

Asia: VN/34422/2021

## **Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 4 ja 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Lausunto luonnokseen hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 4 ja 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta (VN/34422/2021)

Lausunnon antaja: Stop autoilijoiden kuritukselle!- kansanliike

Kuvaus lausunnon antajasta: Stop Autoilijoiden kuritukselle! -liike kokoaa autoiluun liittyvää kansalaiskeskustelua ja tutkimustietoa päättäjien, asiantuntijoiden ja kansalaisten hyödynnettäväksi.

Stop Autoilijoiden kuritukselle! on riippumaton, kokemusasiantuntijapaneeli, joka tukee tieliikenteeseen ja sen verotukseen liittyvää päätöksentekoa. Edistämme kokemustieteen ja politiikan vuoropuhelua välittämällä tietoa päätöksentekijöille ja osallistumalla kantaaottavasti julkiseen keskusteluun.

Yhdymme NEOT:in lausuntoon ja lisäksi lausumme seuraavaa

Lausuntoa on pyydetty erityisesti esityksen vaikutuksista ja lausunnossa otamme kantaa pääsääntöisesti kotitalouksien osalta, mutta myös yritysten kannalta.

Yleisesti:

Laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä tuli voimaan vuoden 2008 alusta. EU-lainsäädäntö määrää, että vuoteen 2030 mennessä tieliikenteen käytössä olevat polttoaineet sisältävät 14 % uusiutuvia polttoaineita. EU valvoo, että jäsenmaat toimivat asetetun velvoitteen mukaan. Kukin jäsenmaa voi kuitenkin halutessaan asettaa myös korkeammat vuotuiset tavoitteet.

Suomessa asetettiin tavoitteet jo aikaisessa vaiheessa korkealle, sillä biopolttoaineiden jakeluelvoite on yli kaksinkertainen EU:hun verrattuna. Osa EU-maista on tähän mennessä sivuuttanut jakeluelvoitteen kokonaan eli heillä ei ole jakeluelvoitetta käytössä.

Pidämme hyvänä, että jakeluelvoitetta alennetaan ja siltä osin esitys on kannatettava.

Esityksen mukaan uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuodeksi 2023 eli 13,5 prosenttiin.

Jakeluelvoitteen alentamisesta vuosilta 2022 ja 2023 toteuttamatta jääneet päästövähennykset katettaisiin korottamalla seuraavien vuosien jakeluelvoitetta. Samalla vuoden 2030 jakeluelvoitetta nostettaisiin 34 prosenttiin lisäämällä biokaasu jakeluelvoitteeseen.

Näkemyksemme mukaan, mikäli hallituksen esitys toteutuisi esitetystä muodosta, sillä olisi enemmän negatiivisia kuin positiivisia vaikutuksia, niin liike-elämään kuin tavallisen kansalaisen arkeen, maksukykyyn ja ostovoimaan.

Korkeasti verotettujen polttoaineiden hintaa nostavat päätökset syövät maamme kilpailukykyä ja kotitalouksien käytettävissä olevia varoja nostaten yleisemminkin hintatasoa. Autoilun kallistuminen viime vuosien jakeluelvoitetasoilla on lisännyt epätoivottavaa kehitystä monella elämänalueella, mikä antaa varoittavan signaalin.

Suomessa on suhteellisesti tasoltaan Euroopan kireimpiin kuuluva polttomoottoriajoneuvoliikenteen veromalli. Autoilijoiden kustannustaakkaa pitäisi pyrkiä keventämään eikä lisäämään, mitä jakeluelvoite tekee.

Kestävän biokomponentin rajallinen määrä ja ylipäättään biopolttoaineiden tuotantokustannukset nostavat hintaa. Koska kilpailu uusiutuvista polttoaineista ja erityisesti kehittyneistä biopolttoaineista tulee kiristymään, kun kansallisten regulaatioiden ja RED II –direktiivin

velvoitetasot nousevat, minimiä korkeampi jakeluelvoite maksaa kohtuuttomasti eri muodoissaan yhteiskunnallemme.

