

Asia: VN/11908/2023

## **Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämiseksi liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakelovelvoite)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot**

Työ- ja elinkeinoministeriön pyydettyä kirjallista asiantuntijalausuntoa seuraavista asioista Neste Oyj esittää seuraavaa:

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot
2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?
  - 2.1. Mitä mieltä olette erityisesti ehdotetuista hyväksymiskriteereistä, niiden toimivuudesta, todentamisesta, valvonnasta ja hyväksymismenettelystä?
3. Mitä mieltä olette ehdotetusta RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusvelvoitteesta (ml. välituotevety) ja sille asetettavasta seuraamusmaksutasosta?
4. Mitä mieltä olette ehdotetusta mallista lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluelvoitetta?

Taustaa:

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vuosien 2025–2027 jakeluelvoitetasoja siten, että ne nousisivat maltillisesti vuoden 2024 jakeluelvoitetasosta, mutta olisivat silti nykylainsäädäntöä alemmalla tasolla. Myös lisävelvoitteen tasoja alennettaisiin vuosiksi 2026 ja 2027. Laissa säädetyt seuraamusmaksutasot 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 teknisluonteisia muutoksia.

## 1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

### 1.1. Jakeluelvoite on ennustettava ja tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi

Fossiilisista polttoaineista on päästävä eroon. Jakeluelvoitteen alentaminen ei ole linjassa yleisemmän tavoitteen kanssa luopua fossiilisen energian käytöstä. Jakeluelvoite on keskeisin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen.

Jakeluelvoitteen kehityspolusta on aiemmin säädetty lakiin pitkäjänteisesti, vuosikymmeneksi kerralla, voimassa olevan lain mukaan vuoteen 2030 asti. Tämä on, viime vuoteen asti, luonut ennustettavan ja vakaan toimintaympäristön investoinneille ja T&K&I -toiminnalle, ja siten myös tehnyt Suomesta edelläkävijän kestävien biopolttoaineiden kehityksessä ja tuotannossa.

Biokaasun tuotanto ja käyttö liikennepolttoaineena on viime vuosina lisääntynyt merkittävästi. Sähkölaitteiden merkitys on tällä hetkellä vähäinen, mutta Suomeen on rakenteilla ja suunnitteilla useita kyseisiä liikenteen polttoaineita tuottavia demonstraatiolaitoksia ja siten niiden merkitys kasvaa vuotta 2030 lähestyessä.

On todettava, että jakeluelvoitteen alentaminen heikentää luottamusta jakeluelvoitteen ja velvoitetasojen pysyvyyteen ja siten kasvattaa alan investointiepävarmuutta.

Jakeluelvoitteeseen lisätty uusiutuva liikennesähkö vaatisi jakeluelvoitteen tason nostoa - ei laskua aiempaan verrattuna. Liikennesähkön edistäminen on Suomen ilmastosuunnitelmissa nähty jakeluelvoitteen lisäisenä toimintana. Nyt esitetty jakeluelvoiteluonnos sen sijaan korvaa biopolttoaineita eikä fossiilisia polttoaineita.

### 1.2. Suomen taakanjakosektorin tavoitteet aidosti vaarassa

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ilman lentoliikennettä olivat vuonna 2023 yhteensä noin 9,3 Mt CO<sub>2</sub>-ekv, mikä on noin 37 % taakanjakosektorin päästöistä ja noin 23 % kokonaispäästöistä. Tavoitteena on, että liikenteen päästöt vähenevät 50 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon.

