VALTIOVARAINMINISTERIÖ
FINANSMINISTERIET

Lausunto uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta koskevista muutoksista

JUSSI KIVILUOTO, FINANSSIASIANTUNTIJA
LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN KUULEMINEN
4.10.2022

Vuoden 2023 jakeluvelvoitteen alennus

- Nykylain mukaisen vuoden 2023 jakeluvelvoitetasojen kokonaiskustannus yhteiskunnalle arviolta noin 1,1 miljardia euroa
- Erityisesti vuoden 2023 jakeluvelvoitteen alentaminen (mahdollisimman paljon) on hyvin kustannustehokasta
  - EU:sta tulevat Suomen taakanjakosektorin päästökiintiöt vuosille 2026-2029 ovat todennäköisesti määräytymässä osaltaan vuosien 2021-2023 päästöjen keskiarvon mukaan
  - Ehdotettu 7,5 %-yksikön alennus nostaisi v. 2026-2029 päästökiintiöitä kumulatiivisesti noin 0,5 Mt CO2-ekv, mikä jakeluvelvoitteen päästövähennyksen rajakustannuksella, n. 500 €/tCO2, tarkoittaa noin 250 milj. euron kansantaloudellista säästöä.
  - Lisäksi v. 2023 jakeluvelvoitteen alennus laskee kansantalouden kustannuksia suoraan n. 430 milj. euroa ja nostaa verotuloja n. 73 milj. euroa.
  - Vaikutukset kotimaisiin investointeihin vähäisiä, koska nestemäiset biopolttoaineet ovat globaaleja hyödykkeitä. Biokaasun osuus velvoitteessa pieni
  - Kansallisella jakeluvelvoitteella ei todennäköisesti vähennetä KHK-päästöjä globaalisti hiilivuodon vuoksi
- Vuoden 2023 ylitäytön rajoittamattomaan huomiointiin liittyy riski vuosien 2026-2029 päästövähennysvelvoitteiden kiristymisestä

Vuosien 2024-2030 jakeluvelvoitteiden korotukset

- Ehdotetut korotukset vuosille 2024-2029 lisäisivät kansantalouden kustannuksia kumulatiivisesti noin 1,1 miljardia euroa ja alentaisivat verotuloja kumulatiivisesti noin 200 milj. euroa vuosilta 2024-2029.
- Vuoden 2030 ja sen jälkeisten vuosien velvoitetason nosto 4 prosenttiyksiköllä lisäisi kansantalouden kustannuksia vuoden 2030 tasossa noin 170 milj. euroa vuodessa ja laskisi verotuloja vuoden 2030 tasossa noin 30 milj. euroa vuodessa.
- Ehdotetut korotukset eivät vaikuta olevan taakanjakosektoria koskevien EU-velvoitteiden näkökulmasta välttämättömiä
  - Taakanjakosektorin lähivuosien päästökiintiöt todennäköisesti alitetaan ilman jakeluvelvoitteiden korottamistakin. Myös 2021-2030 velvoite näyttäisi olevan mahdollista saavuttaa ilman korotuksia, joskin pidemmän aikavälin kehitykseen liittyy suurempaa epävarmuutta.
  - Kaikista taakanjakosektorin velvoitteiden toteuttamiseksi tarvittavista toimista ei tarvitse olla varmuutta nyt, koska uudet taakanjakosektorin velvoitteet tulevat joka tapauksessa sitomaan Suomea.
- Tarvittaessa taakanjakosektorin päästövelvoitteiden saavuttamiseksi on perusteltua käyttää kustannustehokkaampia keinoja
  - Jakeluvelvoitteella saavutettavan taakanjakosektorin päästövähennyksen rajakustannus on korkeampi kuin liikenteen sähköistämisellä
- Valtiovarainministeriön näkemyksiä jakeluvelvoitetta koskevista muutoksista tarkemmin esitysluonnosta koskevassa lausunnossa

