

Eduskunta
Talousvaliokunta

Asia: HE 85/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta

Jakeluvelvoitteen väliaikaista alentamista koskeva hallituksen esitys

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen väliaikaista alentamista. Esitys alentaisi jakeluvelvoitetta 7,5 prosenttiyksiköllä tieliikenteessä vuonna 2022.

Nopeat toimet tieliikenteen kustannustason hillitsemiseksi poikkeuksellisessa tilanteessa, jossa polttoaineiden hinnat ovat nousseet nopeasti, ovat perusteltuja. Suurin osa EU-maista on toteuttanut tai on parhaillaan toteuttamassa nopeavaikutteisia toimia polttoaineiden hintojen alentamiseksi. Suurimassa osassa EU-maista on alennettu väliaikaisesti polttoaineiden valmisteveroa liikenteen kustannustason kasvun hillitsemiseksi. Veronalennukset on pääosin kustannettu polttoaineen hinnannousun takia kasvaneilla arvonlisäverotuloilla.

Hallituksen esityksen mukainen jakeluvelvoitteen alentaminen vähentää työ- ja elinkeinoministeriön arvion mukaan dieselin pumppuhintaa noin 12 sentillä litralta. Myös bensiinin hinta alenisi lähes saman verran, sillä biojakeluvelvoitteen kustannusvaikutukset kohdistuvat myös jaeltavaan bensiiniin, vaikka jakeluvelvoitetta toteutetaankin pääasiassa bensiinin kautta. Toimenpide on valtiontalouden kannalta perusteltu, sillä se ei lisää valtion kustannuksia, vaan päinvastoin lisää verotuloja, sillä se kasvattaa verotasoltaan korkeampien fossiilisten polttoaineiden kysyntää.

Toimenpide lisää kuitenkin huomattavasti liikenteen hiilidioksidipäästöjä ja siirtää kysyntää uusiutuvista polttoaineista fossiilisiin polttoaineisiin. Muutos on merkittävä 7,5 prosentin uusiutuvan polttoaineen jakeluosuuden korvautuessa yksinomaan fossiilisilla polttoaineilla. Jakeluvelvoitteen alentamisen hiilidioksidipäästövaikutukset ovat noin 800 000 tonnia vuodessa. Määrä on suurempi kuin esimerkiksi koko pakettiautokannan vuosittaiset hiilidioksidipäästöt. Toimenpiteen päästövaikutukset ovat näin ollen erittäin mittavat.

Uusiutuvan dieselin verotaso on perusteltua jatkossa alentaa

30 prosentin jakeluvelvoite on tärkein yksittäinen liikenteen päästövähennystoimenpide, jota ilman vuodelle 2030 asetettuja liikenteen päästövähennystavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa. Jakeluvelvoitteen alentaminen koskee ainoastaan vuotta 2022 ja lisäksi hallitus on tuomassa eduskuntaan syksyllä uuden esityksen, jossa määritellään jakeluvelvoitteen taso vuosina 2023 ja sen palautus kasvurallalle viimeistään vuonna 2024. Jakeluvelvoitteen muutoksia koskevat päätökset on purettu erillisiin lakimuutoksiin, joista pidemmän aikavälin muutokset on aikeena sisällyttää syksyllä annettavaan hallituksen esitykseen. Lakiesityksen kokonaisvaikutuksia ei tästä syystä voida vielä tässä vaiheessa yksityiskohtaisesti arvioida.

Aiemman lainsäädännön mukaisesti jakeluelvoite olisi vuonna 2024 22,5 prosenttia ja sen taso nousisi 1,5 prosenttiyksiköllä vuosittain 30 prosenttiin asti. Joulukuussa 2021 valmistuneen selvityksen (Liikenteen jakeluelvoitteen nosto, TEM & LVM & YM) mukaan jakeluelvoitteen nostaminen 30 prosenttiin lisäisi polttoaineen hintaa 30–40 sentillä litralta. Hallituksen esityksen mukaan jakeluelvoitteen tasoa tullaan lisäksi nostamaan syksyllä annettavassa hallituksen esityksellä 34 prosenttiin. Tämän on ennakoitu lisäävän polttoaineen hintaa vielä 5–15 sentillä litralta.

