Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Talousvaliokunta

Vastine
22.10.2024

Työ- ja elinkeinoministeriö
Erityisasiantuntija Nicoleta Kaitazis
Erityisasiantuntija Harri Haavisto

Eduskunnan talousvaliokunnalle

Asia: HE 121/2024 vp hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi

Työ- ja elinkeinoministeriö toimittaa talousvaliokunnalle kirjallisen vastineen HE 121/2024 vp annetuista asiantuntijalausunnoista.

1. Sääntelyn vaikutukset, erityisesti päästöihin, valmisteveron kertymään sekä polttoaineiden hintaan

Verrattuna nykylainsäädäntöön velvoitetasojen nousu-uran maltillistaminen, liikennesähkön lisääminen ja seuraamusmaksujen alentaminen ovat kaikki päästöjä lisääviä toimenpiteitä.

Hallituksen esitys vähentää uusiutuvien polttoaineiden jakelua 436 ktoe vuonna 2025, 323 ktoe vuonna 2026 ja 247 ktoe vuonna 2027. Tämän seurauksena päästöt lisääntyisivät 1,342 MtCO2e vuonna 2025, 0,993 MtCO2e vuonna 2026 ja 0,759 MtCO2e vuonna 2027, eli yhteensä 3,094 MtCO2e.

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen lisää myös liikenteen laskennallisia päästöjä, sillä liikennesähkö korvaa jakeluvelvoitteessa uusiutuvia polttoaineita. Liikennesähkön lisäys ehdotetulla tapaa, hyötysuhdekertoimella kolme, lisäisi päästöjä edelleen 0,091 MtCO2e vuonna 2025, 0,121 MtCO2e vuonna 2026, 0,155 MtCO2e vuonna 2027, 0,193 MtCO2e vuonna 2028, 0,237 MtCO2e vuonna 2029 ja 0,289 MtCO2e vuonna 2030. Yhteensä liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen aiheuttaisi siten 1,086 MtCO2e päästölisäyksen vuosina 2025-2030.

Ilmastopaneeli on arvioinut jakeluvelvoitteen alentamisen nostavan tieliikenteen päästöjä vuosina 2025-2030 yhteensä 3,9 Mt. TEM on arvioinut velvoitteen alentamisen vaikutukset vuoteen 2027 asti. Lisäksi Ilmastopaneeli on omissa laskelmissaan arvioinut, että alempien velvoitetasojen vuoksi tieliikenteen sähköistyminen hidastuu ja polttoaineiden käyttö lisääntyy, minkä vuoksi päästöt kasvavat myös vuosina 2028-2030. Liikennesähkön osalta TEM:n ja Ilmastopaneelin päästövaikutukset ovat saman suuruisia.

Järjestelmätasolla erityisesti liikennesähkö ja joustomekanismi lisäävät velvoitteen kustannustehokkuutta ja monipuolistavat velvoitteen täyttämisen keinovalikoimaa. Koska esitykseen ei sisälly velvoitetasojen nostamista, yleisesti järjestelmän kustannusten odotetaan alenevan verrattuna voimassa olevan lain mukaiseen kehitykseen.

Edellä mainitut muutokset kasvattavat valtion valmisteverokertymää. Pelkästään jakeluvelvoitetasojen muutosten myötä valmisteverot nousisivat 99 MEUR vuonna 2025, 72 MEUR vuonna 2026 ja 55 MEUR vuonna 2027. Lisäksi liikennesähkön liittämisen vaikutus verotuottoihin olisi 6 MEUR vuonna 2025, 9 MEUR vuonna 2026, 11 MEUR vuonna 2027, 14 MEUR vuonna 2028, 17 MEUR vuonna 2029 ja 20 MEUR vuonna 2030. Verokertymä kasvaa erityisesti liikennesähkön osalta, kun liikenteen sähköistyminen etenee.

