

Talousvaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta (HE 53/2023 vp): Asia on saapunut talousvaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Lausunto

Asiasta on annettu seuraava lausunto:

- ympäristövaliokunta YmVL 17/2023 vp

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Nicoleta Kaitazis, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Harri Haavisto, työ- ja elinkeinoministeriö
- professori Jyri Seppälä, Suomen ilmastopaneeli
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Juha Ala-Huikko, Gasum Oy
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Oyj
- Yhteiskuntasuhdepäällikkö Vilhatti Hanhilahti, North European Oil Trade Oy
- toimitusjohtaja Herkko Plit, P2X Solutions
- tutkimusprofessori Mikko Pihlatie, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- toimialapäällikkö Tage Fredriksson, Bioenergia ry
- toiminnanjohtaja Anna Virolainen-Hynnä, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
- johtaja Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöministeriö
- Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- Energiavirasto
- St1 Nordic Oy
- Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp

- UPM-Kymmene Oyj
- Autotuoajat ja -teollisuus ry
- Climate Leadership Coalition ry
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Keskuskauppakamari
- Kuluttajaliitto ry
- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- Suomen Yrittäjät ry

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia. Ehdotuksen taustalla on pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjaukset jakeluvelvoitteesta sekä uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämistä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin täytäntöönpano.

Esityksen mukaan vuoden 2024 jakeluvelvoitetta alennettaisiin 13,5 prosenttiin. Lisäksi vuoden 2024 lisävelvoitetta alennettaisiin 2 prosenttiyksikköön ja vuoden 2025 lisävelvoitetta alennettaisiin 3 prosenttiyksikköön. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään hillitsemään liikennepolttoaineiden hintojen nousua.

Euroopan komission Suomelle osoittaman perustellun lausunnon johdosta lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännöksiä sellaisten ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, osuuden asteittaisesta lasemisesta nolnaan prosenttiin.

Esitys liittyy valtion vuoden 2024 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Ehdotuksen tausta ja tavoitteet

Esityksen taustalla ovat hallitusohjelman kirjaukset liikenteen jakeluvelvoitteesta sekä kansallista täytäntöönpanoa edellyttävä uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämistä koskeva ns. RED II -direktiivi. Hallitusohjelman mukaisesti jakeluvelvoite pysyisi 13,5 prosentissa vuonna 2024. Vuosina 2025—2027 jakeluvelvoitetta nostettaisiin maltillisesti asteittain. Esityksen keskeisenä tavoitteena on vaikuttaa polttoaineiden hintoihin.

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp

Hallitusohjelman kirjaukset toteutettaisiin kahdessa vaiheessa siten, että ensimmäisessä vaiheessa muutettaisiin vuotta 2024 koskevaa jakeluvuoroitteen yleistavoitetta sekä vuoden 2024 lisävelvoitetta. Lakiteknisistä syistä samalla muutettaisiin vuoden 2025 lisävelvoitetta.

RED II -direktiivin täytäntöönpanon osalta ehdotus liittyy Suomen vastaanottamaan perusteltuun lausuntoon, jolla komissio on jatkanut aiemmin käynnistämäänsä rikkomusmenettelyä, joka koskee direktiivin täytäntöönpanoa. Komissio on katsonut perustellussa lausunnossaan, että Suomi ei ole saattanut osaksi kansallista lainsäädäntöä muun ohella direktiivin 26 artiklan 2 kohdan toista alakohtaa, joka koskee ns. korkean ILUC-riskin polttoaineiden osuuden asteittaista laskemista nollaan viimeistään 31.12.2030 mennessä.

Talousvaliokunta pitää hallituksen esitykseen sisältyvää lakiehdotusta perusteltuna ja tarkoituksenmukaisena ja puoltaa sen hyväksymistä muuttamattomana.

Ehdotuksen vaikutuksista

Nykyiseen oikeustilaan verrattuna ehdotus laskisi vuoden 2024 jakeluvuoroitetta 28 prosentista 13,5 prosenttiin. Samalla vuosien 2024 ja 2025 lisävelvoitetasot laskisivat 2 prosenttiyksikköön ja vastaavasti 3 prosenttiyksikköön. Lakiin lisättäisiin korkean ILUC-riskin polttoaineiden vähennyspolku. Laki tulisi voimaan 1.1.2024.

Vaikutukset polttoaineiden hintoihin ja jakelijoihin. Voimassa olevan lain mukaisen jakeluvuoroitteen nousun vuoden 2024 osalta 28 prosenttiin olisi arvioitu aiheuttavan noin 17 sentin nousun dieselin ja noin 15 sentin nousun bensiinin pumppuhintoihin. Lisävelvoitteen osuus hinnan noususta olisi noin 4 senttiä litralta. Nyt ehdotettujen muutosten tavoitteena on välttää tämä hinnan nousu. Ehdotus vähentäisi jakelijoiden kustannuspaineita, ja tätä kautta ehdotuksella hillittäisiin kuluttajahintojen nousua. Ehdotuksella on toisaalta arvioitu olevan negatiivisia vaikutuksia RFNBO- ja biopolttoaineiden investointiympäristöön, mitä tarkastellaan jäljempänä erikseen. Talousvaliokunta pitää jakeluvuoroitetta koskevaa sääntelyä tässä vaiheessa keskeisenä keinona vaikuttaa polttoaineiden pumppuhintoihin mutta kiinnittää samalla huomiota siihen, että ehdotuksen tavoitteiden toteutumiseen liittyy myös epävarmuuksia, koska hintoihin vaikuttavat samalla monet muut tekijät kuten raakaöljyn hinta.

Kotitalouksien asema. Jakeluvuoroitteen alentamisella pyritään helpottamaan ensinnäkin autoilevien kotitalouksien asemaa. Keskimääräisen vuotuisen ajomäärän perusteella arvioituna keski-
verron bensiinikäyttöisen henkilöauton vuotuiset polttoainekustannukset olisivat nousseet arviolta noin 114 euroa ja keski-
verron dieselikäyttöisen henkilöauton polttoainekustannukset noin 200 euroa ilman jakeluvuoroitteen alentamista. On lisäksi huomattava, että polttoainekulujen merkitys ja suuruus ja siten myös nyt ehdotetun sääntelyn vaikutukset vaihtelevat merkittävästi kuluttajaryhmittäin: alimmassa tuloluokassa autolliset asuntokunnat käyttävät yli 10 prosenttia tuloistaan polttoainekuluihin; ylimmässä tuloluokassa polttoainekulujen osuus tuloista on noin 3 prosenttia. Toisaalta korkeimmissa tuloluokissa auton omistaminen on lähtökohtaisesti yleisempää ja ajokilometrit kasvavat tulojen myötä.

Kuljetusalan yritykset ja muu elinkeinotoiminta. Esityksellä olisi myönteisiä vaikutuksia erityisesti kuljetusalan yrityksiin. Suomen Kuljetus ja Logistiikka (SKAL) ry:n arvioiden mukaan polt-

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp

toainekustannukset muodostavat noin 30 prosenttia kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannuksista. Perävaunuyhdistelmillä polttoainekustannukset voivat olla yli 34 prosenttia. On arvioitu, että ilman velvoitetasoon nyt tehtäviä muutoksia maanteiden tavaraliikenteen kustannukset dieselin käytön osalta olisivat nousseet noin 221 miljoonaa. Logistiikkakustannusten hillitsemisellä voidaan arvioida olevan kuljetusalaa laajemminkin vaikutusta Suomen kilpailukykyyn ja hintatasoon. Ehdotetulla jakeluvelvoitteen alentamisella voidaan arvioida olevan myönteisiä vaikutuksia myös kotimaan matkailusektoriin, jossa autoilun merkitys on keskeinen.

