Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 30.5.2022 – HE 85/2022 vp

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

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja lausuu hallituksen esityksestä eduskunnalle seuraavaa.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia. Esityksen mukaan uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuodeksi 2022. Vuoden 2022 jakeluvelvoite olisi näin ollen 12 prosenttia. Lisäksi jakeluvelvoitteen ylittämistä koskevaa sääntelyä lievennettäisiin väliaikaisesti vuoden 2022 osalta. Ehdotuksen mukaan vuoden 2022 ylitäyttö voitaisiin huomioida kokonaisuudessaan seuraavan kalenterivuoden jakeluvelvoitteen täytössä.

Esityksen taustalla on Venäjän hyökkäys Ukrainaan helmikuussa 2022. Sota on vaikuttanut merkittävästi energiahintoihin ympäri maailmaa. Sodalla on ollut huomattava vaikutus etenkin polttoaineiden hintoihin. Hinnannousun taustalla on myös koronapandemian hiipumiseen liittynyt kysynnän kasvu. Raakaöljyn maailmanmarkkinahinta nousi helmikuusta 2021 helmikuuhun 2022 noin 56 %. Dieselin pumppuhinnat ovat samassa ajassa nousseet noin 43 senttiä/litra. Hintojen nousu vaikuttaa kuljetusalaan, yksityisautoilijoihin sekä välillisesti myös laajemmin yhteiskuntaan muun muassa teollisuuden kustannusten ja energiahintojen nousun inflaatiota kiihdyttävän vaikutuksen kautta.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että toimia polttoaineiden hinnannousun haitallisten vaikutusten lieventämiseksi tarvitaan, mutta että jakeluvelvoitteen alentamiseen liittyy merkittäviä haasteita. Jakeluvelvoitteen alentamisen hintavaikutus on epävarma, ja velvoitteen väliaikaisella muuttamisella voi olla haitallisia vaikutuksia uusiutuvien polttoaineiden tuotantoa koskeviin investointipäätöksiin. Jakeluvelvoitteen alentaminen on myös erittäin ongelmallista liikenteen ja koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta.

<u>Hintavaikutus</u>

Jakeluvelvoitteen alentamisen 7,5 prosenttiyksiköllä arvioidaan vaikuttavan dieselin pumppuhintaan alentavasti noin 12 senttiä litralta. Arvioon liittyy kuitenkin huomattavia

epävarmuuksia. Polttoaineen jakelijat määrittelevät hintansa itse eikä ole mitään takeita siitä, että velvoitteen lasku (ainakaan kokonaisuudessaan) näkyisi polttoaineiden hinnoissa. Eräät polttoaineen jakelijat (esim. Neste) ovat nostaneet esiin sen, että koska dieselin hinnannousun taustalla vaikuttaa voimakkaasti keskitisleiden kasvanut kysyntä ja vähentynyt tarjonta, ei ole mitään varmuutta jakeluvelvoitteen laskemisen hintavaikutuksesta tilanteessa, jossa uusiutuvia polttoaineita korvattaisiin ei-venäläistä alkuperää olevalla fossiilisella dieselillä. Fossiilisen dieselin määrän kasvattaminen ei myöskään edesauta vihreää siirtymää eli irrottautumista fossiilisesta energiasta.

Uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon liittyvät investointipäätökset

Järjestelmän lyhytjänteisellä muokkaamisella voi olla odottamattomia vaikutuksia uusiutuvia polttoaineita tuottavien yritysten investointihalukkuuteen. Markkinanäkymien ja vakaan investointiympäristön luominen on tällä erää erityisen tärkeää biokaasun kohdalla, joka on juuri sisällytetty jakeluvelvoitteeseen ja investoinnit tuotantoon ovat vasta käynnistymässä. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä sitä, että velvoitetason keventäminen ei kohdennu jakeluvelvoitteen lisävelvoitteeseen. Silti ministeriö huomauttaa, että jakeluvelvoitteeseen tehtävät äkilliset muutokset eivät tue sen perusperiaatteita ennakoitavuudesta, varmuudesta ja hallinnollisesti kevyestä järjestelmästä, jolla tuotetaan tarvittavat tieliikenteen päästövähenemät mahdollisimman luotettavasti.

Liikenteen päästökehitys

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.** On hyvin todennäköistä, että jos liikennesektori ei tiettynä vuotena pääse omaan päästövähennystavoitteeseensa, myöskään taakanjakosektori ei kyseisenä vuonna pääse omaan tavoitteeseensa. Ilmastopolitiikassa jokaisella yksittäisellä vuodella on merkitystä kokonaisuuden kannalta. EU:n taakanjakoasetus määrittelee jokaiselle maalle lineaarisesti laskevan päästövähennyspolun. Vuoden 2030 päästövähennystavoitteeseen pääseminen edellyttää, että myös yksittäisten vuosien päästövähennyssumma, eli kumulatiivinen päästövähennys, saavutetaan.

Jokaiselle taakanjakosektorin sektorille on Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (Kaisu) laskettu oma kumulatiivinen päästövähennyksensä vuosille 2022-2030. Jotta taakanjakosektorin tavoitteet vuonna 2030 saavutettaisiin, liikenteen kumulatiivisen päästövähennyksen tulisi olla samaa suuruusluokkaa kuin Kaisussa nyt on oletettu. Tämän saavuttamiseksi jakeluvelvoitetta tulisi tiukentaa vuosina 2024-2030 yli alkuperäisen velvoitetason. Tämä voi kuitenkin polttoainemarkkinoiden ja polttoaineiden hintakehityksen kannalta olla vaikeaa. Jos vuosien 2022 ja 2023 kevennykset viedään tulevien vuosien jakeluvelvoitteeseen samalla tavalla kuin kevennykset nyt tehdään (eli nosto 7,5 prosenttiyksiköllä kahtena peräkkäisenä vuotena), velvoitetasot nousevat näinä vuosina hyvin korkeiksi (29,5 % vuonna 2024 ja 31,5 % vuonna 2025). Verrattuna velvoitetasojen pieniin vuosittaisiin nostoihin, tämä olisi polttoainemarkkinoiden ja liikenteen kannalta huomattavasti vaikeampi ratkaisu. Kuitenkin taakanjakoasetuksen vuoksi puuttuvat päästövähennykset olisi vuosien 2022-2030 aikana kurottava umpeen.

EU:n elpymis- ja palautumisväline

Myös EU:n Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelma (RRP) ja siihen liittyvä RRF-rahoitus perustuvat tiettyyn lineaariseen päästövähennyspolkuun. 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.

Valtteri Härmälä
Erityisasiantuntija