

Asia: VN/11878/2022

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Ilmastopaneeli

Ilmastopanelisti Markku Ollikainen, tiedesihteerit Matti Hyyrynen ja Marianne Leino

Pääsisältö

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia, joka pyrkii edistämään uusiutuvien polttoaineiden käyttöä liikenteessä. Jakeluvelvoite edellyttää tietyn uusiutuvan polttoainemäärän jakelemista vuosittain. Uusiutuvien polttoaineiden korkeammista tuotantokustannuksista johtuen polttoaineiden pumppuhinta nousee velvoitetason noustessa. Johtuen äkillisestä energiahintojen noususta, ministeriötyöryhmä linjasi 7.4.2022, että uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta alennettaisiin 7,5%:lla vuosiksi 2022 ja 2023. Jakeluvelvoite olisi näin ollen 12% vuonna 2022 ja 13,5% vuonna 2023. Lisäksi ehdotuksen mukaan vuosien 2022 ja 2023 ylitäyttö voitaisiin huomioida kokonaisuudessaan vuosien 2023 ja 2024 jakeluvelvoitteen täytössä. Samassa yhteydessä linjattiin, että vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäävät päästövähennykset katetaan nopeuttamalla jakeluvelvoitteen korotuksia lainsäädännössä. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaisesti jakeluvelvoitetta korotettiin 30 prosentista 34 prosenttiin, koska jakeluvelvoitteeseen sisällytettiin myös biokaasu ja sähköpolttoaineet. Ehdotetun jakeluvelvoitelain muuttamisen tavoitteena on alentaa väliaikaisesti liikenteen polttoaineiden hintoja. Jakeluvelvoitteen alentamisen 7,5%:lla arvioidaan vaikuttavan dieselin pumppuhintaan alentavasti noin 12 senttiä litralta. Bensiinin hintaan velvoitteen alentamisella on pienempi vaikutus, sillä jakeluvelvoitetta täytetään lähinnä uusiutuvalla dieselillä.

Yleiset huomiot

Jakeluvelvoite on keskeisin liikenteen CO₂-päästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Tieliikenteen päästöt olivat vuonna 2020 noin 10,4 Mt CO₂. Esityksen mukaan vuosien 2022 ja 2023 jakeluvelvoitteen alentaminen kasvattaisi liikenteen päästöjä yhteensä yli 1,5 Mt CO₂, mikäli yhtiöt jakelevat uusiutuvia polttoaineita velvoitteen mukaisesti. Valtioneuvoston esityksessä todetaan, että vuosien 2022 ja 2023 jakeluvelvoitteen laskun johdosta saavuttamatta jääneet päästövähennykset kompensoidaan jakeluvelvoitteen säädettyä nopeammilla korotuksilla vuoteen 2030 mennessä. Jakeluvelvoitteen korotuksista tullaan säätämään erikseen syksyllä 2022.

Ilmastopaneelin näkemys

Ilmastopaneeli katsoo, että hallituksen esitys laskea polttoaineen hintaa laskelmalla jakeluvelvoitetta vuosina 2022 ja 2023 on ilmastopoliittisesti epä johdonmukainen, ja tarjotessaan vääränlaisen markkinasignaalin hidastaa vihreää siirtymää liikenteessä. Arvioitu polttoaineiden hinnan lasku riippuu markkinoiden reaktiosta, eikä valtio voi taata sen toteutumista. Sitä paitsi, kun Suomen ohella muutkin maat tekevät vastaavia toimia, suhteellinen kysyntä raakaöljylle lisääntyy, mikä nostaa öljyn hintaa, jolloin toimi kääntyy itseään vastaan.

Ilmastopaneeli katsoo, että esityksessä arvioitu 1,5 Mt:n päästövaikutus on merkittävä, ja se voi, kuten esityksessäkin todetaan, johtaa taakanjakosektorin päästökiintiön ylittymiseen. Tällaisessa tilanteessa päästökiintiön ylitys tulee kattaa joko edellisten vuosien ylijäämällä tai mikäli ylijäämää ei ole, se on sanktiona kompensoitava seuraavana vuonna korotettuna tekijällä 1,08.

Ilmastopaneelin huomauttaa lisäksi, että esityksessä ei ole varmistettu onko jakeluvelvoitteen laskun johdosta saavuttamatta jääneiden päästövähennyksien kompensointi jakeluvelvoitteen säädettyä nopeammilla korotuksilla vuoteen 2030 mennessä riittävä. Kompensoinnin toteutuminen ylipäättänsä on epävarmaa.

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

Ilmastopaneeli muistuttaa myös, että hallitus jo päätti työmatkakuluvähennyksen korotuksesta kuluttajille. Kuljetus- ja logistiikkayritysten ongelmiin olisi voitu vastata palauttamalla niille osa polttoaineveroista. Tällöin ei olisi ollut tarvetta hintasuhteiden muuttamiseen ja hintavaikutuksen alistamiseen epävarmuudelle, jonka polttoaineenjakeleumarkkinoilla toteutuu. Suomella on negatiivisia kokemuksia arvonlisäverojen laskusta, jolla tavoiteltiin kuluttajien kohtaamien hintojen laskua, mikä ei toteutunut.

Sihvonen Matti
Suomen ilmastopaneeli