Suurin osa jakeluelvoitteesta täytetään Suomessa parafiinisella uusiutuvalla polttoainelaadulla. Jotta jakeluelvoitteen kasvun hintavaikutuksia voitaisiin hillitä, biokomponenttien valmisteveroa tulisi vaurautua alentamaan tuntuvasti vuonna 2024, kun jakeluelvoite palautuu aiemmin päätetylle kasvururalle. Veron alentaminen olisi perusteltua kohdistaa kaikkiin uusiutuviin polttoainelaatuuihin, jotta polttoainejakelijat voisivat markkinasaatavuuden mukaisesti hyödyntää monipuolisesti saatavilla olevia komponentteja. Veroa voitaisiin valtiontukisääntelyn edellytyksiä rikkomatta alentaa laskemalla kaikkien uusiutuvien polttoaineiden energiasäلتövero.

Jakeluelvoitteen alentamisen hintavaikutuksia ei ole mahdollista arvioida yksiselitteisesti

Työ- ja elinkeinoministeriön arvion mukaan jakeluelvoitteen alentamisen vaikutus polttoaineen hintaan olisi dieselillä 12 senttiä litralta ja bensiinillä hieman tätä vähemmän. Vaikutusarvio perustuu arviointiin biopolttoaineiden hintakehityksestä. Jakeluelvoitteen alentamisen vaikutus hintaan voi kuitenkin tulla näkyviin vasta viiveellä ja vaikutuksia ei ole mahdollista arvioida tarkasti, sillä vaikka biopolttoaineen hinta on fossiilista polttoainetta korkeampi, ei ole tarkalleen tiedossa, paljonko jakelijat ovat alkuvuoden aikana ehtineet jakeluelvoitteestaan täyttää.

Jakeluelvoitteen alentamista tarkkarajaisempi toimenpide, joka ei lisäisi päästöjä, olisi valmisteveron alentaminen. Vaikka valmisteveron alentaminenkaan ei siirtyisi kokonaan pumppuhintoihin, veron alentamisen vaikutus pumppuhintoihin on suoraviivaisempaa arvioida. Jakeluelvoitteen alentamiselle vaihtoehtoinen toimenpide polttoaineiden hintojen alentamiseen on ensisijaisesti uusiutuvien polttoainelaatujen valmisteveron tuntuva alentaminen.

Yhtenä vaihtoehtona olisi myös peruuttaa väliaikaisesti hallituskauden aikana tehdyt polttoaineiden valmisteveron korotukset, joiden yhteenlaskettu vaikutus dieselpolttonesteen hintaan on samaa suuruusluokkaa kuin nyt esitetty jakeluelvoitteen alentaminen. Hallitus on toteuttanut vuosina 2020–2022 kaksi polttoaineiden veron korotusta, joista vuoden 2020 elokuussa voimaan astunut korotus nosti bensiinin ja dieselien pumppuhintoja arvonlisäverovaikutus huomioon ottaen noin 7 sentillä litralta. Lisäksi parafiinisen dieselin 5 snt/litra alempi verokanta päätettiin vuonna 2020 poistaa kolmessa erässä: 1 snt/litra poistui vuoden 2021 alussa, 2 snt/litra tämän vuoden alussa ja 2 snt/litra poistuu ensi vuoden alussa. Parafiinisen dieselin veron korotus koski myös uusiutuvia parafiinisia diesellaatuja. Kaikki uusiutuvan dieseliin hintaan vaikuttavat veronkorotukset vaikeuttavat ilmastovaikutusten vähentämistoimenpiteiden onnistumista.

Pekka Rissa
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija, Tieliikenteen Tietokeskus