Vaikutukset julkiseen talouteen. Ehdotuksen on arvioitu kasvattavan valtion verotuloja noin 146 miljoonalla eurolla: fossiilisilla polttoaineilla, joita ehdotuksen myötä käytettäisiin enemmän, on uusiutuvia polttoaineita korkeampi verotaso. Toisaalta samaan aikaan vireillä oleva ehdotus laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta, jolla on tarkoitus kompensoida etupainotteisesti tästä johtuva pumppuhintojen nousu, vähentäisi valtion verotuloja valiokunnan saaman selvityksen mukaan 168 miljoonalla eurolla. Valiokunta kiinnittää samalla huomiota päästöjen nousuun liittyvään valtion menojen kasvuun, joka aiheutuisi taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnasta tai vähentäisi päästöyksiköiden myynnistä saatuja tuloja, mikäli kompensoivia päästövähennystoimia ei toteuteta. Hallituksen esitykseen sisältyvän esimerkinomaisen laskelman mukaan kustannusvaikutus olisi kertaluonteisesti välillä 50—480 miljoonaa euroa päästöyksiköiden hinnan ollessa välillä 30—300 euroa CO₂ tonnilla. Tässä vaiheessa ei ole tietoa markkinoilla olevien päästöyksiköiden määrästä ja hinnasta eikä tarkempien arviointien tekemiseksi ole hallituksen esityksen mukaan käytettävissä riittävästi tietoja.

Ympäristövaikutukset. Ympäristövaliokunta on hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa (YmVL 17/2023 vp) arvioinut hallituksen esitystä toimialansa mukaisesti ympäristövaikutusten näkökulmasta. Valiokunta toteaa, että liikennesektorin jakeluvelvoitteesta on muodostunut tärkein politiikkatoimi liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Hallituksen esityksen ympäristövaikutusarvion mukaan jakeluvelvoitteen laskeminen 28 prosentista 13,5 prosenttiin lisää liikenteen päästöjä laskennallisesti noin 1,6 miljoonalla tonnilla vuonna 2024. Liikenne puolestaan muodostaa noin 37 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä ja 21 prosenttia kokonaispäästöistä, joten sillä on suuri merkitys koko taakanjakosektorin päästövähennysten kannalta. Ympäristövaliokunta on sen vuoksi arvioinut jakeluvelvoitteen keventämisen voivan vaarantaa taakanjakosektorin EU:n taakanjakoasetuksen mukaisen päästövähennystavoitteen saavuttamisen (50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä).

Ilmastopolitiikan suunnittelussa ja erityisesti keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa KAI-SUssa päästövähennyskokonaisuus on laskettu merkittävältä osin jakeluvelvoitteen nostamisen varaan. Jakeluvelvoitteen muuttaminen vaikuttaa siten liikenteen lisäksi koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen toteutumiseen. Talousvaliokunta katsoo ympäristövaliokunnan tavoin, että päästövähennystoimien toteutumisen kokonaistarkastelu on hyvin tärkeää ja kompensoivia toimia liikenteen päästövähennysten vauhdittamiseksi tulisi tarvittaessa selvittää.

Investointiympäristö, synteettiset polttoaineet ja biokaasu

Talousvaliokunta on arvioinut hallituksen esitystä myös investointiympäristön ja sääntelyn johdonmukaisuuden näkökulmasta. Päästövähennysten ohella jakeluvelvoitteen toinen keskeinen tavoite on luoda kysyntää uusiutuville polttoaineille ja siten kannustaa myös näihin liittyviin in-

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp

vestointeihin. Tältä kannalta sääntelyn pysyvyys ja johdonmukaisuus sen kehittämisessä on keskeistä. Myös ympäristövaliokunta on lausunnossaan tarkastellut ehdotusta tästä näkökulmasta. Talousvaliokunta katsoo ympäristövaliokunnan tavoin, että jakeluvelvoitteen kehittämistä koskeva epävarmuus saattaa johtaa liikennesektorin vähäpäästöisyyttä tukevien investointien lykkääntymiseen ja siten kielteiseen päästökehitykseen.

Talousvaliokunta on arvioinut erityisesti investointiympäristön turvaamisen ja sääntelyn johdonmukaisuuden turvaamiseksi myös mahdollisuutta olla muuttamatta voimassa olevan lain 5 §:n 4 momentin mukaista lisävelvoitetta. Hallituksen esityksessä ehdotetun lisävelvoitteen laskemisen 4 prosenttiyksiköstä 2 prosenttiyksikköön voidaan arvioida vaikuttavan negatiivisesti erityisesti synteettisiä, ns. RFNBO-polttoaineita koskeviin investointeihin sekä biokaasualan kysyntä- ja kasvunäkymiin.

Talousvaliokunta korostaa, että nyt käsiteltävän hallituksen esityksen ensisijaisena tavoitteena on vaikuttaa polttoaineiden pumppuhintoihin edellä todettujen kuluttaja- ja yritysvaikutusten saavuttamiseksi. Hallituksen esityksen lähtökohtana on arvio, jonka mukaan nykylainsäädännön mukaisen lisävelvoitteen aiheuttama hinnannousu olisi noin 4 senttiä litralta. Vaikka talousvaliokunnan saaman selvityksen perusteella lisävelvoitteen muuttamatta jättämisen vaikutukset pumppuhintaan voisivat sinänsä tulla kompensoiduksi vireillä olevan nestemäisten polttoaineiden valmisteverolain liitteen muuttamisen (HE 36/2023 vp) kautta, talousvaliokunta katsoo, että hallituksen esityksen mukainen lisävelvoitteen lasku varmemmin turvaa ehdotuksen tavoitteen toteutumista ottaen huomioon myös sääntelyn mahdolliset vaikutukset lisävelvoitteen kohteena olevien polttoaineiden hintoihin sekä verokertymään. Vaikka hallituksen esityksen yleinen tavoite pumppuhintojen tason nousun estämisestä saavutettaisiinkin, lisävelvoitteen jättämisen muuttamatta voitaisiin joka tapauksessa arvioida nostavan pumppuhintoja verrattuna hallituksen esityksessä ehdotettuun sääntelyyn.

Talousvaliokunta pitää alan kasvu- ja kehitysnäkymien kannalta keskeisenä sitä, että hallitus on sitoutunut jakeluvelvoitteen asteittaiseen nostamiseen vuosina 2025—2027. Samalla erityisesti synteettisten polttoaineiden investointien turvaamisen näkökulmasta keskeistä on, että ensi vuonna täytäntöön pantava RED III -direktiivi edellyttää, että RFNBO-polttoaineiden osuus liikenteessä käytetyistä polttoaineista on 1 prosenttiyksikkö vuonna 2030. Tätä koskeva minimivelvoite tullaan sisällyttämään jakeluvelvoitteeseen direktiivin kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä vuoden 2025 alusta. Vaikka nyt ehdotettu muutos lisävelvoitteen alentamisesta ei ole tältä kannalta sääntely- ja investointiympäristön johdonmukaisuuden kannalta edullinen, voidaan arvioida, että tiedossa oleva direktiivistä seuraava erillisvelvoite luo osaltaan jo tässä vaiheessa näkyvää alan tulevaisuuden investointien turvaamiseksi.