EU:n 55-valmiuspaketin myötä Suomen taakanjakosektorin (mm. liikenne, maatalous, jätehuolto, työkoneet ja rakennusten erillislämmitys) päästövähennysvelvoite nousi 50 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä (oli ennen 39 %). Tiukentuvien tavoitteiden saavuttamiseksi Suomen tulee vähentää taakanjakosektorin päästöjä nopeammassa tahdissa, myös liikenteessä. Maankäytön ja metsätalouden hiilinielustakaan Suomi ei saa sitä joustoapua, mitä aiemmin mm. edellisen hallituksen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa KAISUssa on suunniteltu. KAISUssa oli myös laskettu sen varaan, että edellisen hallituksen esityksen mukaisesti biopolttoöljyn jakeluvelvoitetta nostettaisiin vuodesta 2026 alkaen siten, että vuonna 2030 jakeluvelvoite olisi 10 prosentin sijaan 30 prosenttia. Nämäkin asiat on otettava huomioon vuoteen 2030 asti ulottuvia päästövähennyslaskelmia tehdessä ja konkreettista päästöjä vähentävistä toimenpiteistä päätettäessä.

Taakanjakosektorilla jäsenmaat noudattavat sitovaa päästövähennyspolkua. Taakanjakoasetuksen mukaan veloitteen noudattamista tarkastellaan viisivuotisjaksoissa 2021-2025 ja 2026-2030. Mikäli vuosina 2022-23 jakeluveloitteen alentamisen myötä menetettyjä päästövähennyksiä ei kiritä takaisin, on ilmeinen riski, että liikenteen ja koko taakanjakosektorin 2030-päästövähennystavoitteita ei saavuteta.

Saksa on jo joutunut ostamaan päästövähennysyksiköitä muilta jäsenmailta saavuttaakseen taakanjakosektorin tavoitteensa. Saksan toiminta toimii ennakkotapauksena ja pakottaa epäsuorasti muut EU-maat noudattamaan sääntöjä ja kunnioittamaan asetettuja ilmastotavoitteita, eli ostamaan päästöoikeuksia muilta EU-jäseniltä, jos omat tavoitteet jäävät saavuttamatta. Taakanjakoasetuksen mukaan tulee vielä 8 %:n lisävelvoite seuraavalle vuodelle, jos tavoitteeseen ei pääse (eli kerrotaan päästötavoite 1,08:lla).

On kuitenkin huomioitava, että koska jokaisen EU-maan taakanjakosektorin päästötavoite on EU:n 55-valmiuspaketin myötä huomattavasti kiristynyt, ylimääräisten päästövähennysyksiköiden ostaminen saattaa olla hankalaa, ellei mahdotonta. Toisaalta Suomen valtion ei ole viisastakaan ostaa päästövähennysyksiköitä markkinoilta, eli maksaa toisten maiden päästövähennyskeinoja, vaan luoda niilläkin varoilla investointeja ja työpaikkoja kotimaahan. Päästöoikeuksien lähivuosien määrästä ja hinnasta markkinoilla ei tällä hetkellä ole mitään takeita - puhumattakaan vuodesta 2032, jolloin kauden 2026-2030 päästövähennystavoite tulee täsmäyttää.

Lisäksi huomionarvoista on, että EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen (RRF) kautta saadun rahoituksen ehtona on nimenomaisesti, että Suomi pysyy valitulla päästövähennyspolullaan. Suomi saa RRF-avustuksia yhteensä enintään 2,6 miljardia euroa.

### 1.3. Porvoon transformaatio: Nesteellä on potentiaalia olla globaali edelläkävijä toimialan muutoksessa

Neste kehittää strategiansa mukaisesti proaktiivisesti liiketoimintaansa ja suunnittelee Porvoon jalostamonsa siirtämistä raakaöljyn jalostamisesta muihin raaka-aineisiin ja maailmanlaajuisesti johtavaksi uusiutuvien ja kiertotalousratkaisujen tuotantopaikaksi. Nesteen tavoitteena on saavuttaa koko yhtiön tasolla hiilineutraali tuotanto vuoteen 2035 mennessä.