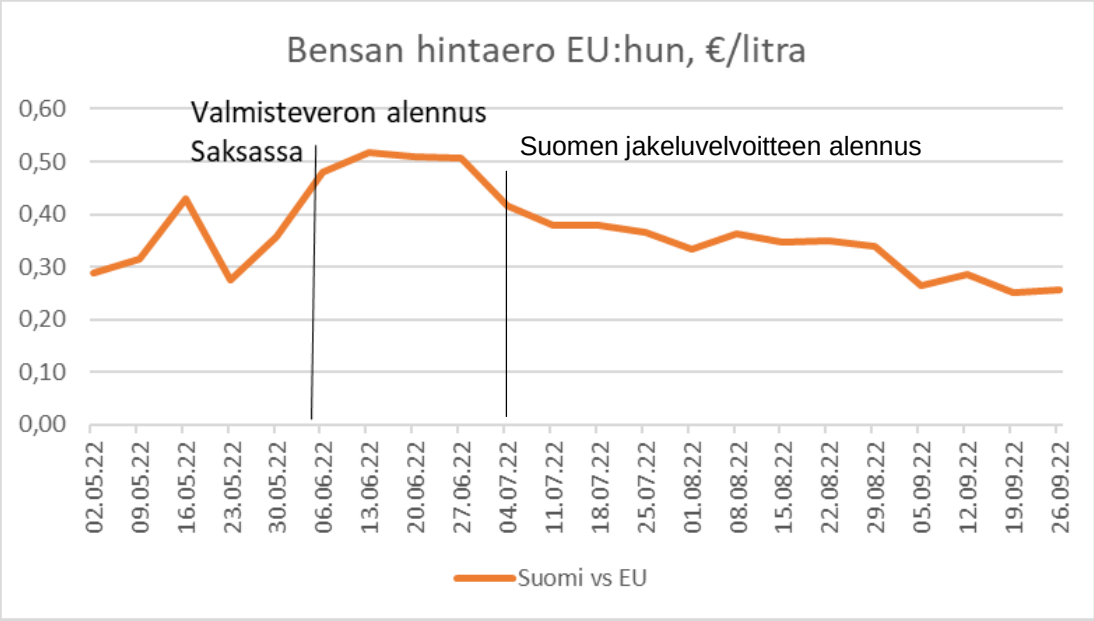
VALTIOVARAINMINISTERIÖ
FINANSMINISTERIET

