Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 27.9.2022 – HE 174/2022 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta; LVM:n lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja lausuu ns. jakeluvelvoitelain muuttamisesta eduskunnalle seuraavaa.

Uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitejärjestelmä on tähän asti ollut yksi keskeisimmistä liikenteen päästöjä vähentävistä keinoista. Järjestelmä on toiminut odotusten mukaisesti, ja uusiutuvien polttoaineiden käyttö on kasvanut velvoitteen edellyttämällä tavalla. Jakeluvelvoitteen voidaan myös katsoa myötävaikuttaneen yritysten investointeihin uusiin uusiutuvien polttoaineiden jalostuslaitoksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että jakeluvelvoitteen korottaminen 34 prosenttiin vastaa Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman ja Fossiilittoman liikenteen tiekartan linjauksia siitä, kuinka liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. **Ministeriön arvion mukaan toimenpidettä tarvitaan, jotta päästövähennystavoitteet liikennesektorilla ja sitä kautta myös taakanjakosektorilla olisi mahdollista saavuttaa.**

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että jakeluvelvoitteen keventäminen vuonna 2023 on ongelmallista monestakin syystä johtuen. Alla tuodaan esiin keskeisimmät ongelmat liikenteen kustannusten ja päästövähennysten näkökulmasta.

1. <u>Polttoaineiden hintakehitys ja kuljetusalan tuen tarve vuonna 2023</u>

Kuten esityksessä tuodaan esiin, raakaöljyn maailmanmarkkinahintojen vaihtelu on viime kuukausina ollut huomattava ja merkittävää jakeluvelvoitteesta riippumatonta hinnanvaihtelua on tapahtunut lyhyelläkin aikavälillä. Vuoden 2023 hintaa on hyvin vaikea ennakoida, ja siksi myös tarvetta kuljetusalan tukemiseksi vuonna 2023 on vaikea ennakoida. Useissa muissa Euroopan maissa käyttöön otetut polttoaineveron kevennykset ja muut vastaavat tukitoimet korkeiden polttoaineen hintojen kompensoimiseksi ovat kestoltaan huomattavasti lyhyempiä kuin Suomen jakeluvelvoitteen alentaminen, HE-luonnoksen mukaan tyypillisesti noin 3-4 kuukautta. Vuoteen 2023 mennessä on myös oletettavaa, että suurin osa kuljetusyrityksistä on voinut sisällyttää polttoaineen hinnannousun kuljetussopimuksiinsa.

Jos tukitoimia vuonna 2023 edelleen tarvitaan, jakeluvelvoitteen keventäminen ei liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan ole tehokkain mahdollinen keino. Hintavaikutuksissa voi olla merkittäviä jakelijakohtaisia eroja, eikä ole täyttä varmuutta siitä, miten hintavaikutus lopulta siirtyy polttoaineiden pumppuhintoihin.

2. Jakeluvelvoitteen korottamisen hintavaikutus vuonna 2024

Esityksen mukaan jakeluvelvoitteen nosto 13,5 prosentista 28 prosenttiin vuonna 2024 nostaisi dieselin pumppuhintaa noin 24 senttiä litralta vuoden 2023 tasoon verrattuna. Arvioitu hinnannousu kahden vuoden välillä on varsin suuri, ja se voi aiheuttaa kuluttajien ja yritysten keskuudessa ongelmia. **Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa kuitenkin, että vuosien 2024-2030 korkeammat velvoitetasot ovat välttämättömiä taakanjakoasetuksesta tulevan kumulatiivisen päästövähennyksen aikaansaamiseksi.** Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että ilman väliaikaista velvoitteen keventämistä polttoaineiden hinnannousu jakautuisi eri vuosien osalta tasaisemmin, ja antaisi kuluttajille enemmän aikaa varautua asiaan.

Esityksen mukaan jakeluvelvoitteen ylitäytön siirtoa koskevaa sääntelyä lievennettäisiin vuoden 2023 osalta siten, että jakelija voisi siirtää koko vuoden 2023 ylitäytön seuraavan kalenterivuoden jakeluvelvoitteeseen. Liikenne- ja viestintäministeriö kannattaa tätä ehdotusta ja katsoo, että se osaltaan voisi lieventää tulevan velvoitetason noston vaikutuksia polttoaineiden hintaan nimenomaan vuonna 2024.

3. Jakeluvelvoitteen keventämisen ja uudelleen korottamisen päästövaikutuksista

Liikennesektori tuottaa lähes 40 % kaikista taakanjakosektorin päästöistä, ja **jakeluvelvoite on vielä 2020-luvulla merkittävin päästövähennyskeino liikenteessä**. 7,5 prosentin kevennys jakeluvelvoitteessa vuonna 2023 aiheuttaa VTT:n tuoreimpien arvioiden mukaan noin 0,85 Mt vuosittaisen päästölisäyksen liikenteessä. Kun velvoitetta kevennettiin myös vuoden 2022 osalta, liikenteen kasvihuonekaasupäästöt kasvavat vuosina 2022-2023 arviolta noin 1,7 miljoonaa tonnia. Tämä päästölisäys on Suomen (taakanjakosektorin) mittakaavassa erittäin suuri.

EU:n taakanjakoasetus määrittelee jokaiselle maalle lineaarisesti laskevan päästövähennyspolun. Taakanjakosektorin päästökauden 2021-2030 ensimmäinen tarkastusajankohta sijoittuu vuoteen 2027, jolloin komissio tarkastelee vuosien 2021-2025 kehitystä. **Huolimatta siitä, että vuosien 2024 ja 2025 velvoitetasot on ehdotuksessa nostettu varsin korkeiksi, nyt ehdotetulla velvoitepolulla liikenteen kumulatiiviset päästöt olisivat vuoden 2025 lopulla edelleen noin 0,55 miljoonaa tonnia korkeammat kuin ne olivat aiemmalla velvoitepolulla, ennen velvoitetasojen väliaikaista kevennystä.** Liikenteen päästövähennyksen pieneneminen vuosina 2022-2023 voi johtaa taakanjakosektorin päästökiintiön ylittymiseen näinä vuosina. Tästä saattaa seurata taakanjakoasetuksen mukainen sanktio.

Liikenne- ja viestintäministeriö muistuttaa, että sama kumulatiivinen päästövähennyspolku kuin taakanjakoasetuksessa, on kirjattu mukaan myös Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan (RRP). RRP-suunnitelmassa ja komission siitä tekemässä implementointipäätöksessä on asetettu tavoitteeksi, että Suomen liikennesektori on Q2/2026 mennessä vähentänyt päästöjä vähintään -29 % (verrattuna vuoteen 2005) vuoden 2025 lopussa. Komission mukaan tavoitteiden saavuttamatta jääminen johtaa maksujen keskeyttämiseen ja jäsenvaltion saamaa taloudellista tukea voidaan vähentää.