Jakeluvelvoitteen tasojen alentaminen hallitusohjelman mukaisesti arvioidaan alentavan polttoaineiden hintoja suhteessa voimassa olevan lainsäädännön jakeluvelvoitetasoihin nähden seuraavasti (suluissa jakeluvelvoitteen kustannusvaikutus):

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)

Liikennesähkön ja joustomekanismin lisäämisen vaikutus polttoaineiden hintoihin on kuitenkin epävarmaa. Liikennesähkön liittäminen jakeluvelvoitteeseen johtaa todennäköisesti polttoaineiden jakelijoiden tai liikennesähkön toimittajien katteiden nousuun, koska sähkön jakelun rajakustannus on merkittävästi uusiutuvia polttoaineita halvempaa. Liikennesähkön liittäminen jakeluvelvoitteeseen ei todennäköisesti johda polttoaineiden hinnan alentumiseen, koska jakelijoiden rajakustannus säilyy edelleen samana, mutta yleisesti voidaan kuitenkin arvioida, että järjestelmää laajentamalla liikennesähköön ja joustomekanismiin hintojen nousun painetta voidaan pienentää.

2. Liikennesähkön hyötysuhde, sääntely ja sen suhde RED II -direktiiviin (miltä osin direktiivi velvoittaa/mahdollistaa liikennesähkön sisällyttämisen)

RED III -direktiivi edellyttää ainoastaan yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden sisällyttämistä kansallisiin velvoitteisiin. Jäsenvaltiot voivat sisällyttää myös yksityisiä latauspisteistä edellyttäen, että voidaan osoittaa, että näihin yksityisiin latauspisteisiin toimitettua uusiutuvaa sähköä tarjotaan ainoastaan sähköajoneuvoille. Hallituksen esityksen sääntelyratkaisu täyttää direktiivin minimivaatimukset.

RED III-direktiivi viittaa latauspisteen määritelmässään niin kutsuttuun AFIR-asetukseen[1]. Mainitussa asetuksessa määritellään myös yleisesti saatavilla oleva latauspiste, jota käytetään myös RED III -direktiivissä. On

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

siten loogista, että kansallisessa täytäntöönpanossa yleisesti saatavilla olevan latauspisteen määritelmä vastaa EU-lainsäädännössä määriteltyjä termejä. Kansallisesti ei ole tarkoituksenmukaista tehdä uusia määrittelyjä, jotka poikkeavat EU-tasolla sovituista sitovista määritelmästä.

Liikennesähkön hyötysuhdekerroin voidaan Suomen kansallisessa jakeluvelvoitteessa päättää vapaasti, vaikka RED III -direktiivi antaakin sille kertoimen 4 laskettaessa uusiutuvan energian osuutta koko liikennesektorilla. Ajoneuvojen ilmoitettujen ja mitattujen energiakulutusten perusteella kerroin 3 on perusteltu, kuten jo vuoden 2018 jakeluvelvoitteen vaikutustenarvioinnissa todettiin (Sipilä et al., 2018).

Hyötysuhdekertoimen valinnalla on merkittävä vaikutus jakeluvelvoitteen vaadittuun tasoon. Mitä suurempi kerroin on, sitä enemmän liikennesähkö korvaa velvoitteessa uusiutuvia polttoaineita ja sitä enemmän liikenteen päästöt kasvavat, ellei jakeluvelvoitetta nosteta vastaavaa määrää. Jos liikennesähkön hyötysuhdekertoimeksi asetettaisiin neljä, lisäisi se liikenteen päästöjä 1,449 MtCO2e vuosina 2025-2030 eli 0,363 MtCO2e enemmän kuin kertoimella kolme (esitetty kohdassa 1.).

Mikäli mukaan otettaisiin lisäksi terminaalilataus, eli käytännössä kuorma- ja linja-autot, kasvaisivat päästöt vuosina 2025-2030 kertoimella kolme 1,762 MtCO2e ja kertoimella neljä 2,350 MtCO2e.

3. Sanktiot

Monet lausunnonantajat vastustavat seuraamusmaksutasojen määräaikaista alentamista.

Seuraamusmaksujen alentamisesta on päätetty hallitusneuvotteluiden lisäpöytäkirjassa.