Tavoiteltu transformaatio johtaisi raakaöljyn jalostamisen päättymiseen Porvoossa 2030-luvun puolivälissä. Muuttamalla jalostusyksiköitä uuteen käyttöön Neste tavoittelee merkittävää kasvua uusiutuvien ja kiertotaloustuotteiden tuotannossaan Porvoossa pitkän aikavälin kapasiteettipotentialin ollessa 3 miljoonaa tonnia vuodessa. Nämä muutokset tekisivät Nesteestä maailmanlaajuisen edelläkävijän fossiilisten polttoaineiden toimialan muutoksessa.

Suunnitellun laajuinen transformaatio tulisi vaatimaan arviolta 2,5 miljardin euron investoinnin tulevan vuosikymmenen aikana. Erilliset investointipäätökset tehtäisiin suunnittelun edetessä. Suunnitellusta muutoksesta riippumatta Neste varmistaa jatkossa myös fossiilisten polttoainetuotteiden saatavuuden asiakkailleen.

Vihreällä vedyllä on merkittävä rooli Porvoon jalostamon transformaatioissa. On positiivista, että esitys sisältää jalostusprosessissa käytetyn välituotevedyn keinona täyttää jakeluvelvotetta. Välituotevedyn rajaaminen ehdotuksessa esitettyihin prosenttiosuuksiin RFNBO-mandaatista (0.5 %-yksikköä 2028-2029 ja 1 %-yksikkö 2030) johtaa siihen, että sen hyödyntäminen puhtaassa siirtymässä jää hyvin pieneksi. Porvooseen suunnitteilla oleva 120 MW elektrolyysiyksikön vuotuinen tuotantokapasiteetti on n. 18 kt uusiutuvaa vetyä, mikä vastaa energiana 52 ktoe (noin 1.5 % tieliikenteen kuluttamasta energiasta). Välituotevedyn mandaatin kasvattaminen on kriittistä Porvoon jalostamon tulevaisuuden investointien kannalta Suomen suurimpana vedynkäyttäjänä (yli 80 % koko Suomen vedyn käytöstä), sekä koko Etelä-Suomen vetylaakson toteutumisen (vedyn tuotanto, siirto ja kulutus) ja Suomen hiilineutraaliustavoitteiden kannalta.

### 1.4. Tuotantoa ja kestäviä raaka-aineita on riittävästi

Kestäviä raaka-aineita uusiutuvan dieselin nykyiseen ja rakenteilla tai suunnitteilla olevaan tuotantoon on riittävästi. Raaka-ainehankinta, ml. niiden riittävyys ja hyväksyttävyyys on tietenkin hyvin keskeisessä roolissa, kun näin merkittäviä investointipäätöksiä tehdään.

Markkinaosapuolet kuten Neste tekevät jatkuvasti merkittävää T&K&I-työtä laajentaakseen raaka-ainevalikoimaa ja parantaakseen esimerkiksi prosessi- ja esikäsittelyteknologioita, jotta haastavammat raaka-aineet ovat mahdollisia biopolttoainekäytössä ja volyyymikehitys on mahdollista myös tätä kautta.

Pelkästään Nesteen maailmanlaajuinen uusiutuvien tuotteiden tuotantokapasiteetti on kasvanut 5,5 miljoonaan tonniin (vuoden 2022 alussa: 3,3 miljoonaa tonnia). Valmistuttuaan Rotterdamin laajennushanke edelleen kasvattaa yhtiön uusiutuvien tuotteiden kokonaiskapasiteettia 6,8 miljoonaan tonniin vuoden 2026 loppuun mennessä.

#### 1.5. Suomen ajoneuvokanta uudistuu hitaasti - uusiutuvia polttoaineita tarvitaan

Suomen ajoneuvokannan hidas uudistuminen on tosiasia. Henkilöautojen keskimääräisen romutusiän ollessa yli 22 vuotta, tänä vuonna ostettu auto voi olla liikenteessä vielä vuonna 2045. Autoalan Tiedotuskeskuksen mukaan uusien autojen kysyntä on viimeksi ollut näin alhaalla vuonna 1994, kun talous kääntyi 1990-luvun alussa syvään taantumaa. Ensirekisteröintien vähentyessä myös autokannasta poistuvien autojen määrä vähenee ja autokannan keski-ikä kasvaa entisestään. Olemassa olevan autokannan päästövähennyksiin ainoa nopea vaihtoehto on uusiutuvien polttoaineiden käyttö.

