaka-aineiden osuusrajoituksen poistamisesta 1. lakiehdotuksesta

Jakeluvelvoitelain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 5 §:n 9 momentissa säädettäisiin RED II:n 27 artiklan 1 kohdan b alakohdan 2 alakohdan mukaisesta osuusrajoituksesta koskien lain liitteen B osassa tarkoitetuista (käytetty ruokaöljy ja eläinrasvaluokat 1 ja 2) raaka-aineista tuotettuja tai valmistettuja biopolttoaineita ja biokaasua.

Hallituksen esityksen perusteluissa todetun mukaisesti ministeriöllä on ollut tämän esityksen antamisen ajankohtana kesken hakumenettely komission suuntaan kyseisen osuusrajoituksen nostosta 1,7 prosentista 3,4 prosenttiin.

Ministeriö toteaa, että se on vastaanottanut komissiolta vastauksen hakemukseensa 30.4.2021. Komissio on vastauksessaan selkeyttänyt RED II –direktiivin 27 artiklan 1 kohdan b alakohdan 2 alakohdan säännöksen tulkintaa suhteessa direktiivissä asetettuihin uusiutuvan energian tavoitteisiin ja velvoitteisiin. Komissio on ensinnäkin todennut, että kyseistä osuusrajoitusta sovelletaan ainoastaan suhteessa *liikenteen velvoitteiseen*[15]. Jäsenvaltiot voivat siten huomioida kyseisten polttoaineiden osuuden täysimääräisesti kansallisissa uusiutuvan energian kokonaistavoitteissa kuten myös unionin yhteisessä uusiutuvan energian tavoitteessa ilman rajoituksia. Lisäksi komissio on vastauksessaan korostanut,

[14] Komission tiedonanto: Suuntaviivat valtiontuesta ympäristönsuojelulle ja energia-alalle vuosina 2014–2020 (2014/C 200/01).
[15] RED II:n 25 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan mukaan kunkin jäsenvaltion on asetettava polttoaineiden toimittajille velvoite varmistaa, että uusiutuvan energian osuus energian loppukulutuksesta liikennealalla on vähintään 14 prosenttia viimeistään vuonna 2030.

että kyseistä rajoitusta ei ole välttämätöntä kohdistaa jakelijoille, vaan kyseistä säännöstä sovelletaan jäsenvaltioiden raportoidessa direktiivissä asetetun liikenteen velvoitteen täyttymistä. Komission mukaan siten osuusrajoituksen noston hyväksyntä ei ole tarpeellista kansallisen velvoitteen kannalta, vaan tulisi kyseeseen tapauksessa, jossa jäsenvaltio on aikeissa raportoida liikenteen velvoitteen täyttämisessä 1,7 %:n osuutta korkeamman osuuden.

Huomioiden edellä todetun ja että jakeluvelvoitelaissa asetetut velvoitetasot ylittävät selkeästi EU:n jäsenvaltioille direktiivissä asetetun liikenteen velvoitteen, ministeriö ehdottaa kyseisen osuusrajoitusta koskevan säännöksen[16] poistamista lakiehdotuksesta. Ministeriö katsoo, että osuusrajoituksen asettamisen tarvetta ja tasoa tulee tarkastella uudelleen huomioiden paitsi komission tulkinnan rajoituksen soveltamisen periaatteista myös kyseisten raaka-aineiden saatavuuden sekä osuudet markkinoilla. Arviossa tulee lisäksi huomioida RED II –direktiivin avaamisesta mahdollisesti aiheutuvat muutokset sekä muiden riskien vaikutukset tärkeimpien raaka-aineiden luokitteluun ja sitä kautta polttoaineiden määriin ja hintaan.

Lisäys 1. lakiehdotuksen 2 §:n 2 momentin polttoaineiden lämpöarvoluetteloon

Neste Oyj on lausunnossaan esittänyt teknisen muutostarpeen jakeluvelvoitelain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 2 §:n 2 momentin listaukseen polttoaineiden lämpöarvoista liittyen yhteisesti fossiilisten polttoaineiden kanssa biomassasta tai pyrolysoidusta biomassasta peräisin olevaan öljyyn.

Hallituksen esityksen kyseistä lainkohtaa koskevissa säännöskohtaisissa perusteluissa on todettu, että yhteisesti käsiteltyyn (käsitellään jalostamossa yhtä aikaa fossiilisten polttoaineiden kanssa) biomassasta tai pyrolysoidusta biomassasta peräisin olevaan öljyyn, jota käytetään korvaamaan diesel, sovelletaan dieselöljyn lämpöarvoa (36 MJ/l). Vastaavasti sovelletaan yhteisesti käsiteltyyn biomassasta tai pyrolysoidusta biomassasta peräisin olevaan öljyyn, jota käytetään korvaamaan bensiini, moottoribensiinin lämpöarvoa (32 MJ/l).

Työ- ja elinkeinoministeriö yhtyy Neste Oyj:n esittämään näkemykseen selkeytyksen tarpeesta ja toteaa, että ehdotettu lisäys luetteloon olisi hyvä tehdä lisäämällä luetteloon kokonaan uudet kohdat seuraavasti:

Edellä 1 momentin 15 kohdassa tarkoitetut polttoaineiden lämpöarvot ovat seuraavat:

1) moottoribensiini 32 megajoulea litralta;
2) yhteisesti käsitelty biomassasta tai pyrolysoidusta biomassasta peräisin oleva öljy, jota käytetään korvaamaan bensiini 32 megajoulea litralta;
3) dieselöljy 36 megajoulea litralta;
4) yhteisesti käsitelty biomassasta tai pyrolysoidusta biomassasta peräisin oleva öljy, jota käytetään korvaamaan diesel 36 megajoulea litralta;
5) maakaasu ja nesteytetty maakaasu 50 megajoulea kilogrammalta;
6) biobensiini 32 megajoulea litralta;
7) bioetanoli 21 megajoulea litralta;

[16] Jakeluvelvoitelain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 5 §:n 9 momentti.

8) biodiesel (FAME) 33 megajoulea litralta;
9) synteettinen biodiesel (BTL) ja vastaava 34 megajoulea litralta;
10) bio-ETBE 27 megajoulea litralta, josta biopoltto-aineosuudeksi katsotaan 37 prosenttia;
11) bio-MTBE 26 megajoulea litralta, josta biopoltto-aineosuudeksi katsotaan 22 prosenttia;
12) bio-TAEE 29 megajoulea litralta, josta biopoltto-aineosuudeksi katsotaan 29 prosenttia;
13) bio-TAME 28 megajoulea litralta, josta biopoltto-aineosuudeksi katsotaan 18 prosenttia;
14) biometanoli 16 megajoulea litralta;
15) biokaasu 50 megajoulea kilogrammalta;
16) bionestekaasu 46 megajoulea kilogrammalta.

Inkeri Lilleberg
Erityisasiantuntija