

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta (HE 53/2023 vp)

Tutkimusprofessori Marita Laukkanen, Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

Esityksessä ehdotetaan, että jakeluvelvoitelakia muutettaisiin hallitusohjelman jakeluvelvoitetta koskevien kirjausten toimeenpanemiseksi. Jakeluvelvoitelain 5 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että vuoden 2024 jakeluvelvoitetaso olisi 13,5 prosenttia. Samalla vuosien 2024 ja 2025 lisävelvoitteita laskettaisiin 2 prosenttiyksikköön ja 3 prosenttiyksikköön.

Hallituksen esityksen vaikutusten arvioinnin osalta esityksessä on asianmukaisesti tunnistettu se, että jakeluvelvoitteen hintavaikutusten arviointiin liittyy epävarmuutta sekä se, että vaikutukset kohdistuvat pääasiassa autoileviin kotitalouksiin. Vaikka vaikutusten arviointi toteaa, että ylimmissä tuloluokissa autoillaan eniten, esitys jättää toteamatta, että silloin uudistus hyödyttää myös rahamääräisesti eniten ylimpien tuloluokkien kotitalouksia.

Kustannusvaikutuksia kuljetusalan yrityksille on arvioitu kysymällä kuljetusalan yritysten etujärjestöiltä. Tältä osin vaikutusten arviointia voi pitää laadultaan riittämättömänä, koska sekä Tilastokeskus että Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen yhteydessä toimiva Datahuone olisivat voineet tarjota asiasta riippumatonta tietoa. Myös esityksen arvio uudistuksen vaikutuksista yritysten kilpailukykyyn on puutteellinen – esitys ei edes kerro, mihin verrattuna ja minkä toimialan tai toimialojen yritysten kilpailukyky paranisi. Arvio kilpailukykyvaikutuksista on niinkään poimittu kuljetusalan etujärjestöltä - eli valmisteleva ministeriö on ulkoistanut vaikutusten arviointia ehdotuksesta hyötyvän toimialan etujärjestölle.

Esitys tunnistaa sen, että esityksen mukainen jakeluvelvoitteen alentaminen saattaa vaikuttaa negatiivisesti investointeihin uusiutuvia liikennepolttoaineita tuottaviin tuotantolaitoksiin.

Ympäristövaikutusten osalta arvioidaan oikein, että ehdotetuilla muutoksilla olisi kielteinen vaikutus taakanjakosektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Kokonaisuudessaan myös ympäristövaikutusten arvioinnissa on puutteita. Jakeluvelvoitteeseen tulevat muutokset – nyt ehdotettu ja muut hallitusohjelmaan kirjatut muutokset – sekä polttoaine- ja ajoneuvoveron muutokset määrittävät yhdessä liikenteen päästöjen kehitystä tulevina vuosina. Uudistetun EU:n taakanjakoasetuksen (EU) 2018/842 mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoteen 2005. Hallitusohjelmaan kirjatut muutokset kokonaisuudessaan tarkoittavat sitä, että Suomi tuskin saavuttaa velvoitetta. Esitykseen sisältyvän valtiovarainministeriön arvion mukaan, jos päästöyksikön hinta olisi esimerkiksi välillä 30–300 euroa CO₂ tonnilta, taakanjakosektorin päästöjen nousu voisi lisätä valtion menoja tai vähentää valtion tuloja kertaluonteisesti arviolta noin 50–480 miljoonaa euroa.

Koska ympäristövaikutusten arviointiin soveltuva skenaariotyökalu (VTT:n Lipasto-laskentajärjestelmä) on jo olemassa, liikenteen päästöihin liittyvien lainsäädäntöhankeiden ympäristövaikutusten arviointi voitaisiin toteuttaa uskottavasti ja laadukkaasti hyödyntämällä tätä työkalua. Hallituksen esityksen valmistelussa liikenteen päästöskenaariot on kuitenkin päätetty jättää hyödyntämättä. Lainsäädäntöprosessin läpinäkyvyyden ja osallistamisen näkökulmasta olisi hyödyllistä ottaa helposti saatavilla oleva, riippumattoman tutkimusorganisaation tuottama kvantitatiivien tieto käyttöön vaikutusten arvioinnissa.

Huomio kiinnittyy myös siihen, että lausuntoja on luonnosvaiheessa ministeriöiden lisäksi pyydetty lähinnä yrityksiä edustavilta tahoilta – polttoaineiden jakelijoilta, uusiutuvan energian tuottajilta sekä elinkeinoelämän etujärjestöiltä. Tutkimusorganisaatioilta ei ole pyydetty lausuntoja muuten kuin Ilmastopaneelin osalta.

Helsingissä 26.10.2023 Marita Laukkanen