Erityiskysymyksiä

Ylitäytön siirtomahdollisuus. Talousvaliokunta on arvioinut myös mahdollisuutta sisällyttää sääntelyyn mahdollisuus vuoden 2024 jakeluvelvoitteen ylitäyttö täysimääräisesti vuoteen 2025. Hallituksen esityksessä tätä ei ole ehdotettu; voimassa oleva lainsäädäntö sallii jo nykyisellään 30 prosentin ylitäytön siirron seuraavalle vuodelle. Lisäksi biopolttoaineet ovat globaaleja hyödykkeitä, ja jakelijat voivat myydä tuotteitaan myös muille markkinoille Suomen ulkopuolelle. Hallituksen esityksen taustalla on myös arvio siitä, että ylitäytön täysimääräinen siirtomahdollisuus

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp

voisi kannustaa yhtiöitä jakelemaan uusiutuvia polttoaineita velvoitetta enemmän, millä voisi olla niiden hintoja nostava vaikutus.

RRF-rahoitus. Talousvaliokunta on tarkastellut myös kysymystä nyt esitetyn jakeluelvoitteen laskemisen mahdollisista vaikutuksista EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen mukaiseen RRF-rahoitukseen. Fossiilittoman liikenteen tiekartta on yksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan (RRP) kuuluvista uudistuksista. Yksi keskeisistä raportoiduista kansallisen tason päästöjä vähentävistä päätöksistä on jakeluelvoitelainsäädäntö 1.1.2023 voimaan tulleine muutoksineen. RRF-asetuksen mukaisesti uudistuksilla on suunnitelmassa suuri painoarvo ja uudistusten tavoitteiden saavuttamatta jääminen voi johtaa merkittävään tulonmenetykseen, vaikka niistä ei olisikaan syntynyt kustannuksia. Talousvaliokunta kiinnittää huomiota siihen, että mikäli fossiilittoman liikenteen tiekartan uudistuskokonaisuus jäisi kokonaan toteutumatta, seuraisi siitä tulonmenetyks Suomelle. Tulonmenetyksen suuruutta on kuitenkin tässä vaiheessa vaikeaa arvioida.

Korkean ILUC-riskin polttoaineet. Uusiutuvan energian direktiivi edellyttää ns. korkean ILUC-riskin polttoaineiden rajoittamista vuoden 2019 kulutusta vastaavaan määrään. Korkean ILUC-riskin polttoaineita koskeva vähennyspolku tulisi sovellettavaksi, mikäli jokin uusi raaka-aine täyttäisi delegoidussa säädöksessä vahvistetut määrittelykriteerit ja kyseisestä raaka-aineesta valmistettuja polttoaineita olisi jaeltu Suomessa vuonna 2019.

Hallituksen esityksessä on arvioitu, että korkean ILUC-riskin polttoaineita koskeva muutos ei vaikuttaisi jakelijoihin, sillä kansallisesta lainsäädännöstä seuraa talousvaliokunnan saaman selvityksen perusteella jo nykyisin, että korkean ILUC-riskin polttoaineiksi luokiteltavia palmuöljypohjaisia uusiutuvia polttoaineita ei jaella Suomessa lainkaan. Vaikka listaukseen jatkossa sisällytettäisiinkin jokin uusi raaka-aine, asian vaikutukset niin jakelijoille kuin pumppuhintoihin on arvioitu vähäiseksi, koska sekä ravinto- että rehukasvien osuus Suomen jakeluelvoitteesta on jo nyt varsin alhaisella tasolla.

Kokoavia huomioita

Suomen vuodelle 2030 asetettu taakanjakosektorin 50 prosentin päästövähennysvelvoite on haastava. Talousvaliokunta kiinnittää huomiota siihen, että toistaiseksi on epävarmaa, miten Suomi tulee tavoitteen saavuttamaan. Valiokunta pitää huolestuttavana myös sitä, että ilman kompensoivia päästövähennystoimenpiteitä päästöjen nousu voi lisätä valtion menoja taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnasta tai vähentää päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja. Vaikutuksen suuruus riippuu taakanjakosektorin päästöyksikön hinnasta EU:n jäsenmaiden välillä, mihin liittyy täällä hetkellä erittäin suuria epävarmuuksia. Tässä vaiheessa ei ole myöskään täsmällisempää arviota valtiontaloudelle aiheutuvien kustannusten todennäköisyydestä tai mittakaavasta.

Talousvaliokunta korostaa, että ilmastopolitiikan toimet ovat sekä EU:n että kansallisella tasolla kokonaisuus, jossa keskeistä on lainsäädäntö- ja politiikkatoimien kokonaisvaikutusten tarkastelu. Investointiympäristön kannalta keskeistä on myös sääntelyn johdonmukaisuus ja jatkuvuus. Vaikkei jakeluelvoitteen laskemista voidakaan pitää ongelmattomana investointiympäristön ja

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp

ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta, ennakoitavuutta lähivuosien osalta lisää se, että hallitusohjelmaan on kirjattu velvoitteen tasot vuosille 2025—2027.

Viime vuosien inflaatiokehitys sekä energiatuotteiden osalta että laaja-alaisemmin ovat luoneet merkittäviä haasteita sekä kuluttajille että Suomen logistiselle kilpailukyvyille ja kansantaloudelle. Talousvaliokunta pitää ehdotettua sääntelyä perusteltuna keinona vastata näihin haasteisiin. Talousvaliokunta pitää samalla keskeisenä, että hallitusohjelmaan sisältyvillä toimilla, kuten jakeluvelvoitteen tasolla, jakeluvelvoitteen joustomekanismin käyttöönotolla, liikennesähkön liittämisellä jakeluvelvoitteeseen ja polttoaineiden verotuksella luodaan uskottava näkymä sekä polttoaineiden hintatason kohtuullisuuteen että ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja investointien edistämiseen.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Talousvaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 53/2023 vp sisältyvän lakiehdotuksen.

Helsingissä 28.11.2023

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Sakari Puisto ps
varapuheenjohtaja Ville Kaunisto kok
jäsen Kaisa Garedew ps
jäsen Lotta Hamari sd
jäsen Antti Kangas ps
jäsen Mai Kivelä vas
jäsen Katri Kulmuni kesk
jäsen Helena Marttila sd
jäsen Timo Mehtälä kesk
jäsen Matias Mäkyne sd
jäsen Pia Sillanpää ps (osittain)
jäsen Joakim Strand r
jäsen Sinuhe Wallinheimo kok
jäsen Juha Viitala sd
varajäsen Aleksi Jäntti kok
varajäsen Juha Mäenpää ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Lauri Tenhunen

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause 1

Vastalause 1

Perustelut

Esityksessä HE 53/2023 vp ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia. Ehdotuksen taustalla on pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjaukset jakeluvelvoitteesta sekä uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämistä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin täytäntöönpano.

Esityksen mukaan vuoden 2024 jakeluvelvoitetta alennettaisiin 13,5 prosenttiin. Lisäksi vuoden 2024 lisävelvoitetta alennettaisiin 2 prosenttiyksikköön ja vuoden 2025 lisävelvoitetta alennettaisiin 3 prosenttiyksikköön. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään hillitsemään liikennepolttoaineiden hintojen nousua.