Erityisesti raskaalla liikenteellä on rajoitetusti mahdollisuuksia valita vaihtoehtoisia käyttövoimia. Biokaasu ja uusiutuva diesel ovat ne todennäköisimmät käyttövoimavaihtoehdot, joilla raskaan liikenteen päästöjä vähennetään vielä tulevinakin vuosina - sillä erotuksella että biokaasu vaatii uutta moottoriteknologiaa, kun taas uusiutuva diesel sopii suoraan nykyisiin ajoneuvoihin ja jakeluasemien infrastruktuuriin.

#### 1.6 Edistyneiden biopolttoaineiden vähimmäisvelvoite on säilytettävä

Ehdotamme, että Suomen jakeluvuoritelaisissa jatkettaisiin johdonmukaisesti edistyneiden biopolttoaineiden vähimmäisvelvoitetta rinnakkain uuden RFNBO-polttoaineiden vähimmäisvelvoitteen kanssa. Näin molemmat saisivat ansaitsemansa ja tarvitsemansa investointivarmuuden.

On valitettavaa, että lakiluonnoksessa ehdotetaan oman, erillisen edistyneille biopolttoaineille asetetun vähimmäisvelvoitteen poistamista. Edistyneillä biopolttoaineilla (advanced biofuels) on ollut EU:ssa erityinen rooli ja erityinen alatavoite valikoiduista raaka-aineista tuotettujen biopolttoaineiden tuotannon edistämiseksi. On huomioitava, että mittavia investointeja juuri näiden

Liite 9A:ssa listattujen raaka-aineiden käytölle on tehty ja niiden kehittäminen on käynnissä vuoteen 2030 asti ulottuvien tavoitteiden myötävaikutuksella. Erillinen edistyneiden biopolttoaineiden vähimmäisvelvoite takaisi investointiympäristön ennakoitavuutta ja edesauttaisi investointeja kehittyneiden biopolttoaineiden tuotantoon.

Vaikka RED III laajentaakin alatavoitetta, direktiivi samalla kehottaa jäsenmaita ottamaan Liite 9 A:n erityisesti huomioon jatkossakin:

REDIII, Artikla 25(1): "Jäsenvaltioita kannustetaan asettamaan kansallisella tasolla eriytetyt tavoitteet liitteessä IX olevassa A osassa luetelluista raaka-aineista tuotetuille kehittyneille biopolttoaineille ja biokaasulle sekä muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille tämän kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa esitetyn velvoitteen täyttämiseksi tavalla, jolla edistetään ja laajennetaan molempien polttoaineiden kehittämistä."

Myös EU Komission 2040 ilmastotavoite-ehdotus viittaa edistyneiden biopolttoaineiden tärkeään rooliin ja tarpeeseen pitkälle vuoden 2030 jälkeen.

Edistyneiden biopolttoaineiden listalle (Liite 9A) on myös hiljattain lisätty raaka-aineita, joiden toivotaan laajentavan biopolttoainetuotannon raaka-ainevalikoimaa. Niiden kehittäminen ja niihin investoiminen onnistuu kuitenkin vain ja ainoastaan, jos niiden kysyntää ei horjuteta vaan sen sijaan sitoudutaan jo laissa oleviin tavoitteisiin.

### 1.7 Uutta liitteen 9B raaka-aineille ehdotettua rajoitusta syytä harkita huolellisesti

Lakiluonnos ehdottaa jakeluelvoitteeseen täysin uutta elementtiä: Rajoitusta uusiutuvan energian direktiivin liitteessä 9 B-osassa lueteltujen raaka-aineiden käyttämiseen. Pyydämme arvioimaan, onko rajoituksen asettaminen tarpeen. Huomioitavaa on, että direktiivi ei vaadi rajoituksen asettamista jakeluelvoitteeseen vaan direktiivi viittaa valtioiden, kuten Suomen, raportoinnissaan käyttämiin energiamääriin, jolloin Suomi voi myös kaksoislaskea kyseiset polttoaineet ja biokaasun.