Sen lisäksi, että tuotantokapasiteetti on globaali, niin uusiutuvien biopolttoaineiden käytön vaikutus ilmastoon on globaalilla tasolla täsmälleen sama riippumatta siitä missä niitä käytetään. Jakeluelvoitetason kasvattaminen ja vieläpä nopeutetusti on tehotonta Suomessa, koska sen päästöjä vähentävä vaikutus on globaalisti minimaalinen. Tästä syystä jakeluelvoitteen tulisi ehdottomasti pysyä vähäväkisessä Suomessa EU:n minimissä – joka tapauksessa alle 14 prosentissa vähintään vuoteen 2030 asti – eikä tämän jälkeenkään jakeluelvoitteen taso saa korottaa käytössä olevien polttomoottoriautojen kustannuksia kohtuuttomasti.

Jakeluelvoitteen poistamista kannattaisi myös tutkia uusin tiedoin. Käydessämme läpi kotimaisia ja ulkomaisia selvityksiä ja tutkimuksia jakeluelvoitteeseen liittyen kallistuimme voimakkaasti poistamisen kannalle.

Kansainvälisen tilanteen muututtua ja soveltuvien uusiutuvien raaka-aineiden vähennyttyä sekä niiden rajallisen saannin vuoksi on täysin perusteltua ja välttämätöntä tarkistaa Suomen erittäin kunnianhimoisia hiilineutraaliustavoitteita ja samalla jakeluelvoitetta alaspäin. Suomen jo valmiiksi korkeat polttoaineerotus (osa verosta hiilidioksidiveroa) ja ajoneuvovero (perusvero perustuu ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin) tulee huomioida, kun asetetaan jakeluelvoitetasoa, joka nostaa polttoaineiden hintoja useiden lähteiden mukaan. Autoliikenne kantaa jo nyt osuuttaan suurempaa maksutaakkaa CO<sub>2</sub>-päästöistä.

Polttoaineiden kustannuksella on suuri merkitys kotitalouksien ostovoiman kehitykseen, liikkumismahdollisuuksiin, maakuljetuksiin ja merikuljetuksiin. Energian hinnan nousu vaikuttaa suoraan ja epäsuorasti mm. asumiseen, teollisuuteen, tuotteisiin ja palveluihin laajasti kaikkialla Suomessa.

Laskelmat päästötavoitteiden saavuttamisesta nojaavat vahvasti ennusteisiin mm. uusiutuvasta autokannasta ja siinä erityisesti täyssähköautojen määrän voimakkaaseen kasvuun vuoteen 2030 mennessä. Ennusteet ovat vahvasti ylimitoitettu mm. autokannan uusiutumisen osalta.

Tällä hetkellä ostovoiman romahtamisen ja inflaation kiihtymisen johdosta trendi on pikemminkin vaihtaa uudempia autoja vanhempiin, jolloin kohtuuhintaisen vähäpäästöisemmän polttoaineen saatavuus on päästöjen vähentämisen osalta tärkeässä roolissa. Polttomoottoriautoja tulee olemaan selvästi ennustettua enemmän liikenteessä vielä 2030 ja siitä eteenpäin.

Automarkkinoilla on nähtävissä epätavallinen ilmiö, mikä johtuu mm. tuotannon pullonkauloista, komponentti- ja akkupulasta eli toimitusongelmista. Suomeen tuotavien autojen markkinaosuus globaalisti on pieni ja tämä hidastaa myös autokannan uusiutumista. Markkinoilla on myös nähtävillä Osbornen efekti ("Osborne-efekti johtuu ajoitusongelmasta. Uuden ja parannetun tuotteen ilmoittamisella on etuja, kuten potentiaalisten asiakkaiden vakuuttaminen tulevista parannuksista ja / tai alhaisemmista hinnoista; asiakkaiden, medioiden ja sijoittajien kiinnostuksen lisääminen ja kilpailijoiden pelottelu tai sekoittaminen").