Vuonna 2022 sovittiin uusiutuvan polttoaineen jakeluvelvoitteen tilapäisestä alentamisesta vuosina 2022—2023. Samalla jakeluvelvoitetta päätettiin kiristää yli alkuperäisen velvoitepolun vuosina 2024—2030 niin, että velvoitteen tilapäisestä alentamisesta aiheutuva päästöjen kasvu saadaan kompensoitua. Uusi jakeluvelvoitelaki tuli voimaan 1.1.2023. Voimassa olevan lain mukaan jakeluvelvoite nousi 28 prosenttiin vuonna 2024 ja 34 prosenttiin vuonna 2030. Jakeluvelvoite on keskeinen toimi liikenteen ja koko taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi ja EU:n taakanjakoasetuksen mukaisen velvoitteen saavuttamiseksi.

Suomi on osana EU-velvoitteita sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Jakeluvelvoitteen kasvattamisella on merkittävä rooli liikenteen päästövähennystoimissa. Jakeluvelvoitteen tärkeys johtuu ensisijaisesti sen tehokkuudesta tuottaa varmoja päästövähennyksiä. Jakeluvelvoitteen alentaminen vaarantaa vakavasti Suomen ilmastotavoitteet. Jakeluvelvoitteen alentaminen lisää fossiilisen polttoaineen kulutusta liikenteessä noin 20 %. Todellisuudessa vaikutus on tätäkin suurempi, koska aleneva polttoaineen hinta toisaalta kasvattaa kysyntää eli lisää liikennesuoritetta, sekä toisaalta vähentää ajureita siirtyä vähäpäästöisempiin ajoneuvoihin ja tehokkaampaan ajojen järjestelyyn kuljetuksissa. Hallituksen esityksen mukaan jakeluvelvoitteen laskeminen vuonna 2024 28 prosentista 13,5 prosenttiin lisää liikenteen päästöjä laskennallisesti 1,6 miljoonaa tonnia. Vaikutus on toisin sanoen hyvin huomattava, kun otetaan huomioon, että liikennesektorin päästöt ovat n. 10 miljoona tonnia vuodessa. VTT:n vuosina 2022—2023 tuottamien mallinnusten pohjalta voidaan arvioida, että jakeluvelvoitteen yhden prosenttiyksikön muutos tarkoittaa noin 0,1 Mt suuruista muutosta liikenteen päästöissä.

Suomen Ilmastopaneeli on talousvaliokunnalle antamassaan lausunnossa arvioinut, että jakeluvelvoitteen jarruttaminen lisää päästöjä 4,5 Mt vuosina 2024—2027 suhteessa voimassa olevaan lainsäädäntöön. Yhdessä hallituksen muiden esitysten kanssa taakanjakosektorin päästöt vuonna 2030 uhkaavat olla 3 Mt suuremmat kuin Suomen tavoite edellyttää. Ilmastopaneeli suosittaa jakeluvelvoitteen maltillista nostoa vuodesta 2024 lähtien, erityisesti 2030 taakanjakosektorin tavoitteen toteutumisen turvaamiseksi.

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause 1

Esitämme, että jakeluelvoitetta nostetaan 3 prosenttiyksikköä joka vuosi, jo vuodesta 2024 alkaen. Vuonna 2024 jakeluelvoite olisi siten 16,5 %, vuonna 2025 19,5 %, vuonna 2026 22,5 %, vuonna 2027 25,5 %, vuonna 2028 28,5 %, vuonna 2029 31,5 % ja vuodesta 2030 eteenpäin 34,5 %. Lisävelvoitetta ei alennettaisi vaan se pysyisi nykyisen lain tasolla vuonna 2025, 4 prosenttia, ja vuodesta 2025 eteenpäin se olisi 6 prosenttia. *(Vastalauseen muutosehdotukset)*

Petteri Orpon hallitusohjelmassa esitetään jakeluelvoitetasot vain vuoteen 2027 saakka.

SDP mallilla ilmastopäästöt vuonna 2030 olisivat noin 1 Mt:n alemmat kuin Orpon hallituksen esittämässä vaihtoehdossa, ja näkymä olisi pidemmälle.

SDP:n mallilla vaikutus polttonesteiden hintoihin olisi tietopalvelun laskelman mukaan 3—4 snt/litra. Lisäksi lisävelvoitteen osuus hinnannoususta on noin 4 snt/litra työ- ja elinkeinoministeriön talousvaliokunnalle toimittaman vastineen mukaan. Näin ollen voidaan arvioida, että SDP:n malli nostaisi pumppuhintoja noin 7—8 snt/litra. Samaan aikaan se kuitenkin antaisi näköalan sekä investointiympäristön vakauteen että ilmastotavoitteiden realistisempaan saavuttamiseen. Hallituksen esitys tuo Bioenergia ry:n lausunnon mukaan keskiverto bensiiniautoilijalle noin 114 euron ja dieselautoilijalle noin 200 euron säästöt vuosittain.

Hallituksen tulee esittää liikenteen päästövähennysten hidastumisen vaikutuksista päivitetty suunnitelma, jotta taakanjakosektorin ilmastotavoitteet saavutetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti tällä vuosikymmenellä. *(lausuma 1)*

Jakeluelvoitteen muutosten vaikutukset investointiympäristöön

Orpon hallitusohjelmassa luvataan, että "Kehittyneiden uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden sekä biokaasun investointiympäristöstä huolehditaan". Talousvaliokunnalle toimitetuissa asiantuntijalausunnoissa tulee vahvasti esiin huoli hallituksen politiikan vaikutuksista yritysten investointiympäristöön. Suomen menestyksen kannalta on ensiarvoisen tärkeää houkutella talouskasvua, hyvinvointia ja työllisyyttä tukevia uuden vihreän teknologian yrityksiä Suomeen. Vakaa ja ennustettava investointiympäristö luo houkuttelevuutta yrityksille. Alkuvaiheen tuki tai kasvava kysyntänäkymä, esim. velvoittavan lainsäädännön muodossa, on yksi tärkeimpiä kriteereitä päätettäessä uusien teollisten investointien sijoittumispaikoista ja usein edellytys markkinoiden synnylle. Hallituksen politiikka toimii nyt tätä vastaan, kun se alentaa jakeluelvoitetta vuodelle 2024 ja jättää jakeluelvoitteen tason vuodesta 2025 tulevan lainvalmistelun varaan eikä esitä tasoja vuodesta 2027 eteenpäin. Erityisesti hallituksen esittämä lisävelvoitteen lasku on järjetön, sillä on vain pieni vaikutus hintaan, mutta se pienentää kehittyneiden jakeiden kysyntää. Lisävelvoitteen osuus hinnannoususta on noin 4 snt/litra.

Maailmalla on kova kilpailu vihreän teollisuuden investointihankkeista. Suomen investointiympäristöstä on pidettävä nyt hyvä huoli, eikä hallituksen tule omalla politiikallaan lisätä epävarmuuksia. Suomeen on tällä hetkellä suunnitteilla huomattava määrä uutta tuulivoimakapasiteettia, mutta teollisuuden näkymä on sumuinen, ja suunnitelmien realisoitumisen varmistamiseksi tulisi edesauttaa myös uuden vihreän teollisuuden muodostumista Suomeen.