Ehdotettu 1,7 % rajoitus on tiukka, ja ehdotamme, että jos Liite 9B:lle päädytään asettamaan rajoitus, rajaksi asetettaisiin 3,4 % sen mukaisesti, mitä Suomi raportoidessaan saavuttaa.

Korkeampaa rajoitusta puoltaa se, että Komissio lisäsi keväällä 2024 delegoidulla direktiivillä (EU 2024/1405) Liite 9B:lle huomattavan määrän uusia raaka-aineita. Lisäysten myötä Komission on annettava delegoitu asetus, jolla se tarkastelee uudelleen (nostaa) Liitteen 9B raaka-aineille asetetun rajoituksen tasoa. Komissio on em. syytä rohkaissut jäsenmaita tarkastamaan itse

rajoituksen tasoa, kun ne vievät uusiutuvan energian direktiivin muutoksia kansalliseen lainsäädäntönsä.

Lakiluonnoksessa mainittu taustoitus siitä, että Liite 9B-raaka-aineiden osuus on aiemmin ollut alhainen, ei perustele rajoituksen lisäämistä tulevaisuuteen. Ehdotettua korkeampi rajoitus mahdollistaisi nykyisten Liitteen 9B raaka-aineiden lisäksi uusien raaka-aineiden käytön ja Suomen jakeluelvoitteen kilpailukykyisen täyttämisen. Suomen ei kannata luoda itselleen tarpeettomia rajoituksia raaka-aineille.

## **2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?**

### **Mitä mieltä olette erityisesti ehdotetuista hyväksymiskriteereistä, niiden toimivuudesta, todentamisesta, valvonnasta ja hyväksymismenettelystä?**

Orpon hallitusohjelman mukaan jakeluelvoitteen täyttämättä jättämiseen liittyvän seuraamusmaksun tasoa ollaan porrastamassa tuleville vuosille sovitun jakeluelvoitteen nousun osalta. AFRYn mukaan Suomessa suurin osa uusiutuvien polttoaineiden ostosopimuksista solmitaan vuosisopimuksina, mikä tasapainottaa uusiutuvien polttoaineiden hintavaihteluiden vaikutusta. Tämä johtaa myös siihen, että seuraamusmaksutasojen porrastaminen herkästi rajaa jakeluelvoitteen täyttämisen vain tiettyyn seuraamusmaksutasoon asti.

Hallituksen esitys linjaa, että vuonna 2026 jakeluelvoitteen 18 prosentin ylittävältä osalta yleisvelvoitteen täyttämättä jättämisen seuraamusmaksu alennetaan peräti 56,25 prosentilla (4 snt/MJ -> 1,75 snt/MJ) nykyiseen verrattuna. Riski on ilmeinen, että vastuulliset yritykset ja heidän asiakkaansa asetetaan epäreiluun ja eriarvoiseen asemaan, jos seuraamusmaksut tarkoituksella asetetaan liian alhaisiksi.

Seuraamusmaksujen tuotot on tarkoitus korvamerkitä ja ohjata päästöjä vähentäviin toimenpiteisiin, joiden toteutustapa ei vielä ole tiedossa. Vaikuttaa hyvin vahvasti siltä, että lisäksi, todennettavissa olevia joustomekanismeja on mahdotonta löytää merkittävässä mittakaavassa. Siirtyessään kattamaan liikenteen päästövähennyksiä muilla (tuntemattomilla) joustomekanismeilla, Suomi siirtyisi myös avoimesta markkinasta hyvin suljettuun markkinaan.

Yllämainituista syistä seuraamusmaksujen alentaminen tulisi perua kokonaan. Jos alentaminen on kuitenkin pakko tehdä niin 20 prosentin leikkaus kautta linjan olisi jo hyvin merkittävä alentaminen.

