



Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Talousvaliokunta

Vastine
15.6.2022

VN/11878/2022

1/3

Viite: HE 85/2022 vp

HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI UUSIUTUVIEN POLTTOAINEIDEN KÄYTÖN EDISTÄMISESTÄ LIIKENTEESSÄ ANNETUN LAIN 5 §:N MUUTTAMISESTA JA 5 B §:N VÄLIAIKAI-SESTA MUUTTAMISESTA

Työ- ja elinkeinoministeriö kommentoi talousvaliokunnan pyynnöstä valtiovarainministeriön lausuntoa otsikon mukaisessa asiassa.

Työ- ja elinkeinoministeriö esittää lausuntonaan seuraavaa:

Kansalliset ilmastotavoitteet ja EU:n uusiutuvan energian direktiivi

Pääministeri Marinin hallitusohjelman mukaan Suomen tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilnegatiivinen nopeasti sen jälkeen. Lisäksi Suomi on sitoutunut vähentämään kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja päästöjen poistamiseen kokonaan vuoteen 2045 mennessä.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) yhdeksi keskeiseksi tavoitteeksi on asetettu 50 prosentin päästövähennys taakanjakosektorilla vuodesta 2005 vuoteen 2030. Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että yhdessä polttoaineen energiasisältöön ja hiilidioksidipäästöihin perustuvan valmisteveron ja kestävyyskriteerisääntelyn kanssa, jakeluvelvoitejärjestelmä on kustannustehokas ja teknologianeutraali tapa vähentää varmasti liikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Vuonna 2020 kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä noin 95 prosenttia syntyi tieliikenteessä, josta noin 53 prosenttia oli henkilöautojen päästöjä. Tieliikenteen päästöt olivat vuonna 2020 noin 10,4 Mt CO₂-ekv. Toisaalta vuonna 2022 jakeluvelvoite alentaa liikenteen päästöjä arviolta noin 2,3 Mt CO₂-ekv. Jakeluvelvoite on näin ollen yksi keskeisimmistä keinoista saavuttaa taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteet ja siihen tehtävät muutokset voivat vaarantaa sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisen.

Suomea sitoo EU:n uusiutuvan energian direktiivin tavoitteet liikenteelle. Uusiutuvan energian direktiivin mukaan (2009/28/EY) jäsenvaltioiden on varmistettava, että uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian osuus kaikissa liikennemuodoissa on vuonna 2020 vähintään 10 prosenttia liikenteen energian loppukulutuksesta jäsenvaltioissa. Uusiutuvan energian direktiiviä on päivitetty direktiivillä (EU) 2018/2001, jossa säädetään liikenteen uusiutuvan energian osuudesta vuonna 2030. Vuoden 2020 velvoite sitoo edelleen Suomea eikä uusiutuvien polttoaineiden osuus liikenteessä saa laskea alle 10 prosenttiin.

Lisäksi Suomea sitoo myös ns. FQD-asetus (98/70/EY), joka niin ikään koskee liikennettä ja jossa edellytetään polttoaineiden keskimääräisiä, energiayksikköä kohti laskettuja, elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästöjen vuosittaista vähentämistä 6 prosentilla.

Työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että edellä mainitut tavoitteet ja velvoitteet rajoittavat, miten paljon jakeluvelvoitetta voidaan tosiasiallisesti laskea.

Lisäksi työ- ja elinkeinoministeriö huomauttaa, että varautumisen ministerityöryhmä linjauksensa jakeluvelvoitteen alentamisesta vuonna 2022 ja 2023 rajoittuu 7,5 prosenttiyksikköön. Samassa yhteydessä ministerityöryhmä linjasi, että vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäävät päästövähennykset katetaan nopeuttamalla jakeluvelvoitteen korotuksia lainsäädännössä.

Taakanjakosektorin vuosien 2021-2030 päästökiintiöistä ja niiden määrätymistavasta käydään parhaillaan jäsenmaiden ja komission välisiä neuvotteluja osana EU:n 55-valmiuspakettia. Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että neuvottelut taakanjakoasetuksen muuttamisesta ovat edelleen kesken ja sääntöjä ei ole vielä hyväksytty. Vaikuttavaa ilmastopoliittikkaa ja sitä koskevaa lainsäädäntöä ei voida tehdä keskeneräisten ehdotusten perusteella. Lisäksi päästökiintiön optimointi tarkoittaisi päästöjen tietoista nostamista päästökauden alussa, jotta saataisiin edullisempi päästövähennysvelvoite loppukaudeksi. Tällainen toimintalinja saattaisi aiheuttaa haittaa Suomen ilmastopoliittikan uskottavuudelle ja olisi vastoin hallituksen ilmastotavoitteita.

Vaikutukset investointeihin

Jakeluvelvoitteesta on aina säädetty pitkäjänteisesti yli hallituskausien, minkä vuoksi jakeluvelvoite on ollut yksi keskeisimmistä syistä uusiutuvien polttoaineiden tuotantoinvestointeihin Suomessa. Valtiovarainministeriön näkemyksestä poiketen, työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että nykyisen jakeluvelvoitejärjestelmän etuna on nimenomaan ollut se, että siihen on sitouduttu pitkäjänteisesti ja velvoitetasoja on määritelty pitkälle tulevaisuuteen.

Päästöjen vähentämisen lisäksi jakeluvelvoitteen tavoitteena on luoda kysyntää uusiutuville polttoaineille kannustaen samalla kotimaisiin investointeihin. Jakeluvelvoitteen alentaminen tai korottaminen aina silloin kun taakanjakosektorin tavoitteet sitä edellyttävät, heikentäisi luottamusta jakeluvelvoitteeseen ja lisäisi epävarmuutta uusiutuvien polttoaineiden investointihankkeisiin.

Nicoleta Kaitazis
Erityisasiantuntija
Työ- ja elinkeinoministeriö

Jakelu	Eduskunnan talousvaliokunta
Tiedoksi	TEM/OHJY