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause 1

Muut vaikutukset valtiontalouteen

Jakeluvelvoitteen alentamiseen liittyy valtiontaloudellisia riskejä ja vaikeasti ennakoitavia kustannuksia. TEMin arvion mukaan ilman kompensoivia päästövähennystoimenpiteitä vuoden 2024 päästöjen nousu voi tulevina vuosina lisätä valtion menoja taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnasta tai vähentää päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja 50—480 milj. euroa kertaluonteisesti. Lisäksi talousvaliokunnalle toimitetuissa asiantuntija-arvioissa on esitetty huoli, että Suomi saattaa joutua maksamaan takaisin EU:n elpymis- ja palautumistukivälineeseen liittyviä RRF-tukia, jos sovittujen välitavoitteiden saavuttaminen vaarantuu, sillä liikenteen päästöjen puolittamiseen vuonna 2030 johtava päästövähennyspolku on myös yksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan (RRP) kuuluvista uudistuksista, joiden toteuttamisesta raportoidaan komissiolle RRF-rahoituksen maksatuspyynnöissä.

Lisää ilmastotoimia taakanjako- ja maankäyttösektorille tarvitaan

Biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen nosto

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan (Valtioneuvoston selonteko: Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma — kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035, VNS 4/2022 vp sekä kansalliseen ilmasto- ja energiastrategiaan (Valtioneuvoston selonteko: Hiilineutraali Suomi 2035 — kansallinen ilmasto- ja energiastrategia, VNS 6/2022 vp) on kirjattu kevyen polttoöljyn biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen nostosta 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Työkoneiden kasviuonekaasupäästöt vuonna 2022 olivat 2,5 Mt CO₂-ekv., joka vastaa noin 9 % taakanjakosektorin päästöistä ja on samalla tasolla aikaisempien vuosien kanssa. Päästöjen odotetaan jatkossa vähentyvän kevyen polttoöljyn bio-osuuden jakeluvelvoitteen kasvun ja sähköistymisen seurauksena. Lisäksi käyttötavoilla voidaan vaikuttaa päästöihin. Biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen korottaminen 3 prosentista 30 prosenttiin voisi tämän hetken arvioiden perusteella nostaa kevyen polttoöljyn hintaa noin 27 prosenttia. Nostolla tavoitellaan arviolta 0,5 miljoonan tonnin (Mt) päästövähennystä.

Vuonna 2019 voimaan astuneen lain (418/2019) mukaisesti kevyen polttoöljyn bio-osuuden jakeluvelvoite on 3 prosenttia vuonna 2021 ja nousee 10 prosenttiin vuoteen 2028 mennessä, jolloin vaikutus vuosipäästöihin on noin 0,2 Mt CO₂-ekv. SDP:n mielestä kevyen polttoöljyn bio-osuus on nostettava asteittain 30 %:n vuoteen 2030 mennessä ja hallituksen on aloitettava tästä valmistelu pikaisesti. (*lausuma 2*)

Otetaan käyttöön liikenteen kansallinen päästökauppa

Myös Euroopan unioni on korostanut liikenteen päästöjen vähentämisen tärkeyttä ilmastotavoitteidensa saavuttamiseksi ja päättyvällä parlamenttikaudella on neuvoteltu siitä, perustetaanko EU:n laajuinen päästökauppa tieliikenteessä ja rakennusten erillislämmityksessä käytettäville polttoaineille. Ehdotettu järjestelmä kohdistuisi polttoaineen jakelijoihin ja päästökattoa kiristettäisiin ajan kuluessa. Järjestelmä korvaisi jakeluvelvoitteen.

Ilmastopaneeli on pohtinut selvityksessään liikenteen kansallisen päästökaupan käyttöönottoa ja sen vaihtoehtoja. SDP:n mielestä kansallista päästökauppaa tulisi valmistella Petteri Orpon hal-

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause 1

lituksen kaudella, jotta liikenteen päästövähennystavoitteet saavutettaisiin vuonna 2030. Mikäli EU:n liikenteen ja lämmityksen päästökaupan luominen viivästyy, se ei ehdi auttamaan Suomen kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Ilmastopaneelin mukaan EU:n tasoinen järjestelmä on tuskin riittävästi mitoitettu auttamaan Suomea saavuttamaan vähennystavoitteitaan, joten lisätoimia tarvitaan joka tapauksessa. Tieliikenteen päästökauppaa on sovellettu maailmalla useissa maissa ja ohjelmissa, joten myös sen toimivuudesta on jo tietoa.

SDP esittää, että hallitus kiirehtii liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistusta, jonka yhteydessä turvataan kestävä rahoitustaso, että liikennesektorin päästövähennykset sekä yhteensä vaihtoehtona on selvitettävä myös liikenteen päästökaupan kansallisen toteuttamisen mahdollisuudet. (*Lausuma 3*)

Muut päästövähennystoimet taakanjako- ja maankäyttösektorilla

Sanna Marinin hallituskaudella tuettiin taloyhtiöiden ja työpaikkojen latausinfra kehittämistä sekä täyssähköautojen, sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen ja sähkö- ja kaasukuorma-autojen hankintaa sekä ajoneuvojen muuntamista etanoli- ja kaasukäyttöiseksi. Lisäksi toteutettiin päästöperustainen liikenteen työsuhde-etujen verotuksen uudistus, poistettiin täyssähköautojen autovero, toteutettiin romutuspalkkiokampanja, osoitettiin rahoitusta kuntien kävely- ja pyöräinfra investointihankkeisiin sekä toteutettiin joukkoliikenteen ilmastoperusteinen tuki. Näitä tukia tulisi jatkaa myös nykyisellä kaudella.

Fossiilisten polttoaineiden käytön vähentäminen asuntojen lämmityksessä

Erillislämmityksen aiheuttamia päästöjä vähennetään ennen kaikkea luopumalla öljylämmityksestä ja siirtymällä vähäpäästöisiin ratkaisuihin. Siirtymää tuetaan investointiavustuksilla ja kotitalousvähennyksellä. Orpon hallitus ei jatka kotitalouksien lämmitystaparemontteihin kohdistuvia tukia eikä esitä vaihtoehtoisia toimia ja näin ollen asumisen hiilidioksidipäästöjen vähentyminen vaarantuu.

Asuinrakennusten energia-avustusten vipuvaikutus on ollut 4,8 eli yhden miljoonan euron avustuksella on saatu aikaan 4,8 miljoonan euron energiaremontit ja työtä 56 henkilötyövuotta. Vuoden 2021 joulukuusta lähtien päästöoikeuden hinta on pysytellyt 80—90 euron tuntumassa. Valtion näkökulmasta asuinrakennusten energia-avustuksella vähennetyn CO₂ tonnin hinnaksi tulee kerrostaloissa 15 euroa ja pientaloissa 20 euroa, kun remontin vaikutuksen oletetaan kestävänsä seuraavat 25 vuotta. Samoilla oletuksilla öljylämmityksestä luopumiseen kohdistetulla tuella vähennetyn CO₂ tonnin hinnaksi tulee 28 euroa.

Avustus on maksanut itsensä tuottamalla korjaushankkeista valtiolle takaisin itsensä verran välittämiä tuloveroja ja välillisiä arvonlisäveroja. SDP:n mielestä kotitalouksia tulisi tukea lämmitystapa- ja energiaremonteissa kuten Sanna Marinin hallituskaudella tehtiin.