Kuluttajien ostokyvyn murentaminen autoilun kustannuksia nostamalla ei edistä autokannan uusiutumista. Epävarmat ajat ja poukkoileva politiikka vähentävät muutenkin investointihalukkuutta ja -uskallusta. Uudempi auto on hintava ostos, joten hankinta tehdään pääosin tarkan harkinnan ja vertailun jälkeen.

Uudet käyttövoimat ovat vielä kehitysvaiheessa, mikä ei kannusta ostoksille kuin rajatun määrän ihmisiä. Pitkän aikavälin käyttökokemukset sekä tieto kokonaiskustannuksista ja muista vaikutuksista ovat näistä vielä yleisellä tasolla suht vähäiset.

Autoalan tiedotuskeskuksen tilaston uutena ensirekisteröidyistä autoista  
<https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/kuukausittain/2022>

Olemme jo aiemmin tuoneet esille kantamme ja pyytäneet kiinnittämään huomiota seuraaviin seikkoihin Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnokseen antamassamme lausunnossa ja uudistamme sen tässä:

Stop autolijoiden kuritukselle!- ryhmä pitää tärkeänä, että Suomi osaltaan varmistaa EU:n energiaverodirektiivin uudistuksen yhteydessä ja kansallisessa lainsäädännössä, että:

1. Ajoneuvojen käyttäjät eivät joudu muita kansanryhmiä huonompaan asemaan
2. Uusiutuvan energian lisääminen ei saa lisätä muiden liikenteen käyttövoimien vero- ja maksutaakkaa
3. Uusiutuvien polttoaineiden suosimisesta tulee tehdä houkuttelevaa minimalistisilla valmisteveroilla.
4. Jo käytössä olevaa ajoneuvoihin kohdistuvaa verotusta tulee alentaa tai poistaa, jotta kansalaisilla olisi aidosti mahdollisuus ympäristöystävällisempään teknologiaan.
5. Jo olemassaolevan ajoneuvokantamme käyttöä ei estetä tai hankaloiteta lainsäädännöllä tai taloudellisesti

Hallituksen esityksestä kohdasta 4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset, puuttuu kotitalouksiin kohdistuvien vaikutusten arviointi ja niiden tunnistaminen

Esityksen vaikutusten arviointi keskittyy taloudellisiin vaikutuksiin lähinnä valtiontalouden ja yritysten näkökulmasta. Kotitalousvaikutusten arviointi puuttuu kokonaan. Lisäksi Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnoksesta puuttuva selvitys energiaköyhyydestä erityisesti energiasiirtymän ja järjestelmäintegraation vaikutusten näkökulmasta, puuttuu edelleen.

Selvitykset auttavat tunnistamaan perus- ja ihmisoikeuksien näkökulmasta olennaisia asioita, mm. sosiaalista ja alueellista yhdenvertaisuutta arvioitaessa. Näin suuria päätöksiä, kuten jakeluvelvoitteen korottaminen yhtäkkiä 13,5%:ta 28%:iin, ei voi tehdä ilman vaikutusten arviointia ihmisiin ja kotitalouksiin.

Tämän lisäksi esityksessä todetaan hintavaikutusten toteutumisen arviointiin sisältyvän suuria epävarmuuksia ja riippuvan taustaoletuksista ja arvioinnin olevan sitä epävarmempaa, mitä kauemmaksi tulevaisuuteen arviot tehdään.

Näin epävarmoilla taustaoletuksilla ja valtion kannalta hallitsemattomilla riskitekijöillä ei ole mitenkään perusteltua pyrkiä saavuttamaan muuta Eurooppaa nopeammin hiilineutraalius varsinkaan jakeluvelvoitetta korottamalla. Vaikutukset pienelle kansakunnalle, jonka sekä henkilö- että tavaraliikenne hoidetaan autoilla noin 80 prosenttisesti, voivat olla kohtalokkaita huomioiden maantieteellinen sijaintimme ja harva asukastiheytemme.

Uudet polttoainelaadut, synteettiset polttoaineet ovat tervetulleita vanhojen rinnalle ja ne tulisi olla saatavilla myös kuluttajakäyttöön ja kohtuulliseen hintaan sekä niiden tulisi olla käyttöturvallisia käytössä olevalle autokannalle.