Seuraamusmaksujen alentamiseen liittyy huomattavaa epävarmuutta. Nykyisillä polttoaineiden hinnoilla seuraamusmaksujen porrastamisella ei olisi vaikutusta jaeltuihin uusiutuvien polttoaineiden määriin. Polttoainemarkkinat ovat kuitenkin hyvin volatiilit ja ennalta arvaamattomat tapahtumat maailmalla voivat merkittävästi vaikuttaa polttoaineiden tarjontaan ja siten hintaan. Komissio on kesällä 2024 arvioinut Kiinasta tulleen biodieselin vaikutuksia sisämarkkinoihin. Tutkinnan seurauksena komissio on 17.8.2024 ottanut käyttöön väliaikaisen polkumyyntitullin Kiinasta peräisin olevan biodieselin tuonnista. Tämä voi lähitulevaisuudessa vaikuttaa myös uusiutuvien polttoaineiden hintoihin.

Mikäli uusiutuvien polttoaineiden hinnat lähtevät nousuun, on riskinä, että jakeluvelvoitteen täyttämisen sijaan, jakelijat katsovat seuraamusmaksujen maksamisen edullisemmaksi vaihtoehdoksi ja jättävät velvoitteen täyttämättä. Tämä realisoituu tilanteessa, jossa velvoitetasot ovat yli 18 prosenttia, eli vuosina 2026 ja 2027, ja uusiutuvien polttoaineiden hinnat ovat yli 1790 euroa per tonni. Mikäli jakelijat päättävät velvoitteen täyttämiseen sijaan maksaa seuraamusmaksut, kasvavat liikenteen päästöt, kun uusiutuvien polttoaineiden määrät vähenevät 51 ktoe vuonna 2026 ja 147 ktoe vuonna 2027. 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. Liikenteen päästöt kasvaisivat vuosien 2025-2027 vielä 0,61 Mt CO2.

Seuraamusmaksujen alentaminen vähentää jakeluvelvoitteen ennakoitavuutta saavutettujen päästövähennysten osalta, sillä etukäteen ei voida tietää kuinka moni jakelijoista päättää jättää uusiutuvia polttoaineita jakelematta.

4. Välituotevety (onko enimmäisraja 1,5% sääntelyn perusteella olemassa)

Kemianteollisuus, Neste Oyj ja Helen Oy tuovat lausunnoissaan ilmi, että välituotevedyn mandaatti on matala ja että nykyistä esitettyä korkeampi tavoite välituotevedylle olisi hyvin saavutettavissa ja se olisi tärkeä tuki vetyinvestoinneille ja puhtaan vetytalouden kehittymiselle.

RED III-direktiivissä ei säädetä välituotevedyn hyödyntämisen enimmäisrajasta. Käytännössä Suomen raportoidessa uusiutuvien polttoaineiden osuutta liikenteessä vuonna 2030 mukaan voitaisiin laskea kaikki Suomessa käytetty uusiutuva välituotevety. Välituotevedyn rooli kansallisessa järjestelmässä on kuitenkin jäsenvaltioiden harkinnassa.

Välituotevety olisi edullisin tapa täyttää RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuuvelvoitetta. 4 prosenttiyksikön vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämiseksi tarvitaan vuonna 2030 yhteensä 128 ktoe RFNBO-polttoaineita. Pelkästään Nesteen Porvoon jalostamon välituotevetykäyttö olisi suunnitelmien mukaan 52 ktoe. Vähimmäisosuusvelvoitteen tarkoituksena on ennen kaikkea kannustaa lopputuotteiden eli korkeamman jalostusarvon tuotteiden saattamista markkinoille. Tämä vastaa myös hallitusohjelman kirjauksia vedystä: Hallitus tähtää ensisijaisesti jalostavan teollisuuden investointeihin ja korkean jalostusarvon vientiin sen sijaan, että Suomi veisi vuositasolla suuria määriä sähköä tai jalostamatonta vetyä.