## **3. Mitä mieltä olette ehdotetusta RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusvelvoitteesta (ml. välituotevety) ja sille asetettavasta seuraamusmaksutasosta?**

Porvoon jalostamon vetyinvestoinneille ja jalostamon transformaatiolle sekä kansallisten ilmastotavoitteiden ja energiaomavaraisuuden saavuttamiselle on kriittistä, että Suomi toimeenpanee EU:n luomat kannustimet jalostuksessa käytetylle vihreälle vedylle.

RFNBO-vähimmäisosuusvelvoite mahdollistaa, että Suomi saa uusiutuvan vedyn hankkeita ja samalla kotimaisen vetytalouden kehittymisen liikkeelle. Neste tukee linjausta, jossa RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitetta pystyy täyttämään RFNBO-polttoaineiden lisäksi myös kotimaisessa liikennepolttoaineiden valmistuksessa välituotteena käytetyllä vihreällä vedyllä. Välituotevety tarjoaa Suomelle mahdollisuuden täyttää jakeluvelvoitteen RFNBO-velvoitetta kustannustehokkaasti.

Välituotevedyllä on merkittävää olemassa olevaa käyttöpotentiaalia ja sen rajaaminen ehdotuksessa esitettyihin prosenttiosuuksiin RFNBO-mandaatista (0.5 %-yksikköä 2028-2029 ja 1 %-yksikkö 2030) johtaa siihen, että sen hyödyntäminen puhtaassa siirtymässä jää kovin pieneksi. Välituotevedyn mandaatin kasvattaminen on kriittistä tulevaisuuden investointien ja koko Etelä-Suomen vetylaakson toteutumisen kannalta (vedyn tuotanto, siirto ja kulutus). Lisäksi on oleellista, että välituotevety lasketaan keinoksi täyttää lisävelvoitetta, muiden RFNBO-polttoaineiden ohella.

Välituotevedyn osuus RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitteesta on liian pieni (Porvooseen suunnitteilla olevan 120 MW elektrolyysiyksikön tuotantokapasiteetti vastaa noin 1.5 % tieliikenteen kuluttamasta energiasta) ja lainsäädäntöön tulisi luoda joustavuutta käyttää välituotevetyä suurempaan osaan RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitteesta, etenkin jos RFNBO-polttoaineiden tarjonta tai käyttö tieliikennesektorilla ei riitä täyttämään asetettua vähimmäisosuusvelvoitetta. Näin mahdollistettaisiin vihreään vetyyn liittyvät ilmastohyödyt. Suurin osa sähköpolttoaineista tullaan kohdistamaan meri- ja lentoliikenteeseen, mistä johtuen tieliikennekäyttöön soveltuvia sähköpolttoaineita ovat käytännössä synteettinen metaani sekä polttoaineena käytetty uusiutuva vety. Näitä käytäviä ajoneuvoja on kuitenkin hyvin rajallinen määrä. Kaasun jakelu tieliikenteeseen vuonna 2023 oli 31 ktoe (Tilastokeskus) ja vetyä käyttävien ajoneuvojen tarjonta ja jakeluinfrastruktuuri on vielä kehittymätöntä. Tästä syystä RFNBO-polttoaineiden käyttö tieliikennesektorilla voi jäädä alle asetetun tavoitteen.

Neste tukee ehdotusta, että RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitteelle asetetaan oma seuraamusmaksutaso, koska RFNBO:n tuotantokustannukset ovat korkeampia

kuin uusiutuvien polttoaineiden tai kehittyneiden polttoaineiden.

#### **4. Mitä mieltä olette ehdotetusta mallista lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluvelvoitetta?**

Jakeluvelvoitteeseen lisätty uusiutuva liikennesähkö vaatisi jakeluvelvoitteen tason nostoa - ei laskua aiempaan verrattuna. Sähkön lisääminen osaksi jakeluvelvoitetta vähentäisi uusiutuvan polttoaineen jakelua ja lisäisi Suomen tieliikenteen päästöjä, mikäli jakeluvelvoitetta ei nostettaisi.