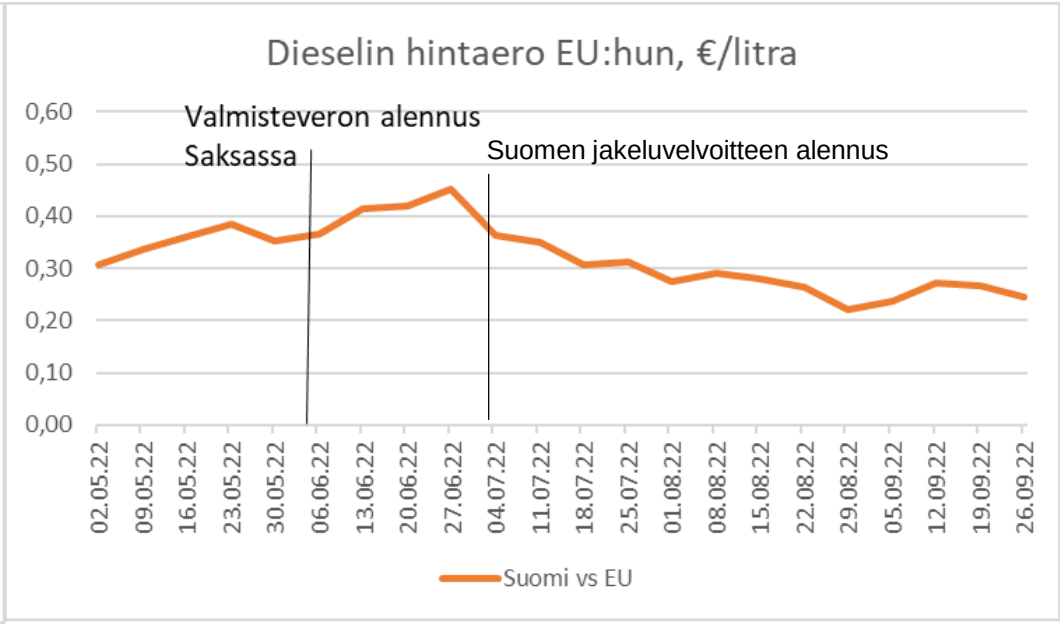
Kiitos

JUSSI KIVILUOTO, FINANSSIASIANTUNTIJA
ETUNIMI.SUKUNIMI@GOV.FI
VM.FI | @VMUUTISET

Taustakuvioita

Bensiinin ja dieselin kuluttajahintojen ero Suomen ja EU:n välillä laskenut kesäkuun hintoihin verrattuna noin 13-16 senttiä