Välituotevetyä käytetään jalostamolla polttoaineen tuotantoprosessissa ja vain osa sen energiasisällöstä siirtyy itse lopputuotteeseen. Vaikka valmistelussa pidettiin välituotevedyn lisäämistä hyvänä, katsottiin kuitenkin tarpeelliseksi rajoittaa sen osuutta velvoitteessa muiden investointien edistämiseksi. Mikäli välituotevedyllä olisi mahdollista rajattomasti täyttää vähimmäisosuusvelvoitetta, täytettäisiin velvoite pääosin välituotevedyllä eikä Suomeen syntyisi riittävästi kannustinta lopputuotteiden valmistukseen. Toisaalta mitä korkeampi välituotevedyn rooli on vähimmäisosuuvelvoitteessa, sitä alhaisemmat kustannukset jakelijoille syntyy vähimmäisosuusvelvoitteen täyttämisestä.

Lisäksi on syytä ottaa huomioon, että mitä enemmän välituotevedyllä täytetään vähimmäisosuusvelvoitetta sitä enemmän tieliikenteen päästöt laskennallisesti kasvavat. Fossiilisen vedyn korvaaminen uusiutuvalla vedyllä vähentää jalostamon päästöjä ja vaikuttaa enemmän päästökauppasektorin puolella. Uusiutuvan välituotevedyn käyttö ei siten vähennä tieliikenteen päästöjä eikä näin myöskään taakanjakosektorin päästöjä. Toimi käytännössä lisää tieliikenteen päästöjä, kun osa velvoitteen RFNBO-polttoaineista korvaantuu välituotevedyllä.

5. Joustomekanismi (peruste kaksinkertaisuudelle)

Luonnolliset ilmastotoimet ry tuovat esiin, että joustomekanismin tuplavaatimukselle ei löydy tieteellistä perustetta tai logiikkaa. Lisäksi MTK huomauttaa, että joustomekanismille esitetty kaksinkertaisen tuotannon vaatimus on tiukempi kuin muilla jakeluvelvoitteeseen hyväksyttävillä toimilla, eikä siten noudata teknologia tai kilpailuneutraliteettia.

Kaksinkertaisen päästövähenemävaatimuksen tarkoituksena on toimia ennen kaikkea varmuuskertoimena, jotta todellisia päästövähenemiä joustomekanismin kautta syntyy. Joustomekanismiin sisällytettäviin toimiin liittyy merkittäviä epävarmuuksia ja riskitekijöitä, minkä vuoksi varmuuskertoimen käyttö pidettiin hyvänä tapana rajata ja minimoida toimiin liittyviä haasteita. Vaatimus oli myös laajasti toimijoiden kannattama valmistelun aikana ja sen koettiin lisäävän joustomekanismin käyttöönoton yleistä hyväksyttävyyttä.

6. Todennus

SBB on esittänyt, että joustomekanismin todentamismenettely muutetaan sellaiseksi, että taakanjakosektorin toimenpiteitä voidaan todellisuudessa sisällyttää mukaan. Menettelynä voisi olla esimerkiksi suora Energiaviraston päätös ilman todentamismenettelyä tai todentamismenettelyn käyttö pelkästään investointivaiheessa tai viiden vuoden välein.

Joustomekanismin todentamisvaatimusten tulisi lähtökohtaisesti olla saman tasoisia kuin biopolttoaineiden kestävyystodentamisessa. Löyhempien todentamisvaatimusten hyväksymistä nähtiin valmistelun aikana heikentävän järjestelmän uskottavuutta. Kolmannen osapuolen riippumaton tarkastus on järjestelmän toimivuuden kannalta kriittistä, ja tähän nojautuvat myös valmistelussa oleva EU:n vapaaehtoisen hiilimarkkinoiden todennus (CRCF). Joustomekanismiin hakeutuvien päästövähennystoimien hyväksyminen ei voi olla ainoastaan Energiaviraston osaamisen varassa. Virastolla ei ole tällä hetkellä sellaista osaamista, jolla se voisi arvioida lakiin ehdotettujen joustomekanismin hyväksymisvaatimusten täyttymistä luotettavasti. Tässä todentajalla, joka toimii viranomaistehtävissä, on erittäin suuri rooli. Akkreditoinnin lisäksi todentajalla tulee olla sellaista osaamista, jolla hän pystyy luotettavasti arvioimaan esitettyjä väittämiä hyväksymisvaatimusten täyttymisestä ja kasvihuonekaasupäästövähenemälaskennan asianmukaisuutta. Ehdotuksen mukaan todentajan on todennettava päästövähennystoimi kahdesti. Ensimmäisen kerran, kun päästövähennystoimen hyväksyntää haetaan virastolta ja toisen kerran, kun toimi on toteutettu ja syntyneitä päästövähennyksiä halutaan hyödyntää velvoitteessa. Todennuksien välissä voi olla useampia vuosia riippuen toimen tyypistä ja toteutuksesta. Biopolttoaineiden kestävyystodennus tehdään ensimmäisen kerran, kun kestävyysjärjestelmän hyväksyntää haetaan ja sen jälkeen vuosittain.