Huomionarvoista on se, että uusiutuva sähkö lasketaan luonnoksessa kolminkertaisena jakeluelvoitetta täytettäessä, mutta yksinkertaisena jakeluelvoitteen kokoa määriteltäessä.

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.

Jos uusiutuva liikennesähkö kuitenkin lisätään osaksi jakeluelvoitetta, kannatamme ehdotusta, että vain julkinen lataus otetaan mukaan jakeluelvoitteen piiriin. Jos ensivaiheessa sekä julkinen että yksityinen lataus otettaisiin mukaan, riskinä on, että järjestelmästä tulee hallinnollisesti raskas ja monimutkainen. AFRYn kirjaamia haasteita yksityisen latauksen mukaan ottamiselle ovat:

Kotilatauksista saatavan hyvityksen vaikutus sähköautojen yleistymiseen vaikea arvioida.

Ei kata latausinfrastruktuuriin investoivia toimijoita.

Hyvityksen määrittäminen kotilatauksessa; aito mittaus- vai tyyppikulutusarvo, miten huomioidaan ei-julkinen yrityslataaminen esim. logistiikkakeskukset.

Sähköautojen omistajaa on vaikea pakottaa osaksi järjestelmää jolloin osa yksityisestä latauksesta jää jakeluelvoitteen ulkopuolelle.

Jakeluelvoitteen alaisen toimijan määrittäminen yksityisessä latauksessa.

Väärinkäytön estäminen hankalaa niin, ettei latauspisteeltä ei ladata muita laitteita.

Muita huomioita liikennesähköstä:

Uusiutuva energia

Mallin tulisi huomioida operaattoreiden sähkön hankintasopimukset uusiutuvan energian käytön osalta. Suora yhteys uusiutuvan sähkön tuotantoon ei ole todennäköistä, koska hyvät latauspaikat (moottoriteiden varret, ostoskeskukset, logistiikkakeskukset) ovat todennäköisesti eri paikkoja, kuin hyvät uusiutuvan energian tuotantopaikat.

Yksinkertaisuus

Mallin tulisi olla yksinkertainen operoida ja aiheuttaa vähän hallinnollista työtä osapuolille. Itävallan käyttämä 1 GWh raja-arvo tiketti kauppaan osallistumiselle rajaisi kaikista pienimmät, muutaman latauspisteen operaattorit pois, ja samalla vähentäisi mallin aiheuttamaa hallinnollista työtä. Kaikista

pienimpien toimijoiden rajaaminen pois ei näkemyksemme mukaan vähennä merkittävästi raportoitavan sähkön kokonaismäärää. On myös mahdollista, että syntyy toimijoita, jotka raportoivat useamman pienen operaattorin sähkön.

#### Saavutettavuus

“Julkinen latauspiste” on määriteltävä yksiselitteisesti. Liikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakelunelvoitejärjestelmän uudistaminen: RED III direktiivimuutoksen kansallinen toteutus ja vaikutusarviot -raportissa käytetty julkisen latauksen määritelmä on mielestämme toimiva:

“Julkisella latauksella tarkoitetaan latausasemaa, joka on kaikille saavutettavissa eli latauspisteelle on kaikilla käyttäjillä vapaa pääsy ilman syrjiviä ehtoja ympäri vuorokauden.”

#### Maksaminen

AFIR-asetuksen artikla 5:n mukainen vaatimus latauksen maksamiselle tulisi olla vaatimuksena niiden latauspisteiden osalta, jotka luetaan mukaan järjestelmään:

Vähintään 50 kW latauspisteiden on mahdollistettava jompikumpi seuraavista maksutavoista:

- a) maksukortinlukija
- b) lähimaksu

Hellström Mattias  
Neste Oyj