Maassamme oleva ajoneuvokanta tulee olla käytettävissä koko elinkaarensa ajan. Kansalaiset ovat investoineet niihin ja Suomessa ajoneuvot ovat hankinta- ja käyttöhinnaltaan kalliita kuten myös niiden ylläpito, johtuen verotuksestamme. Valtiovalta on päättänyt verotuksesta, jolloin olisi epäoikeudenmukaista ja kestäväntöntä mikäli valtio toimenpiteillään estäisi näiden käyttöä nostamalla kustannuksia mm. lainsäädännöllä.

Ympäristövaikutukset:

Nykylain 30% velvoitetaso perustui aikoinaan laajempaan tehtyyn skenaarioanalyysiin, jonka tavoitetapauksessa liikenteen 50% päästövähennys saavutettaisiin nykylain velvoitetasolla. Skenaario nojasi siihen, että valtaosa biopolttoaineiden tarpeesta voitaisiin täyttää kotimaisella tuotannolla.

Työ- ja elinkeinoministeriön vuonna 2020 teettämän AFRY:n jakeluvaikeusjärjestelmän kehittämistä koskeva selvitys on toteutettu kevään ja kesän aikana 2020, jolloin Neste ja UPM biopolttoaineiden jalostuslaitos- investointien oletettiin tulevan Suomeen ja lisäävän kansallista tuotantokapasiteettia. 2021–2022 Neste ja UPM tekivät kuitenkin päätöksen investoida ennemmin Rotterdamiin. Nesteen tavoitteena on käynnistää uusi tuotantolaitos vasta 2026, joten aikaisemman skenaarioanalyysin ennusteen 50 prosentin päästövähentymä ei tule toteutumaan ilman kotimaista tuotantoa, joka riittäisi vastaamaan kansalliseen kysyntään.

Ennusteista muuttunut maailmantilanne ohjaa biopolttoaineiden kysyntää markkinoille, joilla niistä maksetaan eniten ja niiden raaka-aineista kilpailevat useat alat, ei vain polttoaineteollisuus.

Sen lisäksi, että näiden tuotantokapasiteetti ja tarjonta ovat globaaleja ja niin myös uusiutuvien biopolttoaineiden käytön ja valmistuksen vaikutus ilmastoon on globaalia ja täsmälleen sama riippumatta missäpäin maailmaa ne käytetään.

Suomessa käytetään uusiutuvien osuutta laskettaessa perusteena energiasisältöä, jolloin etanolia joutuu lisäämään 1,6 litraa korvattaessa litran fossiilista polttoainetta. Näin ei ole mm. naapurimaa Ruotsissa, missä etanolinlitra korvaa litran fossiilista. Suomessa raaka-ainetta tarvitaan siis enemmän ja tämäkin tekee etanolin käyttämisestä Suomessa kallimpaa kuin esimerkiksi Ruotsissa.

AFRY:n selvityksestä mm. ”Suomessa palmuöljyn rasvahappotisle (PFAD) on luokiteltu prosessitähdeksi. Luokittelu on tehty ennen nykyistä RED II -direktiiviä. Useat maat ovat luokitelleet viime vuosina PFAD:in uudelleen vedoten muun muassa ympäristösyihin. Kansainväliset järjestöt näkevät, että PFAD:n käyttö lisää metsäkatoa ja PFAD:n kysynnän katsotaan epäsuorasti lisäävän päästöjä sekä palmuöljyn kysyntää.”

Nesteen osuus kotimaisesta biopolttoaineiden tuotannosta on tällä hetkellä n. 80%, jossa käytetään tiedettävästi mm. palmuöljyn rasvahappotislettä. Suomessa ei ole kuitenkaan julkista listausta uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineista tai näiden osuuksista, koska nämä tiedot ovat toiminnanharjoittajakohtaisia ja osa näistä päätöksistä on salassa pidettäviä liikesalaisuuksia julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 20 kohdan nojalla.

