



Suomen ilmastopaneeli

Markku Ollikainen, Antti Arasto, sihteeristö Sally Weaver

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_85+2022.pdf

Jakeluvelvoitteita koskevien lakien muuttaminen

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia, joka pyrkii edistämään uusiutuvien polttoaineiden käyttöä liikenteessä. Uusiutuvien polttoaineiden korkeammista tuotantokustannuksista johtuen polttoaineiden, erityisesti dieselin, pumppuhinta voi nousta velvoitetason noustessa. Johtuen äkillisestä energiahintojen noususta, ministeriötyöryhmä linjasi 7.4.2022, että uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta alennettaisiin 7,5 %:lla vuosiksi 2022 ja 2023. Jakeluvelvoite olisi näin ollen 12 % vuonna 2022 ja 13,5 % vuonna 2023. Ehdotetun jakeluvelvoitelain muuttamisen tavoitteena on alentaa väliaikaisesti liikenteen polttoaineiden hintoja. Jakeluvelvoitteen alentamisen 7,5 %:lla arvioidaan vaikuttavan dieselin pumppuhintaan alentavasti noin 12 senttiä litralta. Bensiinin hintaan velvoitteen alentamisella on pienempi vaikutus, sillä jakeluvelvoitetta täytetään lähinnä uusiutuvalla dieselillä.

Lisäksi ehdotuksen mukaan vuosien 2022 ja 2023 ylitäyttö voitaisiin huomioida kokonaisuudessaan vuosien 2023 ja 2024 jakeluvelvoitteen täytössä. Jakeluvelvoite on Suomen keskeisin liikenteen CO₂-päästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Tieliikenteen päästöt olivat vuonna 2020 noin 10,4 Mt CO₂. Esityksen mukaan vuosien 2022 ja 2023 jakeluvelvoitteen alentaminen kasvattaisi liikenteen päästöjä yhteensä yli 1,5 Mt CO₂, mikäli yhtiöt jakelevat uusiutuvia polttoaineita velvoitteen mukaisesti. Valtioneuvoston esityksessä todetaan, että vuosien 2022 ja 2023 jakeluvelvoitteen laskun johdosta saavuttamatta jääneet päästövähennykset kompensoidaan jakeluvelvoitteen säädettyä nopeammilla korotuksilla vuoteen 2030 mennessä. Jakeluvelvoitteen korotuksista tullaan säätämään erikseen syksyllä 2022. Huomioitavaa on, että keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaisesti jakeluvelvoitetta korotettiin 30 prosentista 34 prosenttiin vuonna 2030, koska jakeluvelvoitteeseen sisällytettiin myös biokaasu ja sähköpolttoaineet.

Suomen ilmastopaneelin näkemykset

Ilmastopaneeli katsoo, että hallituksen esitys laskea polttoaineen hintaa laskelmalla jakeluvelvoitetta vuosina 2022 ja 2023 on sekä ilmastopoliittisesti epäjohtonmukainen 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. Lisäksi, kun Suomen ohella muutkin maat tekevät vastaavia toimia, kysyntä raakaöljylle lisääntyy. Tämä nostaa öljyn hintaa, jolloin toimi kääntyy itseään vastaan.

Ilmastopaneeli katsoo, että esityksessä arvioitu 1,5 Mt:n päästövaikutus on merkittävä, ja se voi, kuten esityksessäkin todetaan, johtaa taakanjakosektorin vuotuisten päästökiintiöiden ylittymiseen. Tällaisessa tilanteessa päästökiintiön ylitys tulee kattaa joko edellisten vuosien ylijäämällä tai mikäli ylijäämää ei ole, se on sanktiona kompensoitava seuraavana vuonna korotettuna tekijällä 1,08.

Ilmastopaneelin huomauttaa lisäksi, että esityksessä ei ole varmistettu onko jakeluvelvoitteen laskun johdosta saavuttamatta jääneiden päästövähennyksien kompensointi jakeluvelvoitteen säädettyä

nopeammilla korotuksilla vuoteen 2030 mennessä riittävä. Kompensoinnin toteutuminen ylipäättensä on epävarmaa.

Ilmastopaneeli katsoo myös, 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.

Ilmastopaneeli muistuttaa myös, että hallitus jo päätti työmatkakuluvähennyksen korotuksesta kuluttajille. Kuljetus- ja logistiikkayritysten ongelmiin olisi voitu vastata palauttamalla niille osa polttoaineveroista. Tällöin ei olisi ollut tarvetta hintasuhteiden muuttamiseen ja hintavaikutuksen alistamiseen epävarmuudelle, jonka polttoaineenjakeleumarkkinoilla toteutuu. Suomella on negatiivisia kokemuksia arvonlisäverojen laskusta, jolla tavoiteltiin kuluttajien kohtaamien hintojen laskua, mikä ei kuitenkaan toteutunut.