

VN/34422/2021 Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 4 ja 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta. Työ- ja elinkeinoministeriö, lausuntopalvelu.fi 9.8.2022



Suomen ilmastopaneeli

Markku Ollikainen, sihteeristö Sally Weaver

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=5b1dfd4c-1219-44d0-af03-53d8a292fb28b>

Ilmastopaneeli on toimittanut lausunnon lausuntopalvelu.fi:n kautta.

Keskeiset ehdotukset uusiutuvien polttoaineiden edistämisen lainsäädännön muuttamisessa

Esityksen tavoitteena on korottaa jakeluelvoitetta siten, että vuonna 2030 jakeluelvoite on 34 prosenttia. Esityksellä pannaan toimeen hallitusohjelman, ilmasto- ja energiastrategian ja KAISUn tavoitteita, jotka liittyvät taakanjakosektorin päästövähennämälvelvoitteisiin.

Jakeluelvoitelain muuttamisen toisena tavoitteena on alentaa väliaikaisesti liikenteen polttoaineiden hintoja vuonna 2023. Jakeluelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksikköä vuodeksi 2023. Vuoden 2022 jakeluelvoitteen alennusta (7,5 prosenttiyksikköä) koskeva lakiesitys on hyväksytty eduskunnassa 21.6.2022.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että vuosilta 2022 ja 2023 toteuttamatta jääneet päästövähennykset korvataan korotetuilla veloitetasoilla myöhemmin. Esityksessä arvioidaan, että päästöt kasvavat suhteessa perusuraan jakeluelvoitteen laskun johdosta yhteensä 1,5 Mt (2022 0,7 Mt ja 2023 0,8 Mt). Vuoden 2024 tehtävillä korotuksilla tästä saadaan korvatuksi 1,05 Mt. Siitä eteenpäin päästöt jäävät lievästi korkeammaksi kuin olisivat olleet ilman sekoitusvelvoitteen laskua.

Suomen ilmastopaneelin näkemykset lyhyesti

Ilmastopaneelin kannattaa jakeluelvoitteen nostoa 34 prosenttiin, kuten ilmastosuunnitelmissa on linjattu. Nostolla turvataan, että biokaasun ja sähköpolttoaineiden ottaminen jakeluelvoitteen piiriin tuottaa lisäisiä päästövähennyksiä.

Kuten Ilmastopaneeli on jo aiemmin lausunut, hallituksen esitys laskea polttoaineen hintaa laskelmalla jakeluelvoitetta on sekä ilmastopoliittisesti epäohjonmukainen että hintavaikutuksiltaan epävarma. Se tarjoaa vääränlaisen markkinasignaalin ja hidastaa vihreää siirtymää liikenteessä.

Arvioitu polttoaineiden hinnan lasku riippuu markkinoiden reaktiosta, eikä valtio voi taata sen toteutumista. On erittäin epävarmaa, että vaikutus kääntyisi ehdotuksen arvion mukaisessa suuruusluokassa kuluttajahintoihin. Suomella on negatiivisia kokemuksia arvonlisäverojen laskusta, jolla tavoiteltiin kuluttajien kohtaamien hintojen laskua, mikä ei kuitenkaan toteutunut. Lisäksi, kun Suomen ohella muutkin maat tekevät vastaavia toimia, kysyntä raakaöljylle lisääntyy. Tämä nostaa öljyn hintaa, jolloin toimi kääntyy itseään vastaan.

Ilmastopaneeli katsoo, 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.

Hallituksen esityksen mukaan esitetyllä mallilla päästöjen lisäystä ei siis onnistuta kokonaan korvaamaan. Riski kasvaa, että päästövähennyksiä ei ajanjaksolla 2022–2030 saavuteta riittävästi EU:ssa yhdessä sovittujen tavoitteiden saavuttamiseksi. 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. Taakanjakosektorin lineaarinen päästövähennyspolku 2026 alkaen perustuu vuosien 2021-2023

päästöihin. Hallituksen esityksessä ei tätä oteta huomioon tai analysoida sen vaikutusta vuosittaisiin päästöbudjetteihin.

Liikenne on suurin päästölähde taakanjakosektorilla. Tällä hetkellä tarvittaisiin kaikki päästötoimet käyttöön, sillä KAISU:ssa linjatut toimet ovat eivät tälläkään hetkellä ole riittäviä tavoitteiden saavuttamiseen. Toteutumatta jäänyt 1,5 Mt päästövähennys olisi voitu esimerkiksi kattaa korottamalla vuosien 2024 ja 2025 sekoitevelvoitetta samassa suhteessa kuin velvoitetta lasketaan 2022 ja 2023. Ratkaisu olisi ilmastollisesti parempi, ja sen ohjausvaikutus kohti sähköistä liikennettä olisi voimakkaampi eikä äkillinen biopolttoaineen jakelun nousu aiheuta tuotanto-ongelmia tai silloin suurta hinnannousua.

Erityisesti lisähaaste, johon tulee varautua nyt muiden taakanjakosektorien ja erityisesti liikenteen toimin, liittyy päätökseen käyttää nk. joustoja. Ne ovat toisella sektorilla tapahtuvia ilmastotoimia, jotka lasketaan toisen sektorin taseeseen. KAISU nojaa siihen, että LULUCF-sektorilta olisi saatavissa tällainen jousto, mutta Tilastokeskuksen ennakkotietojen raportoima LULUCF-sektorin nettonielun romahdus vie uskottavuuden siltä, että ehdotettu 0,4 Mt jousto olisi käytettävissä. Liikenne suurimpana yksittäisenä päästölähteenä ei alkuvaiheessa anna panosta ja puskuria päästövähennyksiin, joka tarvittaisiin epävarmuuksien eliminointiin lähestyttäessä vuotta 2030.

Ilmastopaneeli muistuttaa myös, että hallitus on jo päättänyt työmatkakuluvähennyksen korotuksesta kuluttajille. Lisäksi on päätetty polttoainekustannusten määräaikaisesta tuesta kuljetusyrityksille vuoden 2022 korkeimpien hintakuukausien osalta. Päällekkäisiä toimia on jo siis ehdotetulle jakeluelvoitteen laskulle vuoden 2022 osalta, eikä vuoden 2023 polttoainehintoja vielä voida ennustaa.