7. RFNBO:n velvoitteen ja biokaasun suhde ja vaikutus toisiinsa (mm. DEMECA)

Demeca on lausunnossaan esittänyt jakeluvelvoitteen lisävelvoitteen kehittyvän seuraavanlaisesti:

- 3,0 prosenttiyksikköä vuonna 2025
- 4,0 prosenttiyksikköä vuosina 2026 ja 2027
- 6,5 prosenttiyksikköä vuonna 2028
- 7,5 prosenttiyksikköä vuonna 2029
- 6,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Huomioiden RFNBO-polttoaineille asetettavan vähimmäisosuusvelvoitteen, edellä kuvattu pitää paikkansa. Demecan lausunnossa kuvatun välituotevedyn vaikutuksen osana RFNBO-velvoitetta arvioidaan kuitenkin olevan virheellinen. Välituotevety ei tule RFNBO-velvoitteen päälle, vaan se on osa RFNBO-velvoitetta. Jos jakelija päättää täyttää osan RFNBO-

velvoitteestaan välituotevedyllä, se vähentää jakelijan lopputuotteena käytettävän RFNBO-polttoaineiden osuutta velvoitteessa, ei biokaasun osuutta.

HE:n valmistelun aikana ei ole nähty realistisena vaihtoehtoa, että RFNBO-polttoaineille tulisi oma erillinen velvoitteensa aiemmin säädetyn jakeluvelvoitteen lisävelvoitteen päälle. Hallitusohjelmassa on puolestaan lyöty lukkoon lisävelvoitteen tasot vuoteen 2027 asti. Käytännössä tästä seuraa lisävelvoitteen tasojen kehitys edellä kuvatulla tavalla.

RED III-direktiivi kannustaa kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun lisävelvoitteen ja RFNBO-velvoitteen erottamista toisistaan. Valmistelussa katsottiin kuitenkin, että ehdotettu tapa olisi kaikista kustannustehokkain ja joustavin. Tässä sääntelyratkaisussa ainoastaan 4 prosenttiyksikköä sidottaisiin RFNBO-polttoaineille ja loput 6 prosenttiyksikköä olisi jakelijoiden vapaasti päätettävissä, millä polttoaineella velvoitteen täyttävät. Biokaasun arvioidaan olevan edullisin tapa täyttää lisävelvoitetta, joten oletettavasti sillä jäljelle jäävää 6 %-yksikköä tullaan täyttämään eniten. Osuutta voi täyttää myös kehittyneillä nestemäisillä biopolttoaineilla. RFNBO-polttoaineiden arvioidaan olevan kustannuksiltaan kalliimpia, joten niillä tuskin korvataan biokaasua tai biopolttoaineitta lisävelvoitteesta enempää kuin niille jyvitetty 4 %-yksikköä.