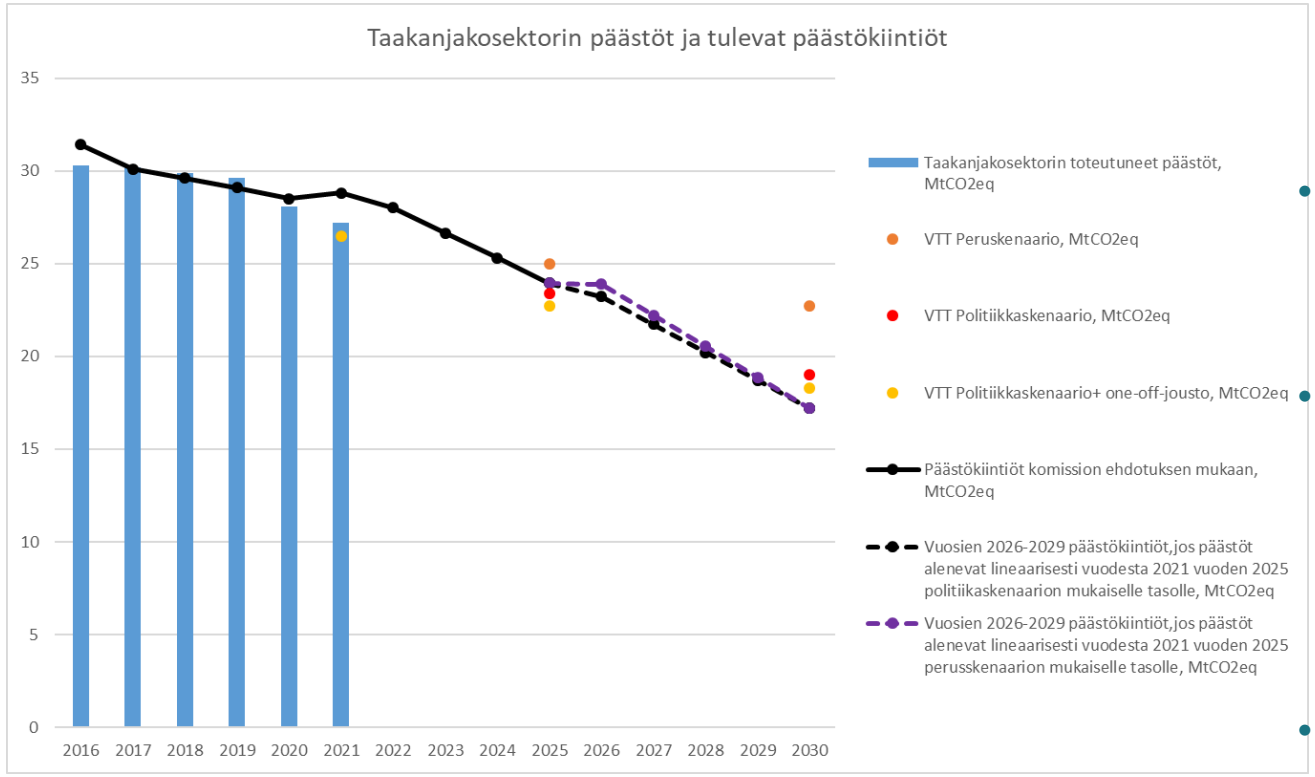




Lähde: Weekly oil bulletin, VM

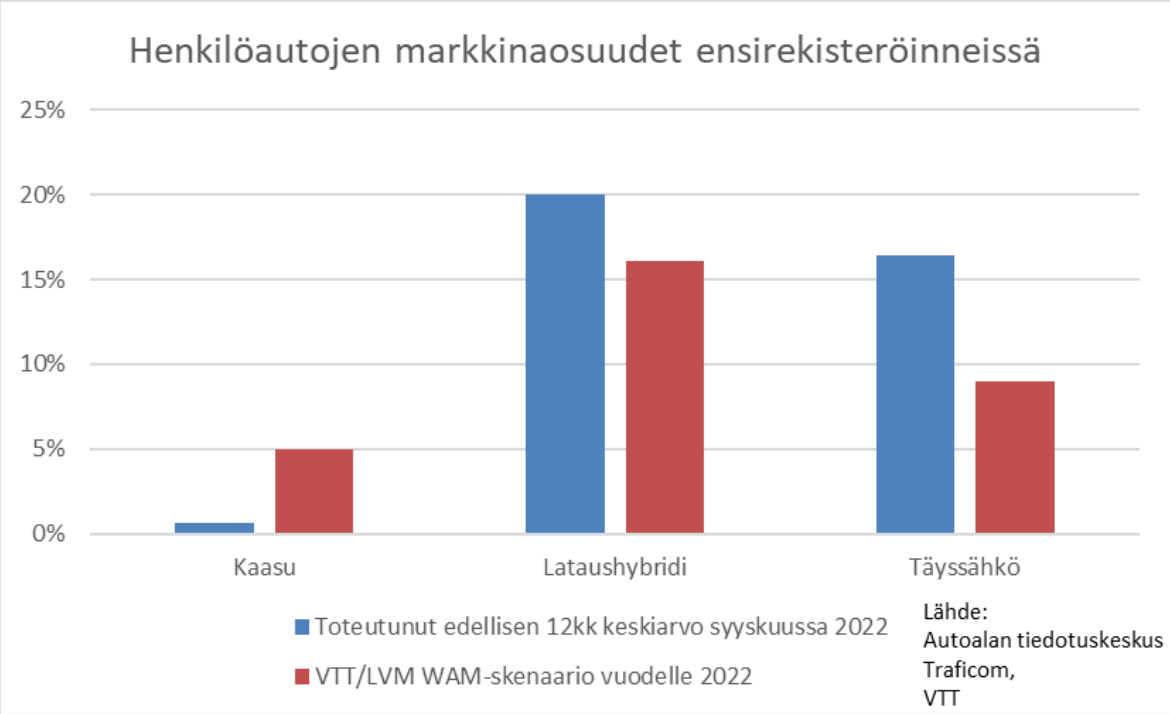
Arvioon liittyy epävarmuutta mm. hintatietoihin liittyvän satunnaisvaihtelun vuoksi