AFRY:n selvityksessä todetaan mm, että palmuöljyn käytön vähentäminen uusiutuvan polttoaineen raaka-aineena uskotaan lisäävän soijaöljyn käyttöä ja ilman läpinäkyvyyttä sekä suojoitoimia soijapaputeollisuus aiheuttaisi metsäkatoa ja maankäytön muutoksia. Lisäksi uskotaan, että palmuöljyn ja sen prosessivutuuksien käytön lisääminen uusiutuviin polttoaineisiin lisäisi merkittävästi epäsuoria päästövaikutuksia, jotka syntyisivät tarvittavan lisätuotannon aiheuttamista maankäytön muutoksista.

Jakeluelvoitteen noston hintavaikutus polttoaineisiin:

RED II direktiivistä tulevat ravinto- ja rehupohjaisten, palmuöljyn sivutuotteena tulevien rasvahappotisleestä tehtyjen biopolttoaineiden, eläinrasvoista ja ruokaöljyistä tuotettujen biopolttoaineiden enimmäisrajat eivät lisää edullisten biopolttoaineiden tarjontaa Euroopassa. Päinvastoin pikemmin luovat entuudestaan tiukempia tarjontarajoituksia kehittyville ja muille biopolttoaineille sekä lisää hintaeroa perinteisten ja kehittyvien polttoaineiden välillä. Pienetkin saatavuusongelmat biopolttoaineiden raaka-aineissa, aiheuttavat ketjussa voimakasta hinnan heilahtelua.

Suomessa jakeluelvoite täytetään pääsääntöisesti sekoittamalla uusiutuvaa dieseliä fossiilisten sekaan. Neste hyötyy biopolttoaineen kysynnän kasvusta, koska se on jo valmiiksi maailman suurin uusiutuvan dieselin valmistaja. Jakeluelvoitteen noustessa Suomessa muut jakelijat joutuvat hankkimaan biopolttoaineet Nesteeltä. Määrävässä markkina-asemassa oleva Neste voi käytännössä määrittää Suomen polttoainemarkkinoiden yleisen hintatason, jos ei oteta huomioon valmisteveroja + alv-tasoa

Pahimmassa tapauksessa polttoaineen jakelija ei kykene täyttämään jakeluelvoitetta, jolloin sanktiomaksut nostavat hintoja entuudestaan. Mm. Suomessa on määritelty sakkotasot kehittyneille polttoaineille (lisävelvoite 1 884 EUR/t ja yleisvelvoite 2 015 EUR/t vuodesta 2022 alkaen).

Jakeluelvoitetason noustessa 30%:iin vuoteen 2030 mennessä arvioimme noston vaikutuksen olevan uusiutuvilla polttoaineilla n. +20 snt/l ja yleisen hinnankorotuksen nostovaikutuksen n. +40 snt/l eli n. +60 snt/l. Mikäli jakeluelvoitetta nostettaisiin vielä lisää 34%:iin, tulisi hintaan vielä n. 12 snt/l lisää eli yhteensä +72 snt/l. NEOT on omista arvioinneistaan päättänyt näitäkin korkeampiin hintoihin, eikä meillä ole syytä epäillä tältä osin eidän laskelmiaan.

Näkemyksemme tiivistettynä:

Edellä kerrotuista jakeluelvoitteen hintaa korottavista syistä johtuen näemme jakeluelvoitteen noston vaikutukset niin negatiivisina saavutettavaan ympäristöhyötyyn nähden, että pitäisimme parhaimpana vaihtoehtona koko jakeluelvoitteen poistamista. Mikäli tämä ei ole mahdollista, niin joka tapauksessa jakeluelvoitetta ei pidä missään nimessä korottaa Suomessa muita Euroopan maita nopeammin ja EU-maiden jakeluelvoitetason minimiä korkeammalle.

Huolehtimalla kansalaisten liikkumisen ja yritysten logistiikan kustannusten kohtuullisuudesta hillitään inflaatiota ja edesautetaan suomalaisten yritysten kilpailukykyä kansallisilla ja kansainvälisillä markkinoilla sekä kotitalouksien kykyä huolehtia omasta toimeentulostaan.

Ruotsalainen Leevi  
Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike