HE 174/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta.
Ympäristövaliokunta, 14.10.2022

Suomen ilmastopaneeli
Markku Ollikainen, Jyri Seppälä, sihteeristö Sally Weaver

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_174+2022.pdf

Keskeiset ehdotukset uusiutuvien polttoaineiden edistämisen lainsäädännön muuttamisessa

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia. Esityksen mukaan uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuodeksi 2023. Jakeluvelvoitteen alentamisesta johtuvat vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäävät päästövähennykset katettaisiin korottamalla seuraavien vuosien jakeluvelvoitetta. Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että vuosilta 2022 ja 2023 toteuttamatta jääneet päästövähennykset korvataan korotetuilla velvoitetasoilla myöhemmin. Samalla vuoden 2030 jakeluvelvoitetta nostettaisiin 34 prosenttiin.

Suomen ilmastopaneelin näkemykset

Jakeluvelvoitteen alentamisen vaikutusarviot ja politiikkajohdonmukaisuus

Kuten Ilmastopaneeli on jo useasti aiemmin lausunut, hallituksen esitys laskea polttoaineen hintaa laskelmalla jakeluvelvoitetta on sekä ilmastopoliittisesti epäjohdonmukainen 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, joka ei kuitenkaan toteutunut. Vaikka kuluttajahinnat laskevat jokin verran vuosina 2022, lähinnä öljyn hinnan laskun myötä, jakeluvelvoitteen jyrkkä nosto vuonna 2024 kasvattaa liikennepolttonesteiden hintaa radikaalisti. 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 esityksessä arvioidaan, että vuonna 2030 jakeluvelvoitteen tason ollessa 34 prosenttia kumulatiiviset päästöt olisivat vähentyneet hieman yli miljoona CO_2-tonnia enemmän verrattuna tilanteeseen ennen jakeluvelvoitteeseen tehtyjä muutoksia. Vertailukohta ei kuitenkaan ole oikea, sillä tulisi verrata tilanteeseen jossa 34 prosentin jakeluvelvoite toteutuu ja vuosina 2022-2023 ei tehdä muutoksia. Tähän verrattuna kumulatiiviset päästöt nimittäin kasvavat (n. 0,2 Mt) seuraavien vuosien korotuksesta huolimatta, joten on harhaanjohtavaa ilmaista asia näin.

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 jakeluvelvoitteen laskulle vuoden 2022 osalta, eikä vuoden 2023 polttoainehintoja vielä voida ennustaa.

Taakanjakosektorin päästövähennystavoitteet

Liikenne on suurin päästölähde taakanjakosektorilla. Tällä hetkellä tarvittaisiin kaikki päästötoimet käyttöön, sillä KAISU:ssa linjatut toimet eivät tälläkään hetkellä ole riittäviä tavoitteiden saavuttamiseen. Erityisesti

lisähaaste, johon tulee varautua nyt muiden taakanjakosektorin sekä 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. Suomen taakanjakosektorin päästöjen on vähennyttävä lineaarisesti ajanjaksolla 2021-2030. Jos jonkun vuoden päästökiintiö ylitetään, se voidaan hyvittää edellisten vuosien ylijäämällä tai mikäli ylijäämää ei ole, on sanktiona päästökiintiön ylitys kompensoitava komission ehdotuksen mukaan seuraavana vuonna korotettuna tekijällä 1,08. Riskinä on, että jakeluvelvoitteen poistaminen vuosina 2022 ja 2023 johtaa taakanjakosektorin päästöjen ylitykseen tai tarpeettoman korkeaan tasoon ko. vuosina, mikä merkitsee samalla suurempia päästövähennyksiä jatkossa. Tällöin suunnitellut jakeluvelvoitteen nostot vuoden 2023 jälkeen eivät mahdollisesti riitä kompensoimaan syntynyttä päästövähennysvajetta.

Taakanjakosektorin lineaarinen päästövähennyspolun lähtötaso 2026 alkaen perustuu komission ehdotuksen mukaan vuosien 2021-2023 päästöihin. Lausuntopalautteessa on viranomaistaholta huolestuttavalla tavalla otettu kantaa siihen, että jakeluvelvoitetta tulisi laskea entisestään 2023, jotta päästövähennyspolun alkupiste olisi mahdollisimman korkea. Ilmastopaneeli haluaa muistuttaa, että Suomi on sitoutunut hiilineutraaliuden saavuttamiseen. Epäjohdonmukainen politiikka ei luo vakaata, luotettavaa toimintaympäristöä, mitä teollisuuden vähähiilitiekartatkin valtiolta toivovat.

Ilmastopaneelin kanta

Ilmastopaneelin kannattaa jakeluvelvoitteen nostoa 34 prosenttiin, kuten ilmastosuunnitelmissa ja Fossiilittoman liikenteen tiekartassa (FLT) on linjattu. Nostolla turvataan, että biokaasun ja sähköpolttoaineiden ottaminen jakeluvelvoitteen piiriin tuottaa lisäisiä päästövähennyksiä ja että fossiilisia päästöjä ajetaan alas osana Suomen hiilineutraaliuspolkua.

Ilmastopaneeli ei kannata jakeluvelvoitteen alentamista vuonna ja 2023.