Maankäyttösektorin ilmastotoimet

EU:n ilmastolainsäädännössä päästötoimia tehdään kolmella sektorilla; taakanjakosektorilla (ml. liikenne), päästökaupasektorilla ja maankäyttösektorilla (ns. LULUCF -sektori.) Suomen maan-

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause 1

käyttösektori on tuottanut vuodesta 1990 lähtien merkittävän nettonielun. Vuonna 2021 selvisi, että Suomen maaperän ja metsien hiilidioksidin sitomiskyky eli hiilinielu oli alentunut niin, että mikäli hiilinielua ei kasvateta, vaarantuu Suomen 2025 tavoite. Tämä tieto asetti Suomen ilmastopolitiikan täysin uuteen tilanteeseen, koska vuoden 2035 hiilineutraaliustavoite nojaa vahvasti päästöjen ja nielujen tasapainoon. Maankäyttösektorin nielun pieneneminen tarkoittaa, että hiilineutraaliutta ilman merkittäviä lisätoimia ei ole mahdollista saavuttaa. Lisäksi näyttää varsin epätodennäköiseltä, että maankäyttösektorilta saatava jousto olisi käytettävissä KAISUn toimeenpanossa taakanjakosektorilla.

Kosteikkoviljely ja joutoalueiden metsitystuen jatko

Joutoalueiden metsitystukijärjestelmä tuli voimaan vuoden 2021 alusta ja yksityiset maanomistajat ovat voineet hakea tukea Suomen metsäkeskuksesta maaliskuusta 2021 alkaen. Metsäkeskuksesta saatujen tietojen mukaan 16.10.2023 mennessä on tehty 2534 metsitystukipäätöstä ja hyväksytyjen metsitystukihakemusten pinta-ala on yhteensä 5 320 hehtaaria. Jos vuosittainen joutoalueiden metsityspinta-ala Suomessa olisi 3 000 hehtaaria vuodessa alkaen vuodesta 2021 seuraavien 15 vuoden ajan eli yhteensä 45 000 hehtaaria, kasvihuonekaasupäästöt pienenisivät aiempaan maankäyttöön verrattuna keskimäärin 0,1 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia vuodessa vuoteen 2035 saakka. Tukijärjestelmä on määräaikainen eli metsitystukilaki on voimassa vuoden 2023 loppuun saakka. Hallitusohjelman liitteen kirjausten mukaisesti tukijärjestelmälle ei valmistella jatkoa vuoden 2024 alusta lähtien, vaan metsitystukijärjestelmä lakkautetaan. Kustannusvaikuttavista toimista luopuminen maankäyttösektorilla antaa väärän signaalin ilmastotavoitteisiin sitoutumisesta, varsinkin kun korvaavista toimista ei ole sovittu hallitusohjelmassa. Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman toteuttaminen edellyttää metsitystuen jatkamista. SDP:n mielestä joutoalueiden metsitystukea on syytä jatkaa ja hallituksen on valmisteltava määräaikaiselle laille jatko pikaisesti.

Päästövähennystoimet turvemailla voidaan toteuttaa ruokaturvaa vaarantamatta ja toimet ovat hyvin kustannustehokkaita. Esimerkiksi kosteikkoviljely, jossa vedenpintaa nostetaan ja näin esitetään turpeen hajoaminen ja siten ilmastopäästöt on yksi tehokas toimi. Suomessa on viljelemättömiä turvepeltoja noin 30 000 hehtaaria. Tätä alaa olisikin järkevä hyödyntää biomassantuotantoon ja päästövähennysten saavuttamiseen. Lisäksi metsäkatoa ja etenkin pellonraivausta turvemailla tulisi vähentää. SDP esittää vaihtoehtobudjetissaan maankäytön muutosmaksun käyttöönottoa pikaisesti sekä kosteikkoviljelyn tuen palauttamista. Jo maltillisella maankäytön muutosmaksulla olisi arvioiden mukaan merkittävä vaikutus esimerkiksi pellonraivaukseen turvemailla. Metsäkadon kasvihuonekaasupäästöt ovat vuosittain noin 3 Mt.

EU-lainsäädännön mukaan maankäyttösektorin nielutavoitteesta jääminen tarkoittaa, että päästövähennystoimia siirretään taakanjakosektorille sakkokertoimella. Jos ja kun nyt myös taakanjakosektorin päästövähennykset ovat vaakalaudalla, on erityisen tärkeää aloittaa toimet maankäyttösektorin nielun vahvistamiseksi ja maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma on päivitettävä pikaisesti. *(Lausuma 4)*

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause 1

Maatalouden päästöt laskuun

Maatalouden päästövähennystoimia tehdään sekä taakanjakosektorilla (työkoneet) että maankäyttösektorilla (maaperäpäästöt). SDP esittää, että maatalouden päästövähennystoimissa kunnianhimon tasoa nostetaan tuntuvasti. Palautetaan Marinin hallituksen maatalouden 29 %:n päästövähennystavoite ja osoitetaan maataloussektorin ilmastotoimille suunta ja rahoitus pikaisesti. (Lausuma 5)

Hiiliosinko eli hiileen perustuvien verotuottojen palauttaminen

Hiiliosinkojärjestelmän avulla energia- ja hiiliverojen epätasaista kohdentumista eri tuloluokkiin ja eri alueilla asuviin ihmisiin voidaan tasata. Järjestelmä on käytössä esimerkiksi Sveitsissä ja Itävallassa. Hiiliosinko on siis tulonsiirtomalli, jonka avulla on mahdollista vähentää regressiivisten haittaverojen tuloeroja kasvattavaa vaikutusta. Sen avulla voidaan myös taata julkisen talouden kestävyys tilanteessa, jossa hiilisisältöön kytketyt verotulot laskevat päästöjen vähentyessä. Hiiliosingon tai veronpalautuksen määrä voi vaihdella esimerkiksi asuinpaikkakunnan, perheen koon tai tulotason mukaan. SDP esittää, että käynnistetään selvitys, kuinka hiileen perustuvien verotuottojen palautusjärjestelmä voitaisiin toteuttaa Suomessa. (Lausuma 6)

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi 5 §:n 1 momentti muutettuna ja 5 §:n 4 momentin 2 kohta poistetaan (Vastalauseen muutosehdotukset)

ja että hyväksytään kuusi lausumaa (Vastalauseen lausumaehdotukset).

Vastalauseen muutosehdotukset

5 §

Uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittaminen

Jakelija on velvollinen toimittamaan uusiutuvia polttoaineita kulutukseen. Uusiutuvien polttoaineiden energiasisällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä (jakeluvaihe) tulee olla vähintään:

- 1) 20,0 prosenttia vuonna 2020;
- 2) 18,0 prosenttia vuonna 2021;
- 3) 12,0 prosenttia vuonna 2022;
- 4) 13,5 prosenttia vuonna 2023;
- 5) 16,5 prosenttia vuonna 2024;

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause

- 6) 19,5 prosenttia vuonna 2025;
- 7) 22,5 prosenttia vuonna 2026;
- 8) 25,5 prosenttia vuonna 2027;
- 9) 28,5 prosenttia vuonna 2028;
- 10) 31,5 prosenttia vuonna 2029;
- 11) 34,5 prosenttia vuonna 2030 ja sen jälkeen.