Mikäli lisävelvoite haluttaisiin erottaa kahteen osaan, toinen osa biopolttoaineille ja biokaasulle (vuonna 2030 6%) ja toinen osa RFNBO-polttoaineille (vuonna 2030 4%), ei sen käytännössä arvioitaisi muuttavan tilannetta HE:ssä ehdotettuun malliin, jossa 10 %:n lisävelvoitteesta on jyvitetty RFNBO-polttoaineille 4%-yksikköä. Toisena vaihtoehtona voisi olla kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun 3,5 prosenttiyksikön vähimmäisosuuvelvoitteen palauttaminen lakiin. Tällöin 3,5 prosenttiyksikköä olisi sidottu kehittyneille biopolttoaineille ja biokaasulle, 4 prosenttiyksikköä RFNBO-polttoaineille ja 2,5 prosenttiyksikköä olisi vapaasti valittavissa. Vaihtoehto ei kuitenkaan tosiasiallisesti muuta tilannetta ja voi mahdollisesti jäykistää lisävelvoitteen täyttämistä.

Biokaasun asemaa voi kuitenkin heikentää se, jos raskaaseen liikenteeseen ei saada riittävästi kaasukäyttöistä kalustoa. Tärkeää olisikin, että raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien murros etenee ja kaasulle riittää siten kysyntää siirryttäessä kohti vuotta 2030.

RFNBO-polttoaineille on kuitenkin haluttu asettaa kunnianhimoinen tavoite osana jakeluvelvoitetta, sillä vetytalouden mahdollisuus Suomelle koetaan merkittäväksi. Asetettava vähimmäisosuusvelvoite RFNBO-polttoaineille kannustaisi biomassan poltosta syntyvän hiilidioksidin talteenottoon ja hyödyntämiseen sekä uusien investointien saamiseen Suomeen. Tällä voidaan arvioida olevan laajempikin käynnistävä vaikutus kotimaiseen vetytalouteen.

8. Hyppäys velvoitetasossa, v. 2028 – 2029, vaikutukset pumppuhintoihin ja investointeihin

Dieselin hinnan arvioidaan olevan 1,993 EUR/l vuonna 2028, 2,011 EUR/l vuonna 2029 ja 2,062 EUR/l vuonna 2030. E10-bensiinin arvioidaan puolestaan olevan 1,991 EUR/l vuonna 2028, 2,008 EUR/l vuonna 2029 ja 2,052 EUR/l vuonna 2030. HE:ssä on kuvattu arviot polttoaineiden hinnoista vuoteen 2027 asti. Sen mukaan dieselin hinta olisi vuonna 2027 1,814 EUR/l ja E-10 bensiinin hinta 1,828 EUR/l. Dieselin pumppuhinta nousisi vuosien 2027-2028 välillä arvioilta siis 0,179 EUR/l ja E10-bensiinin pumppuhinta 0,163 EUR/l.

Huomioarvoista on se, että mitä pidemmälle arviota tehdään tästä hetkestä eteenpäin, sitä epävarmemmaksi ne muuttuvat. Polttoaineiden pumppuhinnat vaihtelevat päiväkohtaisestikin jopa kymmeniä senttejä riippuen asemasta, viikonpäivästä ja kulloinkin vallitsevasta fossiilisten ja biopolttoaineiden markkinatilanteesta.

Yleisesti voidaan todeta muuttuvien politiikkatoimien ja velvoitetasojen muuttamisen vaikuttavan negatiivisesti investointiympäristöön. HE:ssä onkin arvioitu lisävelvoitteen alentamisen osalta seuraavaa: ”Jakeluvelvoitteen lisävelvoitteen alentaminen ja ehdotettu uusi vähimmäisosuuvelvoite 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, lisäisivät epävarmuutta tulevasta kysynnästä ja siten voisivat jatkossa heikentää alan investointien houkuttelevuutta.”

On kuitenkin hyvin vaikea arvioida, miten paljon lisävelvoitteen nousu vuodelle 2028 ja 2029 ja toisaalta RFNBO-polttoaineiden velvoitteen vaikutus vuonna 2030 vaikuttaisi juuri biokaasuinvestointeihin. On syytä muistaa, että lisävelvoitetta voidaan täyttää myös nestemäisillä biopolttoaineilla – ei ainoastaan biokaasulla. Viime kädessä jakeluvelvollinen itse päättää, miten se velvoitettaan täyttää. Suomessa jo tällä hetkellä toiminnassa oleva biopolttoaineiden tuotantokapasiteetti riittää täyttämään kyseisen velvoitteen tulevina vuosina. Lisävelvoitteen mukaisia biopolttoaineita voidaan myös tuoda Suomeen. Biokaasun merkitys korostuu siinä, että sen arvioidaan olevan edullisin tapa täyttää velvoitetta, ei kuitenkaan siis ainoa tapa. Biokaasuinvestointeja suunnittelevan tahon tuleekin arvioida tulevien vuosien kehitystä kokonaisuutena, ei ainoastaan yksittäisen vuoden velvoitetasoon peilaten.