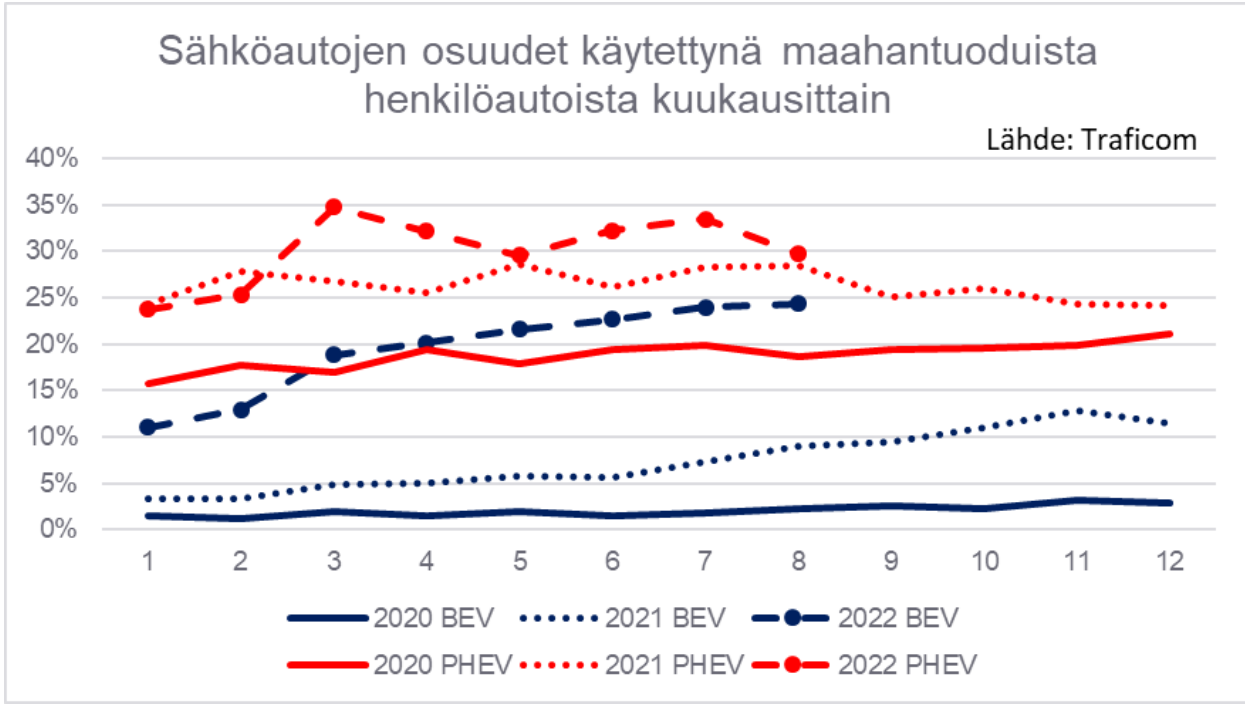
Taakanjakosektorin päästöt todennäköisesti alittavat vuosien 2021-2025 kumulatiiviset päästökiintiöt



- Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan Suomen taakanjakosektorin päästöt vuonna 2021 olivat noin 27,2 Mt CO2-ekv, mikä on noin 1,7 Mt CO2-ekv alle vuoden 2021 taakanjakosektorin päästökiintiön.
- Kun huomioidaan Suomen suunnitelma käyttää ns. one-off-joustoa, Suomi alittaisi ennakkotietojen valossa vuoden 2021 taakanjakosektorin päästökiintiön noin 2,4 Mt CO2-ekv.
- Jos taakanjakosektorin päästöt vähenevät vuodesta 2021 lineaarisesti VTT:n tuottaman politiikkaskenaarion mukaiselle vuoden 2025 tasolle, taakanjakosektorin päästökiintiöt alittuisivat one-off-jousto huomioiden vuosilta 2021-2025 yhteensä noin 9,7 Mt CO2-ekv. ennen v. 2022-2025 jakeluvelvoitetta koskevien muutosten huomioimista.
- Pidemmän aikavälin kehityksen epävarmuus suuri. Päästöt voivat alentua politiikkaskenaariota nopeammin

Henkilöautojen sähköistyminen etenee nopeammin kuin politiikkaskenaariossa on oletettu, kaasuautojen markkinaosuudet selvästi alhaisemmat





Liikennepolttoaineiden verollinen kulutus on laskenut viime vuodesta

Heinäkuu 2022 vs 2021			
Viimeiset	Bensa	diesel	Bensa & diesel
6kk	-7,5 %	-0,8 %	-3,3 %
10kk*	-4,0 %	-0,6 %	-1,8 %
Heinäkuu 2022 vs 2019			
Viimeiset	Bensa	diesel	Bensa & diesel
6kk	-10,5 %	-7,8 %	-8,8 %
12kk	-8,5 %	-7,5 %	-7,8 %
* 12 kk vertailukohtaa sekoittaa 2020 elokuun veronkorotuksesta aiheutunut varastointivaikutus			