

6.11.2023

HE 53/2023 vp

Eduskunta
Talousvaliokunta

TaV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 25.10.2023 – HE 53/2023 vp

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

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa. Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu asiasta seuraavaa:

Hallitusohjelman mukaan hallitus sitoutuu vastaamaan Suomen päästövähennystavoitteisiin ja etenemään hiilineutraalisuustavoitteeseen ja sen jälkeen hiil negatiivisuuteen siten, että se ei omilla päätöksillään tai politiikkatoimillaan nosta kansalaisten arjen kustannuksia tai heikennä elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitejärjestelmä on tähän asti ollut merkittävin liikenteen päästöjä vähentävä keino. Uusiutuvien polttoaineiden käyttöön liittyy kuitenkin negatiivisia kustannusvaikutuksia. Koska uusiutuvat polttoaineet ovat kalliimpia kuin fossiiliset, polttoaineiden pumppuhinta nousee velvoitetason noustessa. Jakeluvelvoitteen keventämisellä tavoitellaan autoilijoiden ja yritysten polttoainekustannusten kurissa pysymistä. Esityksessä on arvioitu, että jos jakeluvelvoite nousisi vuoden 2024 osalta 28 prosenttiin, se nostaisi dieselin pumppuhintaa arviolta noin 17 senttiä litralta ja bensiinin pumppuhintaa noin 15 senttiä litralta. Nyt tehtävillä muutoksilla on tarkoitus estää pumppuhinnan nousut.

Jakeluvelvoitteen keventäminen voi vaarantaa taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen saavuttamisen. EU:n taakanjakoasetuksen mukaan Suomen on vähennettävä taakanjakosektorin päästöjään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Taakanjakoasetus on Suomea oikeudellisesti sitovaa lainsäädäntöä. Taakanjakoasetuksen päästövähennysvelvoite ei koske ainoastaan vuotta 2030, vaan jokaiselle vuodelle on määritelty oma maksimaalinen päästömääränsä vuosille 2021-2030 (=lineaarinen päästövähennyspolku). Koska liikenne tuottaa noin 40 prosenttia koko taakanjakosektorin päästöistä ja on siten taakanjakosektorin suurin päästölähde, liikenteen päästöjen vähentämisellä on aivan keskeinen rooli taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämässä.

VTT:n vuosina 2022-2023 tuottamien mallinnusten pohjalta voidaan arvioida, että jakeluvelvoitteen yhden prosenttiyksikön muutos tarkoittaa noin 0,1 Mt suuruista muutosta liikenteen päästöissä. Kun jakeluvelvoitteen taso olemassa olevan lainsäädännön mukaan tulisi olla 28,0 prosenttia vuonna 2024, nyt esitetty uusi jakeluvelvoiteprosentti (13,5 %) vuonna 2024 tarkoittaisi tällä tavalla karkeasti arvioiden noin 1,45 Mt päästöjen kasvua liikenteessä vuonna 2024 (verrattuna vuonna 2022 valmistuneeseen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteeseen). Uudet,

tarkemmat laskelmat liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen ennakoidusta kehityksestä valmistuvat syksyllä 2023.

Jotta liikenne ja koko taakanjakosektori edelleen pysyisi taakanjakoasetuksen vaatimalla lineaarisella päästövähennyspolulla, käyttöön tulisi ottaa vastaavan päästövähennyksen tuottava määrä liikenteen tai muiden taakanjakosektorille kuuluvien sektoreiden päästövähennystoimenpiteitä. Vastaavan mittaluokan toimia on haastava löytää.

Taakanjakoasetuksen velvoitteiden seuraava tarkistusvuosi on v. 2027. Silloin tarkistetaan kauden 2021-2025 aikana syntyneet päästöt. Mahdollisesti syntyvään päästövelkaan ja siitä aiheutuviin kustannuksiin on tärkeää varautua kansallisesti. Nyt annetussa esityksessä on arvioitu, että taakanjakosektorin päästöjen nousu voisi lisätä valtion menoja tai vähentää valtion tuloja kertaluonteisesti arviolta noin 50- 480 miljoonaa euroa.

Liikenteen päästöjen puolittamiseen vuonna 2030 johtava päästövähennyspolku on myös yksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan (RRP) kuuluvista uudistuksista, joiden toteuttamisesta raportoidaan komissiolle RRF-rahoituksen maksatuspyynnöissä. Jakeluvälvoitteen keventämisellä voi olla negatiivinen vaikutus RRF-rahoituksen maksatuksiin.

Hallitusohjelman mukaan biokaasun investointiympäristöstä huolehditaan ja kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöä henkilöautoissa ja raskaassa liikenteessä edistetään. Kuten hallituksen esityksessä todetaan, jakeluvälvoitelain lisävelvoitteen alentaminen 4 prosenttiyksiköstä 2 prosenttiyksikköön vuonna 2024 vaikuttaisi erityisesti biokaasutoimialaan. Lisävelvoitteen alentaminen hidastaisi jakeluvälvoitelain liitteen mukaisista raaka-aineista valmistetun biokaasun kysynnän kasvua, lisäisi epävarmuutta tulevasta kysynnästä ja siten se voisi jatkossa heikentää alan investointien houkuttelevuutta.