

LUONNOS HALLITUKSEN ESITYKSEKSI UUSIUTUVIEN POLTTOAINEIDEN KÄYTÖN EDISTÄMISESTÄ LIIKENTEESSÄ ANNETUN LAIN MUUTTAMISESTA (JAKELUVELVOITE)

Lausuntoyhteenveto

Sisällysluettelo

1. Lausuntopyyntö.....	1
2. Yleinen palaute.....	2
2.1 Kehittyneiden biopolttoaineiden lisävelvoitteen alentaminen vuoksiksi 2026-2027	3
2.2 Seuraamusmaksutasojen alentaminen vuosiksi 2024-2027	3
2.3 Esitysluonnoksen ehdotusten vaikutukset investointiympäristöön.....	3
2.4 Esitysluonnoksen suhde ilmastotavoitteisiin	4
2.5 Viranomaisten resurssit	4
2.6 Esitysluonnoksen suhde päästökauppajärjestelmään.....	4
3. Joustomekanismimalli.....	5
3.1 Joustomekanismimalli, maankäyttösektori.....	5
3.2 Todentajat.....	6
4. RFNBO-polttoaineita koskeva vähimmäisosuusvelvoite.....	6
5. Liikennesähkö	7
6. Liitteet	9
Liite 1	9

1. Lausuntopyyntö

Työ- ja elinkeinoministeriö pyysi 5.6.2024 Lausuntopalvelu.fi:n kautta lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta, biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 §:n ja 6 §:n muuttamisesta sekä eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain kumoamisesta.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vuosien 2025-2027 jakeluelvoitetasoja siten, että ne nousisivat maltillisesti vuoden 2024 jakeluelvoitetasosta, mutta olisivat silti nykyilmaisäädäntöä alemmalla tasolla. Myös lisävelvoitteen tasoja alennettaisiin vuosiksi 2026 ja 2027. Laissa säädettyjä seuraamusmaksutasoja alennettaisiin vuosiksi 2024–2027. Muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille asetettaisiin oma asteittain nouseva vähimmäisosuusvelvoite vuosille 2028-2030. Näiden RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoite olisi neljä prosenttiyksikköä vuonna 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 teknislouenteisia muutoksia.

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

Laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonepäästöjen vähentämisestä ehdotetaan kumottavaksi.

Lausuntopyyntö lähetettiin seuraaville tahoille: Ab Stormossen Oy, AFRY Finland Oy, Autontuojat ja teollisuus ry, Bioenergia ry, BioKymppi Oy, Biosairila Oy, Demeca Oy, DNV Business Assurance Finland Oy Ab, Elinkeinoelämän Keskusliitto EK ry, Enemi Oy, Energiateollisuus ry, Energiavirasto, Envor Pori Oy, Etelä-Karjalan Jätehuolto Oy, Gasum Oy, Hiilensidonta ry, Inspecta Sertifiointi Oy, Jeppo Biogas Ab, K Auto Oy, Keskuskauppakamari, Kiertokaari Oy, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirta Oy, maa- ja metsätalousministeriö, Maanvaalija Oy, Metener Service Oy, Mustankorkea Oy, NEOT Oy, Neste Oyj, Nordic Ren-Gas Oy, oikeusministeriö, One1 Oy, Oy Teboil Ab, P2X Solutions Oy, Pirkanmaan Jätehuolto Oy, Pk Biogas Ab Oy, S-ryhmä, St 1 Oy, Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO), Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen ilmastopaneeli ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen tilintarkastajat, Suomen Yrittäjät ry, Sähköinen Liikenne ry, UPM-Kymmene Oyj, valtiovarainministeriö, Wega Fuels Oy, Verohallinto, Vieremän Lämpö ja Vesi Oy, VSS Biopower Oy, Vörå Biogas Ab, ympäristöministeriö, Ålands energimyndighet.

Lausuntoja saatiin yhteensä 58 kappaletta, joista 55 annettiin lausuntopalvelun kautta ja 3 työ- ja elinkeinoministeriön kirjaamoon. Lausunnonantajat on eritelty lausuntoyhteenvedon liitteessä 1.