4. mom (kuten voimassaoleva laki)

Vastalauseen lausumaehdotukset

- 1. Eduskunta edellyttää, että hallitus päivittää pikaisesti liikenteen päästövähennysten hidastumisen vaikutuksista suunnitelman, jotta taakanjakosektorin ilmastotavoitteet saavutetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti tällä vuosikymmenellä.*
- 2. Eduskunta edellyttää, että polttoöljyn bio-osuus on nostettava asteittain 30 %:n vuoteen 2030 mennessä ja hallituksen on aloitettava tästä valmistelu pikaisesti.*
- 3. Eduskunta edellyttää, että hallitus kiirehtii liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistusta, jonka yhteydessä turvataan kestävä rahoitustaso, että liikennesektorin päästövähennykset sekä yhteensä vaihtoehtona on selvitettävä myös liikenteen päästökaupan kansallisen toteuttamisen mahdollisuudet.*
- 4. Eduskunta edellyttää, että hallitus ottaa vakavasti maankäyttösektorin nielun romahtamisesta Suomen ilmastotavoitteelle aiheutuneet vaikeudet ja siitä aiheutuvat mahdolliset kustannukset ja päivittää maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman pikaisesti uusien tietojen valossa ja esittää lisätoimia.*
- 5. Eduskunta edellyttää, että hallitus vahvistaa Marinin hallituskaudella maataloudelle asetetun 29 %:n päästövähennystavoitteen ja sen saavuttamiseksi osoitetaan maataloussektorin ilmastotoimille suunta ja rahoitus pikaisesti.*
- 6. Eduskunta edellyttää, että käynnistetään selvitys, kuinka hiileen perustuvien verotuottojen palautusjärjestelmä voitaisiin toteuttaa Suomessa sosiaalisesti- ja alueellisesti oikeudenmukaisesti.*

Helsingissä 28.11.2023

Matias Mäkyinen sd
Helena Marttila sd
Juha Viitala sd
Lotta Hamari sd

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause 2

Vastalause 2

Perustelut

Keskusta tukee hallituksen linjaa, että jakeluvorvoitteen taso säilytetään vuonna 2024 samalla alennetulla 13,5 prosentin tasolla, jolla se on ollut myös vuonna 2023, koska polttoaineiden hinnat ovat yhä korkealla.

Suomessa päädyttiin perustellusti jakeluvorvoitteen laskemiseen, kun Venäjän hyökkäyssota nosti nopeasti polttoaineiden hintoja. Edellisen hallituksen päätökset jakeluvorvoitteen alentamiseksi ovat koskeneet vuosia 2022 ja 2023.

Hallituksen edistettävä biokaasun tuotantoa ja käyttöä ohjelmansa mukaisesti

Hallitusohjelmassa luvataan monessa kohtaa edistää biokaasutuotannon kehittämistä ja käynnistämistä sekä biokaasun monipuolista käyttöä, mutta käytännön lainsäädäntömuutoksilla hallitus toimii päinvastoin. Kysynnän heikentyminen ajaa biokaasutoimialan vireillä olevat hankkeet jäihin ja tulevat biokaasuinvestoinnit ulkomaille. Ohjelmassaan hallitus kirjoittaa muun muassa seuraavasti:

"Hallitus kehittää jakeluvorvoitetta ja päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden ilmastotoimia ennakoitavasti ja pitkäjänteisesti. Haetaan parhaita teknistaloudellisesti kestäviä ratkaisuja teknologianeutraalisti. Kehittyneiden uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden sekä biokaasun investointiympäristöstä huolehditaan. Edistetään kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä, tuotantoa sekä lainsäädäntöä, joka lisää niiden käyttöä henkilöautoissa ja raskaassa liikenteessä. Etenkin raskaan liikenteen tarpeisiin soveltuvan kotimaisen biopolttoaineen ja biokaasun valmistusta ja jakelua edistetään. Kehittyneiden uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden sekä biokaasun osuutta jakeluvorvoitteessa nykyiseen nähden lisätään kapasiteetti- ja kustannuskehitys huomioiden. Näin parannetaan myös Suomen omavaraisuutta ja huoltovarmuutta liikennepolttoaineissa."

Keskusta edellyttää, että hallitus ryhtyy toteuttamaan ohjelmaansa biokaasutuotannon kehittämiseksi.

Jakeluvorvoitteen toisen vaiheen valmistelussa arvioitava kattavammin vaikutus julkiseen talouteen

Tällä kertaa hallitus on esittämässä jakeluvorvoitteen alentamiseen muutosta vain vuodelle 2024, mutta hallitus on toisessa vaiheessa ohjelmansa mukaan valmistelemassa muutoksia myös tuleville vuosille. Hallituksen on jatkovuosia koskevan esityksensä valmistelun yhteydessä arvioitava tarkemmin, millaiseksi muodostuu valtion kustannus jakeluvorvoitteen alentamisesta, jos myytäviä päästöyksiköitä on alentamisen myötä vähemmän käytössä tai Suomi joutuu jopa ostamaan muilta mailta lisää päästöoikeuksia.

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause 2

Yksinomaan hallituksen vuotta 2024 koskevassa esityksessä arvioidaan, että ilman kompensoivia päästövähennystoimenpiteitä taakanjakosektorin päästöjen nousu voisi lisätä valtion menoja tai vähentää valtion tuloja kertaluonteisesti arviolta noin 50—480 miljoonaa riippuen päästöyksiköiden hinnasta. Keskusta on huolestunut siitä, että valtiontaloudellisia vaikutuksia koskevat laskelmat ovat näin ylimalkaisia.

Tarkemman arvioinnin merkitys korostuu seuraavan vaiheen ratkaisun ollessa monivuotinen, jolloin myös kertaluonteinen kustannus kertaantuu. Mikäli hallitus aikoo puolestaan toteuttaa kompensoivia toimia, niin myös näiden vaikutus on arvioitava huolella.

Lisäksi Keskusta edellyttää, että hallitus jatkossa ottaa päätöksenteossa huomioon esitystensä vaikutukset investointiympäristöön ja sitä kautta työpaikkoihin. Suomella ei ole varaa menettää investointeja hallituksen toiminnan vuoksi.

Energia-ala on keskellä suurta murrosta ja vihreä siirtymä tarjoaa ilmastohyötyjen lisäksi huomattavan mahdollisuuden kasvattaa investointeja, parantaa kansainvälistä kilpailukykyä ja siten vahvistaa kansantalouden edellytyksiä luoda hyvinvointia pidemmällä aikavälillä, mutta tämä ei toteudu itsestään. Esimerkiksi hallitusohjelman tavoite, että Suomi tähtää 10 prosentin osuuteen EU:n puhtaan vedyn tuotannosta ja vähintään samaan osuuteen vedyn jatkokäytöstä, ei toteudu, jos vedylle ei ole kysyntää. Muun muassa sähköpolttoaineiden tuotannossa hyödynnetään tätä vihreää vetyä.

Riskinä on, että hallituksen epävarmuutta investointiympäristöön luova toiminta vaarantaa biopolttoaineiden, biokaasun ja sähköpolttoaineiden kotimaiset investoinnit ja tulee pitämään tämän vuoksi myös tulevaisuudessa näiden uusiutuvien polttoaineiden hinnat korkealla. Hallituksen on muissa päätöksissään otettava nämä riskit huomioon ja tehtävä korjaavia toimenpiteitä.

