

Viite: lausuntopyyntönne VN/11878/2022 (29.4.2022)

Hallituksen esitys laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamista; liikenne- ja viestintäministeriön lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiasta.

Ehdotetun jakeluvelvoitelain muuttamisen tavoitteena on alentaa väliaikaisesti liikenteen polttoaineiden korkeaksi kohonneita hintoja. Uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuosiksi 2022 ja 2023. Vuoden 2022 jakeluvelvoite olisi näin ollen 12 prosenttia ja vuoden 2023 jakeluvelvoite 13,5 prosenttia. Lisäksi jakeluvelvoitteen ylittämistä koskevaa sääntelyä lievennettäisiin väliaikaisesti vuosien 2022 ja 2023 osalta. Ehdotuksen mukaan vuosien 2022 ja 2023 ylityttö voitaisiin huomioida kokonaisuudessaan vuosien 2023 ja 2024 jakeluvelvoitteen täytössä.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että toimia polttoaineiden hinnannousun haitallisten vaikutusten lieventämiseksi tarvitaan, mutta että jakeluvelvoitteen alentaminen ei ole paras keino tähän. Jakeluvelvoitteen alentamisen **hintavaikutus on epävarma**, ja velvoitteen väliaikaisella muuttamisella voi olla **haitallisia vaikutuksia uusiutuvien polttoaineiden tuotantoa koskeviin investointipäätöksiin. Jakeluvelvoitteen alentaminen on erittäin ongelmallista liikenteen ja koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta.**

Liikennesektori tuottaa lähes 40 % kaikista taakanjakosektorin päästöistä, ja jakeluvelvoite on vielä 2020-luvulla merkittävin päästövähennyskeino liikenteessä. 7,5 prosentin kevennys jakeluvelvoitteessa aiheuttaa arviolta noin 0,75 Mt vuosittaisen päästölisäyksen liikenteessä. Jos velvoitetta kevennetään sekä vuonna 2022 että vuonna 2023, päästölisäys taakanjakosektorilla on yhteensä 1,5 Mt. Päästölisäys on erittäin suuri. Vertailun vuoksi todettakoon, että kaikki Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan viedyt uudet toimet vähentävät liikenteen päästöjä vuonna 2030 yhteensä vain 1,25 Mt.

Varautumisen ministerityöryhmässä on linjattu, että vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäävät päästövähennykset katetaan nopeuttamalla jakeluvelvoitteen korotuksia lainsäädännössä [vuosina 2024-2030]. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa taas on linjattu, että jakeluvelvoitetta korotetaan 30 prosentista 34 prosenttiin, koska jakeluvelvoitteeseen on vuoden 2022 alusta sisällytetty myös biokaasu ja vuoden 2023 alusta sähköpolttoaineet. Liikenne- ja viestintäministeriö

katsoo, että nämä muutokset ovat liikenteen päästövähennysten kannalta aivan olennaisia. Yksittäisten vuosien päästövähennyksillä on suuri merkitys kokonaistavoitteen saavuttamisen kannalta, sillä EU:n taakanjakoasetus määrittelee jokaiselle maalle lineaarisesti laskevan päästövähennyspolun. Jotta jakeluvelvoitteen avulla saataisiin aikaan yhtä suuri kumulatiivinen päästövähennys vuoteen 2030 mennessä kuin aiemmin on arvioitu ja liikenteen tavoitteet sekä koko taakanjakosektorin velvoitteet saavutetaan, **velvoitetta tulee vastaavasti tiukentaa vuosina 2024-2030.**

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että jakeluvelvoitteen lasku on tilapäinen toimi ja kiristyvälle jakeluvelvoitteen uralle palaaminen on välttämätöntä. Siihen sisältyy kuitenkin riskejä. Se, että velvoitetta pitää vuodesta 2024 alkaen tiukentaa hyvin nopeasti vuosien 2022 ja -23 aikana tehtyjen kevennysten kompensoimiseksi, muodostaa huomattavan äkillisen polttoaineiden kuluttajahintojen nousun riskin kevennyksen loppuessa. Haasteena on toimeenpanna velvoitteen tiukentaminen niin, että yksittäisen vuoden jakeluvelvoite ei nouse liian jyrkästi edelliseen vuoteen nähden, mutta mahdollistaa tarpeellisen ja sovitun siirtymän 34 prosentin jakeluvelvoitteeseen vuonna 2030.

Nyt annetun ehdotuksen mukaan myös vuosien 2022 ja 2023 ylitäyttö voitaisiin huomioida kokonaisuudessaan vuosien 2023 ja 2024 jakeluvelvoitteen täytössä. Liikenne- ja viestintäministeriö kannattaa tätä ehdotusta ja katsoo, että se osaltaan voisi lieventää tulevan velvoitetason noston vaikutuksia polttoaineiden hintaan.

Edelleen liikenne- ja viestintäministeriö haluaa nostaa esiin jakeluvelvoitteen alentamisen aikaansaamat ongelmat Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman (RRP) tavoitteiden saavuttamisen ja RRF-rahoituksen saamisen kannalta. RRP-suunnitelmassa ja komission siitä tekemässä implementointipäätöksessä on asetettu tavoitteeksi, että Suomen liikennesektori on Q2/2026 mennessä lineaarisella päästövähennyspolulla (=vähentänyt päästöjä vähintään -29 % vuoden 2025 lopussa) suhteessa vuodelle 2030 asetettuun tavoitteeseen. Jakeluvelvoitteen väliaikainenkin keventäminen vaikuttaa suoraan päästöjen lineaariseen vähenemiseen ja voi siten vaarantaa tavoitteen saavuttamisen. Komission valmisteluohjeistuksen mukaan välitavoitteiden tai tavoitteiden saavuttamatta jääminen johtaa maksujen keskeyttämiseen ja jäsenvaltion saamaa taloudellista tukea voidaan vähentää. Vaarana on, että esim. fossiilittoman liikenteen tiekartan toimien saama RRF-rahoitus (jakeluinfratuet, hankintatuet) jäävät saamatta, jos liikenteen päästöt eivät vuonna 2026 ole ilmoitetulla päästövähennysuralla.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että edellä mainittujen riskien tulee näkyä myös lausuttavana olevan hallitusten esityksen vaikutuksien kuvauksessa.

Sabina Lindström
Osastopäällikkö, ylijohtaja

Saara Jääskeläinen
Liikenneneuvos

Liitteet -

Jakelu Työ- ja elinkeinoministeriö

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--