Kahdella lausunnonantajalla ei ollut lausuttavaa. Lausuntopalvelun kautta annetut lausunnot ovat nähtävillä [Lausuntopalvelu.fi-verkkopalvelusta \(https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=06eb81dc-1127-4938-86a3-709b8864653d\)](https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=06eb81dc-1127-4938-86a3-709b8864653d).

Tähän lausuntoyhteenvetoon on koottu ja tiivistetty lausunnonantajien keskeiset näkemykset, huomiot ja muutosehdotukset ryhmiteltyinä asiakokonaisuuksittain.

2. Yleinen palaute

Esitysluonnokseen saatiin kattavasti palautetta eri tahoilta. Työ- ja elinkeinoministeriö kiittää saadusta lausuntopalautteesta.

Yleisesti 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.

Energiavirasto esitti, että jakeluelvoitelakiin tulisi lisätä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 32 §:ää vastaava Energiaviraston tiedonsaantioikeutta koskeva säännös, jotta Energiavirasto voisi jakeluelvoitelain osoittamalla tavalla tehokkaasti valvoa jakeluelvoitelain alaisten toimijoiden lain noudattamista.

2.1 Lisävelvoitteen alentaminen vuosiksi 2026-2027

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. Lisäksi useissa lausunnoissa arvioitiin, että ehdotetut toimenpiteet ovat biokaasua koskevien hallitusohjelman kirjausten vastaisia. Näissä lausunnoissa peräänkuulutettiin lainsäädännöllä luotavaa, pitkällä aikavälillä ennakoitavaa, kysyntää kotimaiselle biokaasulle. Tähän ratkaisuksi eräissä lausunnoissa ehdotettiin parlamentaarisen työryhmän perustamista, joka arvioisi ja asettaisi tavoitteita yli vaalikausien.

Jakelijat vastustivat liitteen B osan raaka-aineista valmistetuille polttoaineille ehdotettua 1,7 prosenttiyksikön rajoitusta, koska sen katsottiin rajoittavan tarpeettomasti biopolttoaineiden raaka-ainemarkkinoita.

2.2 Seuraamusmaksutasojen alentaminen vuosiksi 2024-2027

Useat lausunnonantajat ilmoittivat, etteivät puolla seuraamusmaksutasojen alentamista vuosiksi 2024-2027. Tätä perusteltiin muun muassa sillä, että huolena on, että seuraamusmaksujen alentunut taso johtaisi taloudellisesti järkevään vaihtoehtoon velvoitteen täyttämiseksi. Eräissä lausunnoissa seuraamusmaksutasojen alentamista pidettiin perusteettomana ja haasteellisena, sillä lainsäädännössä tulisi aina kannustaa toimijoita lain noudattamiseen ja hallituksen tulisi toteuttaa poliittiset tavoitteensa lain velvoitteiden, ei seuraamusmaksujen mitoituksella.

Liikenne- ja viestintäministeriö painotti lausunnossaan, että mahdollisen seuraamusmaksutulojen ohjaamisen kustannustehokkaiisiin, teknologianeutraaleihin ja vaikuttaviin päästövähennystoimiin on perustuttava tietopohjaiseen arvioon.

2.3 Esitysluonnoksen ehdotusten vaikutukset investointiympäristöön

Lausunnonantajat eri yhteiskunnan sektoreilta painottivat, että yritykset tarvitsevat luotettavan toimintaympäristön liiketoimintansa ja investointiensä pohjaksi, joten sääntely-ympäristöltä vaaditaan vakautta ja ennustettavuutta. Näissä lausunnoissa edelleen painotettiin, että sääntelyn muutokset ovat omiaan luomaan epävarmuutta Suomen investointiympäristöön, etenkin, kun laki tullaan avaamaan uudestaan tällä vuosikymmenellä.

Lausuntopalautteissa arvioitiin, että kansallista liikenteen säädösympäristöä ei voi pitää selkeänä ja helposti ennustettavana. Edelleen eräissä palautteissa painotettiin, että kaikkia vaihtoehtoisia

käyttövoimia kannattaisi edistää liikenteessä, jotta voitaisiin myötävaikuttaa päästövähennys- ja omavaraisuustavoitteiden saavuttamiseen. Lisäksi kokonaistilanteen selkeyttämiseksi eräissä palautteissa on esitetty, että tieliikenteen päästövähennystoimia selkeytettäisiin keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman sekä energia- ja ilmastostrategian päivitysten yhteydessä.