9. Terminaalien asema

Keskuskauppakamari, NEOT, SKAL ja Suomen Yrittäjät esittävät lausunnoissaan, että myös kuorma- ja linja-autovarikoilla, terminaalialueilla, satamissa ja muissa logistiikkakeskuksissa sijaitsevat latauspisteet otettaisiin mukaan jakeluvelvoitteeseen.

RED III-direktiivi edellyttää ainoastaan julkisen latauksen sisällyttämistä velvoitteeseen. Niin kutsuttu terminaalilataus on kategorisesti luokiteltavissa yksityiseksi lataukseksi ja sen sisällyttämistä jakeluvelvoitteeseen ei ole pakollista EU-regulaation näkökulmasta.

Terminaalilataus voisi mahdollisesti lisätä latausinfran yleistymistä raskaalle kalustolle. Vaikutukset ovat kuitenkin vain välillisiä, sillä kalustohankinnat tehdään pääosin muilla syillä kuin tarjolla olevalla infrastruktuurilla. Joissakin tapauksissa sähköinen kalusto ei sovi yrityksen liiketoimintamalliin. Vaikuttavampi keino lisätä vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävää raskasta kalustoa olisi erilaisten hankintatukien kautta, josta syntyy suoria päästövähennyksiä. Toisaalta hyvitys uusiutuvalle sähkölle tasoittaisi korkeamman pääoman tuomaa kustannusrasitetta sähkökuorma-autoille, mikä voisi tehdä siitä houkuttelevan vaihtoehdon joillekin toimijoille.

Terminaalilatauksen lisäämisen haasteena on se, että osa terminaalilatau-kseen luokiteltavasta toiminnasta ei tarvitse jakeluvelvoitteen luomaa kannustinta. Esimerkiksi lähiliikenteen linja-autot pääosin sähköistyvät jo nyt muilla ohjauskeinoilla (mm. julkiset hankinnat). Nämä latauspisteet olisi syytä rajata pois jakeluvelvoitteesta. Toisaalta kaukoliikenteen linja-autoissa sähköistyminen on edennyt hitaammin. Rajaaminen on kuitenkin haastavaa, sillä samat liikennöitsijät voivat operoida sekä lähiliikenteen että kaukoliikenteen linja-autoja, joita ladattaisiin samoilla terminaaleilla ja samoilla latauspisteillä. Valvonnan kannalta olisi mahdotonta tietää, milloin latauspisteellä on ladattu lähiliikenteen ja milloin kaukoliikenteen busseja.

Päästöjä lisäävät toimenpiteet jakeluvelvoitteessa vaikuttavat erityisesti taakanjakosektorin velvoitteisiin ja tavoitteisiin. Terminaalilatauksen lisääminen jakeluvelvoitteeseen lisää liikenteen päästöjä edellä kuvatulla tavalla. Jotta päästöt eivät lisääntyisi taakanjakosektorilla, tulisi sähkön lisäys velvoitteeseen kompensoida muilla taakanjakosektorin päästövähennyskeinoilla. Keinot eivät kuitenkaan voisi olla samoja keinoja kuin mitä joustomekanismiin on ajateltu sopivan, sillä tällöin joustomekanismin keinot eivät olisi enää lisäisiä. Muiden vaihtoehtoisten päästövähennysten löytäminen taakanjakosektorilta siten, että ne eivät syö joustomekanismin toimivuutta voi olla hyvin vaikea löytää.

JAKELU Eduskunnan talousvaliokunta

TIEDOKSI TEM/OHJY