



12.5.2022

VN/11878/2022

## **Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta**

Ympäristöministeriö kiittää tilaisuudesta lausua luonnokseksi hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta.

Ehdotetun jakeluvolvoitelain muuttamisen tavoitteena on alentaa väliaikaisesti liikenteen polttoaineiden hintoja. Uusiutuvien polttoaineiden jakeluvolvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuosiksi 2022 ja 2023. Vuoden 2022 jakeluvolvoite olisi näin ollen 12 prosenttia ja 13,5 prosenttia vuonna 2023. Lisäksi jakeluvolvoitteen ylittämistä koskevaa sääntelyä lievennettäisiin väliaikaisesti vuosien 2022 ja 2023 osalta. Ehdotuksen mukaan vuosien 2022 ja 2023 ylittäytö voitaisiin huomioida kokonaisuudessaan vuosien 2023 ja 2024 jakeluvolvoitteen täytössä. Varautumisen ministeriötyöryhmä linjasi 7.4.2022, että jakeluvolvoitetta alennetaan väliaikaisesti 7,5 prosenttiyksiköllä. Alennukset kohdistuvat vuosiin 2022 ja 2023. Samassa yhteydessä linjattiin, että vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäävät päästövähennykset katetaan nopeuttamalla jakeluvolvoitteen korotuksia lainsäädännössä.

Ympäristöministeriö katsoo, että lainmuutos lisää selvästi Suomen hiilidioksidipäästöjä vuosina 2022 ja 2023. Toimenpiteen laskennallinen päästövaikutus vuosilta 2022 ja 2023 on yhteensä karkeasti arvoituna 1,5 Mt hiilidioksidia eli hyvin huomattava. Tämä päästövaikutus ei pienene sen johdosta, että liikenteen päästöt muista syistä mahdollisesti vähenevät, kuten luonnoksessa hallituksen esitykseksi virheellisesti todetaan. Kun arvioidaan nyt käsiteltävänä olevan toimenpiteen päästövaikutusta, vertailukohtana tulee käyttää tilannetta ilman tätä toimenpidettä pitäen muut oletukset ennallaan. Jakeluvolvoite on tärkein liikenteen hiilidioksidipäästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Kaisu-suunnitelma nojaa vahvasti sen varaan, että jakeluvolvoite on käytössä nykyisen lainsäädännön mukaisesti ja että volvoitteen kiristäminen 34 %:iin vuoteen 2030 mennessä voidaan toimeenpanna. Ilmastopaneelin lausunnossa Kaisu-suunnitelmasta painotettiin ilmastotoimien etupainotteisuutta kaudella 2021-2030. Jakeluvolvoitteen väliaikainen laskeminen kauden alussa olisi etupainoisuutta heikentävä toimenpide, joka johtaisi tarpeeseen kiristää ilmastopolitiikkaa loppukaudella tuntuvasti. On mahdollista, että jakeluvolvoitteen alentaminen johtaa myös lisäpäästövähennysten tarpeeseen muilla keinoin liikennesektorilla tai laajemmin taakanjakosektorilla.

Toimenpide aiheuttaa riskin, että Suomi ei pääse ns. EU:n taakanjakoasetuksen mukaisiin tavoitteisiin kyseisinä vuosina tai joinain vuosina sen jälkeen. Siten, vaikka taakanjakoasetuksessa on mahdollisuus käyttää erityyppisiä joustoja vuosien välillä (mm. pankituksia), ei joustojen tai tulevien vuosien jakeluvolvoitteen nostojen avulla täysin pystytäkään takaamaan, että Suomi pääsee vuotuisiin päästökiintiöihinsä. Myös nyt neuvoteltavassa taakanjakoasetuksen muutoksessa komission ehdotuksessa jäsenvaltioilla olisi voimassa olevan asetuksen kaltaisesta velvoite noudattaa sekä vuotuisia päästökiintiöitä että lineaarista päästövähennyspolkua.

Taakanajakosektorilla päästökehitykseen vaikuttaa moni muukin asia kuin jakeluvelfoite ja sen muutokset. Tähänastiset kokemukset osoittavat, että päästökehityksen täsmällinen ohjaus on erittäin vaikeaa johtuen monesta epävarmuustekijästä sekä taakanajakosektorin monisektorisuudesta, eikä päästökehitystä voida ohjata pelkästään jakeluvelfoitteella. Lisäksi vielä tässä vaiheessa vuoden 2021 päästötason arviointi on erittäin haasteellista, joten pankitusten käyttömahdollisuutta ei tiedetä varmasti. Vuonna 2021 saatavia mahdollisia pankituksia voidaan myös tarvita tulevina vuosina, kun vuotuiset päästökiintiöt kiristyvät. Tässä vaiheessa on myös ennen aikaista arvioida, alittuivatko päästöt vuonna 2021 Suomelle asetetun päästökiintiön ja kuinka paljon, tästä saadaan ennakkotietoja vasta toukokuun lopulla.

Ympäristöministeriö katsoo myös, että jakeluvelfoitteen alenaminen ei olisi linjassa yleisemmän tavoitteen kanssa luopua fossiilisen energian ja venäläisen energian käytöstä vaan se päinvastoin hidastaisi öljyriippuvuuden vähentämistä.

Ympäristöministeriö yhtyy hallituksen esityksen luonnoksen vaikutusarvioon siinä, että hintavaikutuksen toteutumiseen ja sen ajankohtaan sisältyy suuria epävarmuuksia. Vaikutuksissa voi olla myös merkittäviä jakelijakohtaisia eroja, eikä varmuutta ole siitä, miten hintavaikutus lopulta siirtyy polttoaineiden kuluttajahintoihin. Varmuutta ei ole myöskään siitä, kuinka jakelijat reagoivat näin äkillisesti tehtyyn jakeluvelfoitteen muutokseen.

Toimenpide saattaa myös heikentää luottamusta uusiutuvan energian ja ilmastopolitiikan pitkäjänteisyyteen ja siten heikentää investoijien halukkuutta toteuttaa hankkeita Suomessa. Jakeluvelfoitteen heikentäminen esitetyllä tavalla saattaa myös luoda odotuksia siitä, että tähän toimenpiteeseen saatetaan turvautua jatkossakin, vaikka nyt todetaankin, että kyse on kertaluontoisesta muutoksesta.

Ympäristöministeriö katsoo, että on tärkeä sitoutua siihen, että jakeluvelfoitteen alentamisesta johtuva päästöjen kasvu kompensoidaan täysimääräisesti myöhemmin tehtävällä jakeluvelfoitteen kiristämällä. Käytännössä tämä tarkoittaa noin 1,5 Mt:n päästö määrän kompensoiminen vuodesta 2024 lähtien toteutuvalla jakeluvelfoitteen kiristämällä.

Yllä mainittujen seikkojen takia ympäristöministeriö katsookin, että velvoitteen lasku tulisi rajata mahdollisimman pieneksi sekä määrällisesti (prosentteissa) että ajallisesti (vuosissa), ja että vastaava nosto tulisi tehdä mahdollisimman nopeasti ja etupainotteisesti johtuen taakanjakoasetuksen velvoitteista Suomelle.

Yljohtaja Leena Ylä-Mononen

Erityisasiantuntija Ville Laasonen