2.4 Esitysluonnoksen suhde ilmastotavoitteisiin

Useat tahot esittivät huolen esitysluonnoksen mukaisten toimien vaikutuksesta Suomen mahdollisuuksiin saavuttaa ilmastotavoitteet, erityisesti taakanjakosektorilla. Useissa launnoissa on tunnistettu, että yleisesti jakeluvelvoite on tehokas keino liikenteen päästöjen nopeaan vähentämiseen ja liikenteen fossiiliriippuvuudesta luopumiseen, ja heikennykset jakeluvelvoitetasoihin tulevat lisäämään liikenteen päästöjä.

Osassa lausuntopalautteista esitetään huoli, että esitysluonnoksen muutoksilla ja etenkin jakeluvelvoitteen laskemisella riskit kasvavat, että Suomi joutuisi ostamaan päästövähennysyksiköitä muilta jäsenmailta. Lausuntopalautteissa huomautettiin, että päästövähennysyksiköiden ostaminen ei ole tarkoituksenmukaista, sillä yksiköihin käytettävillä rahoilla voitaisiin investoida kotimaisiin päästövähennyskohteisiin ja mahdollisesti luoda työpaikkoja kotimaahan.

2.5 Viranomaisten resurssit

Monet lausunnonantajat peräänkuuluttivat riittäviä viranomaisresursseja.

Energiavirasto esitti resurssitarpeen osalta kokonaisuutena, että luonnoksessa esitettyjen ehdotusten toteutuessa Energiaviraston työmäärä tulisi merkittävästi lisääntymään. Luonnoksessa ei ole esitetty Energiavirastolle uusien tehtävien hoitamiseksi lisäresursseja. Työmäärän kattaminen luonnoksessa esitetyllä tavalla osittain päätösmaksuilla on ongelmallista, sillä päätösmaksut ovat jälkikäteisiä ja resursseja tarvitaan heti lain voimaantultua toimeenpanon valmistelussa. Siksi Energiavirastolla ei ole resursseja toteuttaa sille esitettyjä uusia tehtäviä ilman niihin osoitettuja lisäresursseja.

Valtiovarainministeriö huomautti, että mahdollisista määrärahalisäyksistä päätetään osana valtion talousarvioesitystä/julkisen talouden suunnitelmaa. Valtiontalouden menokehyksissä vuosille 2025-2028 ei ole varattu lisärahoitusta Energiavirastolle jakeluvelvoitelain aiheuttamille resurssitarpeille. Hallitus on vuosia 2025-2028 koskevan julkisen talouden suunnitelman yhteydessä todennut, että valtion organisaatioiden tulee varmistaa EU:sta ja kansallisesta lainsäädännöstä tulevien uusien velvoitteiden hoitaminen pääsääntöisesti nykyisten määrärahojen puitteissa. Talouspoliittinen ministerivaliokunta on linjannut, että uusien velvoitteiden myötä tulevat tehtävät resursoidaan pääsääntöisesti luopumalla olemassa olevista tehtävistä tai tehostamalla nykyisten tehtävien hoitamista.

2.6 Esitysluonnoksen suhde päästökauppajärjestelmään

Monet lausunnonantajat huomauttivat, että hallituksen esitys ei käsittele jakeluelvoitteen ja vuonna 2027 käynnistyvän liikenteen päästökaupan yhteisvaikutusta. Edelleen eräissä lausuntopalautteissa tähdennettiin, että jakeluelvoitteen, päästökauppajärjestelmän sekä verotuksen vaikutuksia ilmaston, kustannusten ja uusiutuvien polttoaineiden kannusteiden kannalta olisi luonteva arvioida kokonaisuutena.

3. Joustomekanismimalli

Esitysluonnoksen mukainen joustomekanismimalli sai runsaasti lausuntopalautetta. Useimmat kannattivat joustomekanismia, mutta yleisesti tarkennuspyyntöjä ja huomioita esitettiin runsaasti. Moni lausuntopalautte sisälsi huomion, että jotta mekanismi tukisi tehokkaasti vapaaehtoisen markkinan kehittymistä Suomessa, sen olisi hyvä olla soveltuvin osin linjassa EU:n hiilenpoistojen sertifiointikehikon (CRCF) kanssa.

