

Asia: VN/20525/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Ilmastopaneeli näkee myönteisenä ja tärkeänä, että lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös sellaisten ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, osuuden asteittaisesta laskemisesta nolnaan prosenttiin. Moniin tällä hetkellä Suomenkin markkinoilla oleviin biopolttoaineisiin liittyy epäsuoria maankäyttövaikutuksia, joiden seurauksena biopolttoaineiden globaalit ilmastovaikutukset ylittävät fossiilisten polttoaineiden elinkaariset kasvihuonekaasupäästövaikutukset.

Hallituksen esitys itse biopolttoaineiden jakeluelvoitteen alentamisesta kaavaillusta ei ole kuitenkaan kannatettavaa. Kuten Ilmastopaneeli on jo useasti aiemmin lausunut, hallituksen esitys laskea polttoaineen hintaa jakeluelvoitetta alentamalla on sekä epäjohdonmukaista politiikkaa että hintavaikutuksiltaan epävarmaa. Se tarjoaa vääränlaisen markkinasignaalin ja hidastaa vihreää siirtymää liikenteessä. Liikenteen verotuksen uudistukset tulisi suunnitella ja toteuttaa pikemminkin siten, että ne vähentävät päästöjä, jouduttavat autokannan uudistumista ja ohjaavat liikkumista kestävään suuntaan.

Ilmastopaneeli katsoo myös, että esityksellä on negatiivinen kannustinvaikutus biopolttoaineen tuottajille. Jo lyhytaikainen veloitteen lasku aiheuttaa tuottajille tulonmenetystä ja kustannuksia. Pidemmällä aikavälillä kyse on investointiympäristön vakaudesta ja luottamuksesta siihen, että tällaisiin epäjohdonmukaisiin toimiin ei jatkossa turvauduta.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde. Kuten luonnoksessa hallituksen esitykseksi varsin ansiokkaasti todetaan, jakeluelvoite on keskeinen keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja sen muuttaminen vaikuttaa liikenteen lisäksi suoraan koko taakanjakosektorin

päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Ilmastopaneeli on yhtä mieltä luonnoksessa esitetyn arvion kanssa, että liikenteen päästöt jäävät ehdotuksen myötä korkeammalle tasolle kuin liikenteelle hahmotettu päästöjen perusura. Ilmastopaneeli arvioi päästöjen kasvavan noin 0,9 Mt suhteessa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman, KAISUn, vähennysuraan vuonna 2024 (ja 1,5 Mt suhteessa Marinin hallitukseen kaavailemaan jakeluelvoitteen nostoon 28 prosenttiin).

Ilmastopaneeli katsoo, että jakeluelvoitteen maltillinen nosto jo 2024 turvaisi varmemmin tavoitteen puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä ja taakanjakosektorin velvoittavan päästötavoitteen (17,2 Mt) saavuttamisen, sillä liikenteen sähköistymisvauhti on hidastunut inflaation ja koron nousun vuoksi. Paneeli muistuttaa myös, että KAISUssa linjatut toimet eivät ole riittäviä taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Lisähaaste, johon tulee varautua taakanjakosektorilla sekä erityisesti liikenteen toimin, liittyy päätökseen käyttää nk. joustoja. Ne ovat toisella sektorilla tapahtuvia ilmastotoimia, jotka lasketaan toisen sektorin taseeseen. KAISU nojaa siihen, että maankäyttösektorilta (LULUCF-sektorilta) olisi saatavissa tällainen jousto, mutta LULUCF-sektorin nettoielun epäsuotuisa kehitys tarkoittaa, että ehdotettu 0,4 Mt vuotuinen jousto ei ole käytettävissä ainoanaakaan vuonna.

Suomen taakanjakosektorin päästöjen on vähennyttävä lineaarisesti ajanjaksolla 2021–2030. Jos Suomelle osoitettu vuotuinen päästökaikki ylitetään jonakin vuonna, ylitys voidaan hyvittää edellisten vuosien ylijäämällä tai mikäli ylijäämää ei ole, sanktiona on päästökaikkiin ylityksen kompensointi seuraavana vuonna korotettuna kertoimella 1,08. Paneelin alustavien laskelmien valossa Suomi voi pysyä jaettavien päästökaikkiöiden puitteissa alennetun mutta ajassa kasvavan jakeluelvoitteen oloissa, mikäli KAISUn kaikki toimet toteutuvat. Silloin kuitenkin taakanjakosektorin vuoden 2030 päästöt ylittävät Suomelle asetetun tavoitteen noin 1–2 miljoonalla tonnilla. Liikenteen päästövähennysten toteuttaminen etupainotteisesti toisi puskuria, jota tarvitaan taakanjakosektorin päästövähennystoimien epävarmuuksien eliminointiin lähestyttäessä vuotta 2030.

Ilmastopaneeli ei kannata hallituksen esityksen mukaisesta jakeluelvoitteen laskua vaan suosittaa jakeluelvoitteen maltillista nostoa vuodesta 2024 lähtien edellä esitettyjen syiden takia. Vaikutukset liikenteen päästövähennyksien hidastumiseen tai jopa pysähtymiseen tulee arvioida tarkoin ja esittää päivitetty suunnitelma, jotta taakanjakosektorin ilmastotavoitteet saavutetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti tällä vuosikymmenellä. Ilmastopaneeli korostaa, että hallitusohjelmaan kirjattu arjen kustannusten nousun välttäminen voitaisiin toteuttaa vero- ja tukipolitiikan muutoksilla, jotka kompensoisivat liikenteen nousevat kustannukset. Nyt sinänsä perusteltua tulonjakopolitiikkaa tehdään päästöjä kasvattamalla. Paneeli huomauttaa lopuksi, että Euroopassa on tehty merkittäviä investointeja kestävien biopolttoaineiden tuotantokapasiteettiin, mikä kasvattaa niiden tarjontaa ja laskee hintaa. Täten mekaaninen oletus kustannusten noususta ei välttämättä toteudu, vaan jakeluelvoitteen nosto voi johtaa arvioitua maltillisempaan vaikutukseen.

Karttunen Maria

Suomen ilmastopaneeli - Suomen ilmastopaneeli, Markku Ollikainen ja Jyri
Seppälä, sihteeri Maria Karttunen