Jakeluvelvoitteen laskun lisäksi tarvitaan myös ammattidiesel

Hallituksen esityksessä todetaan, että kuljetusyrietykset hyötyisivät jakeluvelvoitteen alentamisesta polttoainekustannuksissaan ja esitys parantaisi myös yritysten kilpailukykyä. Keskustan mielestä on hienoa, että hallitus huomioi yritysten kuljetuskustannusten merkityksen, mutta pitää ihmeellisenä sitä, että hallitus ei ole toteuttamassa kuljetusalan ammattidieseliä, joka suoraan keventäisi raskaan liikenteen kustannuksia 9,5 sentillä litraa kohden. Tämä helpottaisi vientiteollisuuden kuljetuskustannuksia koko Suomessa. Asiasta on kaiken lisäksi hallituksen pöydällä valmis esitysluonnos odottamassa, joten se olisi nopeasti toteuttavissa. Valtiovarainministeri Riikka Purran tuleekin viipymättä laittaa esitys ammattidieselistä lausuntokierrokselle ja sen jälkeen antaa lakiesitys eduskunnan käsiteltäväksi.

Lopuksi Keskusta huomauttaa, että hallituspuolue Perussuomalaiset lupasivat eduskuntavaalien alla luopua kokonaan biopolttoaineiden jakeluvelvoitteesta, mutta tätä ei toteutettu. Sen sijaan Perussuomalaiset ovat hallituksessa korottamassa tavallisten työmatkailijoiden kustannuksia nostamalla matkavähennyksen omavastuuta 150 eurolla ja antamalla vähennysoikeuden enimmäismäärän laskea 1400 eurolla vuoden 2023 tasosta. Tästä ei ollut vaaleissa puhetta. Tällainen toiminta nakertaa ihmisten luottamusta demokratiaan.

**Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause**

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että hyväksytään neljä lausumaa (Vastalauseen lausumaehdotukset).

Vastalauseen lausumaehdotukset

- 1. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi hallitusohjelman jakeluvelvoitetta koskevien muutosten toisessa vaiheessa kattavammin vaikutuksia valtiontalouteen, koska muutos vaikuttaa valtion menoihin lisäämällä taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnasta aiheutuvia kustannuksia tai vähentämällä päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja.*
- 2. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii Suomen vakaasta ja ennustettavasta investointiympäristöstä ja ottaa tämän jatkossa paremmin huomioon hallituksen esitysten valmistelussa sekä muussa päätöksenteossa.*
- 3. Eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy viipymättä edistämään hallitusohjelman mukaisesti biokaasun tuotantoa ja käyttöä sen sijaan, että vaikeuttaa sitä useilla lakimuutoksilla.*
- 4. Eduskunta edellyttää, että hallitus toteuttaa viipymättä kuljetusalan ammattidieselin, koska nyt esitetty jakeluvelvoitteen alentaminen on riittämätön toimenpide kuljetusalan kustannusten alentamiseksi ja vientiteollisuuden kilpailukyvyn vahvistamiseksi.*

Helsingissä 28.11.2023

Katri Kulmuni kesk
Timo Mehtälä kesk

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause 3

Vastalause 3

Perustelut

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia. Ehdotuksen taustalla on pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjaukset jakeluvelvoitteesta sekä uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämistä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin täytäntöönpano.

Esityksen mukaan vuoden 2024 jakeluvelvoitetta alennettaisiin 13,5 prosenttiin. Lisäksi vuoden 2024 lisävelvoitetta alennettaisiin 2 prosenttiyksikköön ja vuoden 2025 lisävelvoitetta alennettaisiin 3 prosenttiyksikköön. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään hillitsemään liikennepolttoaineiden hintojen nousua. Tällä hetkellä voimassa olevan lain mukaan jakeluvelvoite nousisi ensi vuonna 28 prosenttiin ja edelleen 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Edellinen hallitus alensi jakeluvelvoitetta väliaikaisesti vuosille 2022 ja 2023 vastauksena Venäjän hyökkäyssodasta aiheutuvaan energian hintojen rajuun nousuun. Lakiin sisältyy väliaikaisesta alennuksesta aiheutuvia lisäpäästöjä vastaava kiristys vuodesta 2024 eteenpäin.

Jakeluvelvoite on verotuksen ohella tärkein yksittäinen keino paitsi liikenteen, myös koko taakanjakosektorin päästövähennysten saavuttamiseksi. Myös esitykseen sisältyvä lisävelvoitteen alentaminen heikentää asiantuntijalausuntojen mukaan biokaasun ja RNFBO-polttoaineiden investointinäkymiä.

Hallituksen esityksen päästöjä lisäävä vaikutus on arvioiden mukaan 1,6 megatonnia. Tämä on yhdelle hallituksen esitykselle erittäin merkittävä saavutus, ja täysin väärään suuntaan. Hallitus ei ole indikoinut, että se aikoisi edes yrittää korvata näitä lisäpäästöjä muilla toimilla.

Taakanjakoasetuksen mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoteen 2005. Taakanjakoasetus sitoo Suomea oikeudellisesti, eikä toistaiseksi ole tiedossa, miten tuo tavoite aiotaan saavuttaa. Jo ennen tätä hallituksen esitystä on ollut tiedossa, että tavoitteen saavuttaminen on vaikeaa. Vuoden 2022 ilmastovuosikertomuksen mukaan liikenteen päästöjen vähentyminen on pysähtynyt. Suomen tavoitteena on, että liikenteen päästöt vuonna 2030 olisivat 6,25 megatonnia. Vuonna 2022 päästöt olivat 9,8 megatonnia. Tämä päästövähennys ei toteudu ilman uskottavia lisätoimia, varsinkaan tämän hallituksen esityksen jälkeen.

Ilmastopaneeli arvioi, että Orpon hallituksen päätösten myötä Suomi jää kolme megatonnia taakanjakosektorin tavoitteestaan vuonna 2030. Suomi siis ei tee omaa osuuttaan EU:n ilmastotoimista. Hallituksen linja vaarantaa myös Suomen oman, ilmastolakiin kirjatun 2035-hiilineutraaliustavoitteen sekä liikenteen ja taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisen.

Jakeluvelvoitteen laskeminen on paitsi ilmaston kannalta katastrofaalisen huonoa politiikkaa, myös hintavaikutuksiltaan epävarmaa sekä yleisemmin epäjohtonmukaista politiikkaa. Tämän ovat myös alan toimijat nostaneet esille.

Valiokunnan mietintö TaVM 10/2023 vp
Vastalause

Jakeluvelvoitteen lisävelvoitteen laskua kritisoivat laajasti eri sidosryhmät sekä valiokunnan kuulemat asiantuntijat. Lisävelvoitteen lasku vähentää kannusteita kehittää vaihtoehtoisista raaka-aineista ja lähteistä, kuten teollisuuden sivuvirroista tuotettavia uusiutuvia polttoaineita, heikentäen esimerkiksi biokaasun toimintaedellytyksiä. Tämä siitä huolimatta, että hallituksen tavoitteena on edistää biokaasun käyttöä Suomessa.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotan

että lakiehdotus hylätään,

ja että hyväksytään yksi lausuma (Vastalauseen lausumaehdotus).

Vastalauseen lausumaehdotus

Eduskunta edellyttää, että hallitus tuo viipymättä eduskunnan käsiteltäväksi esitykset, joilla Suomi voi sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla ja uskottavasti saavuttaa EU:n taakanjakosektorin päästötavoitteensa, liikenteen päästötavoitteemme sekä ilmastolakiin kirjatut tavoitteemme.

Helsingissä 28.11.2023

Mai Kivelä vas