Useat lausunnonantajat pitivät tärkeänä, että joustomekanismimallin käytössä kiinnitetään erityistä huomiota päästövähennystoimien lisäisyyteen ja pysyvyyteen, jotta jakeluelvoitteen joustomekanismi ei vaikuttaisi päästöjä lisäävästi tai lisääisi päästöjä mahdollisimman vähän. Lisäksi toivottiin luotettavia menetelmiä päästövähennysten ja hiilensidonnan mittaamiseen sekä riippumattoman kolmannen osapuolen suorittamaa todentamista.

Joustomekanismin kautta tulevien päästövähennemien varmennus katsottiin eräissä lausuntopalautteissa merkittävästi monimutkaisemmaksi verrattuna uusiutuviin liikennepolttoaineiden varmennukseen ja tästä syystä joustomekanismin tuomia hyötyjä tulisi arvioida suhteessa kokonaispäästöjen vähenemiseen.

Valtiovarainministeriö katsoi palautteessaan, että joustomekanismi vaarantaisi jakeluelvoitteella saavutettavien taakanjakosektorin päästövähennysten saavuttamisen yksinkertaisesti ja varmasti valitulla kustannustasolla, koska joustomekanismiin sisällytettyjen toimien lisäisyyteen liittyy joka tapauksessa merkittävää epävarmuutta.

3.1 Joustomekanismimalli, maankäyttösektori

Lausuntopalautteet jakautuivat liittyen maankäyttösektorin sisällyttämiseen ehdotettuun joustomekanismimalliin. Yhtäältä eräissä lausunnoissa pidettiin toivottavana, ettei joustomekanismia sovelleta täysimääräisesti maankäyttösektorin puolelle ja että maankäyttösektorilla voidaan täyttää jakeluelvoitteen enimmäisosuudesta vain 1 prosenttiyksikön verran. Toisaalta palautteissa myös ehdotettiin, että maankäyttösektorin osuus joustomekanismimallissa voisi olla esitysluonnoksen mukaista tasoa korkeampi ja se tulisi ottaa esitettyä aikaisemmin käyttöön.

Maankäyttösektorin ilmastotoimien mittaamiseen ja pysyvyyteen liittyy tälle sektorille tyypillisiä riskejä, joiden hallinnan näkökulmasta toimien käytön rajoittamista pidettiin eräissä lausunnoissa perusteltuna. Useat lausunnonantajat huomauttivat, että pysyvyyden osoittaminen voi olla haasteellista monissa maankäyttösektorin toimissa, ja hiilivuotoriski on olemassa sellaisissa toimissa, jotka supistavat biomassan tuotantoa tai maankäyttömahdollisuuksia alueellisesti. Lisäksi

huomautettiin, että pysyvyyden ja hiilivuodon välttämisen todentaminen päästövähennystoimien osalta on käytännössä vaikeaa, ja lausunnoissa toivottiin esitysluonnoksen mukaisten pysyvyys- ja hiilivuotokriteerien selkeyttämistä.

Toisaalta myös osa lausunnonantajista ehdottivat, että joustomekanismiin olisi sallittava maankäyttösektorin toimia enemmän kuin 1 prosenttiyksikön verran ja aiemmin kuin viimeistään vuonna 2028. Esitysluonnoksessa esitetään, että päästövähennykset eivät saa olla niin edullisia, että ne toteutuisivat muutoinkin. Eräs lausunnonantaja huomautti, että tätä kriteeriä tulisi tarkastella aina tapauskohtaisesti, sillä mikäli markkinoille tulee uusia edullisia toimia, niiden hyödyntämistä ei saisi rajata kategorisesti pois. Tästä esimerkkinä voitaisi pitää esimerkiksi bioperäisen hiilen talteenottoa (BECCS), jonka todellisista kustannuksista ei vielä ole tarkkaa arviota.

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

3.2 Todentajat

Monissa palautteissa esitettiin huoli, ettei esitysluonnoksen mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi tarvittavia osaavia todentajia ole saatavilla tarpeeksi. Palautteissa huomautettiin, että todentajia tarvitaan myös mm. kestävyys- ja päästökauppavaatimusten todentamisessa, ja jo nyt on pulaa osaavista todentajista. Erityisesti haastavana nähtiin nimenomaan joustomekanismiin liittyvien todentajien saatavuus, ja lisäksi on tunnistettu, että todentamiseen liittyvät kustannukset ovat nousussa todentajapalveluiden kysynnän kasvun vuoksi.

4. RFNBO-polttoaineita koskeva vähimmäisosuusvelvoite

Enemmistö lausunnonantajista kannattivat vähimmäisosuusvelvoitetta RFNBO-polttoaineille.

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 tähdennettiin, että Euroopan komission suosituksen mukaisesti RFNBO-velvoite tulisi olla erillinen oma velvoitteensa lisävelvoitteesta.

Eräät lausunnonantajat arvioivat, että Suomessa on käynnistymässä useita RFNBO-hankkeita ja siten vähimmäisosuusvelvoite olisi voitu asettaa kunnianhimoisemmaksi. Lähivuosille suunniteltujen RFNBO-hankkeiden yhteenlaskettu tuotantokapasiteetti ylittää esitetyt vuosittaiset vähimmäisosuusvelvoitteet, joten kansallisten investointihankkeiden suunnitelluissa aikatauluissaan etenemisen varmistamiseksi lausunnonantaja ehdotti mahdollisuutta poiketa lisäjakelovelvoitteen ylittämiseen (5h§) kirjatusta rajoitteesta vähimmäisosuusvelvoitteen osalta ja mahdollisen vähimmäisosuusvelvoitteen ylittymisen siirtymistä seuraavalle velvoitekaudelle täysimääräisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomautti, että RFNBO-polttoaineet ovat ainakin toistaiseksi kustannuksiltaan korkea tapa jakeluvelvoitteen täyttämiseen ja liikenteen päästövähennysten saavuttamiseen. Siksi liikenne- ja viestintäministeriö totesi, että vähimmäisvelvoitteen taso voisi olla lähempänä direktiivin vaatimaa vähimmäistasona ja sen korottamista voitaisiin harkita tulevaisuudessa kustannustason laskiessa

Suurin osa lausunnonantajista piti RFNBO-polttoaineille asetettua seuraamusmaksutasoa yleisesti tärkeänä ja riittävänä, mutta lausuntopalautteissa kuitenkin huomautettiin, että seuraamusmaksutason tulee tosiasiallisesti kannustaa toimijoita päästöttömien polttoaineiden hankintaan.

4.1 Välituotevety

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.

Eräissä lausunnoissa pyydettiin lainsäädännöllistä joustavuutta käyttää välituotevetyä suurempaan osaan RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitteesta, etenkin jos RFNBO-polttoaineiden tarjonta tai käyttö tieliikennesektorilla ei riitä täyttämään asetettua vähimmäisosuusvelvoitetta.

Eräitä välituotevedyn jalostamiseen liittyviä kysymyksiä pyydettiin selvennettäväksi esitysluonnoksen jatkovalmistelussa, erityisesti koskien jalostamoja, jotka jalostavat sekä tieliikennettä lento- ja meriliikennepolttoaineita.

Ympäristöministeriö kannatti launnonaan välituotevedyllä täytettävän osuuden rajaamista, koska välituotevety ei vähennä taakanjakosektorin päästöjä.

5. Liikennesähkö

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

Eräissä palautteissa liikennesähkön sisällyttämistä kannatettiin, sillä sen nähtiin kannustavan toimijoita jakeluinfrainvestointien toteuttamiseen, joka on liikenteen sähköistymisen edellytys. Kuitenkin palautteissa arvioitiin, että näiden investointien tekeminen tulisi olemaan pienille toimijoille haasteellista.

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.

Energiavirasto katsoi, että uusiutuvan liikennesähkön sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen tulisi tehdä niin, 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.

6. Liitteet

Liite 1

Lausunnonantajat

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

Energiateollisuus ry

Energiavirasto

Finnair Oyj

Finnwatch ry

Fortum

Gasgrid Finland

Gasum Oy

Helen Oy

Helsingfors universitet

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
Oikeusministeriö
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
Verohallinto
WWF Suomi
Ympäristöministeriö