

HE 53/2023 vp
Ilmastoasiantuntija Anna Ikonen
Suomen luonnonsuojeluliitto ry
Talousvaliokunta 8.11.2023

HE 53/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta

Luonnonsuojeluliitto kiittää mahdollisuudesta lausua.

Esitys alentaa jakeluvelvoitetta 13,5 prosenttiin vuodelle 2024, alentaa lisävelvoitetta 2 prosenttiin vuodelle 2024 ja kolmeen prosenttiin vuodelle 2025 on huono. Esityksen tarkoitus on hillitä liikennepolttoaineiden hintojen nousua. Samaan aikaan esityksen perusteluissa todetaan, että jakeluvelvoitetta voimakkaammin polttoaineiden hintoihin vaikuttavat raakaöljyn maailmanmarkkinahinta sekä kansallinen verotus.

Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Jakeluvelvoite on keskeisin liikenteen hiilidioksidipäästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin vuoden 2030 päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Esityksen ympäristövaikutusten arviossa todetaan, että jakeluvelvoitteen vuotta 2024 koskeva lasku 28 prosentista 13,5 prosenttiin lisäisi liikenteen päästöjä noin 1,6 miljoonalla CO₂ tonnilla.

Muutos jakeluvelvoitteessa vaikuttaa taakanjakosektorin päästövähennysuraan, ellei kompensoivia päästövähennystoimia tehdä toisaalla taakanjakosektorilla. Esitys jakeluvelvoitteen alentamisesta vaikeuttaa kansallisen ilmastolain mukaisten tavoitteiden ja EU:n taakanjakoasetuksen mukaisten päästövähennysten saavuttamista ja luo näin taloudellisen riskin valtiolle. Riski taakanjakosektorin päästökiintiön ylityksestä kasvaa, kun esitys yhdistyy hallitusohjelman aikomukseen alentaa liikennepolttoaineiden verotusta, heikentää liikennepolttoaineiden CO₂-komponenttia 100 miljoonalla eurolla ja vähentää latausinfraa, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen rahoitusta. Liikennetavoitteissa jälkeen jääminen vaarantaa myös RRF-rahoituksen. Fossiilittoman liikenteen tiekartan uudistukset, kuten jakeluvelvoitteen nosto 34% vuoteen 2030 mennessä, ovat osa Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman välitavoitteita, joita seurataan RRF-rahoituksen maksatusten yhteydessä. On riski, että liikenteen tavoitteiden saavuttamatta jääminen voi aiheuttaa rahoituksen saamatta jäämisen tai takaisinperinnän muidenkin RRF-rahojen osalta kuin vain liikenteen.

Toteutuessaan lakimuutos on ristiriidassa hallitusohjelman kanssa, sillä se syventää Suomen päästövelkaa, jota hallitusohjelman mukaan tulisi pienentää.

Esitys jakeluvelvoitteen alentamisesta on sosiaalisesti epäoikeudenmukainen, palkitsee saastuttamisesta ja hyödyttää enemmän paljon ajavia hyvätuloisia kuin pienituloisia autollisia kotitalouksia, joissa ajamisen kustannukset ovat suuremmat suhteessa asutokunnan tuloihin. Jakeluvelvoitteen alentamisen sijaan oikeudenmukaisempi ratkaisu kompensoida jakeluvelvoitteen korottamisesta kansalaisille aiheutuvia kustannuksia olisi kotitalouksille jaettava tasapalautus, kuten [2035Legitimacy-tutkimushankkeessa](#) on arvioitu. Tasapalautus kohdistuisi selkeämmin pienituloisille kotitalouksille eikä kannustaisi ajamaan enemmän fossiilikäyttöisillä ajoneuvoilla ja näin vesittäisi liikenteen päästövähennystavoitteita.

Suomen tulisi valmistella hiiliosingon kaltaista mekanismia, jonka avulla ilmastopolitiikan vuoksi koituvia kohtuuttomiksi koettuja taloudellisia seurauksia voidaan kompensoida vaarantamatta päästövähennyksiä.

Jakeluvelvoitetta tulee korjata. Rajallisten biomassojen käyttöä tulisi ohjata niihin liikenteen käyttökohteisiin, joissa siirtyminen sähköön tai muihin päästöttömiin lähteisiin ei jostain syystä ole mahdollista edes pitkällä aikavälillä, ja liikkumistarve on perusteltu. Jotta 34 prosentin jakeluvelvoite voidaan saavuttaa tieliikenteessä, on mahdollista että valtaosa nestemäisten biopolttoaineiden raaka-aineista tulisi ulkomailta. On tarpeen tehdä riippumaton riskiarvio nestemäisten biopolttoaineiden todellisista ympäristövaikutuksista ja siitä miten biopolttoaineiden päästövähennykset tulevaisuudessa lasketaan (ml. palmuöljytisleen jäteluokitus). Neste tuottaa valtaosan Suomen liikenteen uusiutuvasta dieselistä, ja palmuöljyn rasvahappotisleen määrä on liikenteen uusiutuvassa dieselissä on tällä hetkellä määritelty Nesteen liikesalaisuudeksi. Neste on kuitenkin [myöntänyt](#), että MY diesel sisältää 20% kasvisöljyä, pääasiassa sertifioitua palmuöljyä ja 80% on luokiteltu jätteiksi- ja tähteiksi sisältäen palmuöljyn rasvahappotisleen (PFAD). On suuri riski, että jakeluvelvoiteella yhä mahdollistetaan ja edistetään ympäristön ja ilmaston kannalta kestävämmien biopolttoainejakeiden käyttöä ja tuotantoa.

Säännös sellaisten ravinto- ja rehukasveista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, osuuden asteittaisesta laskemisesta nolnaan prosenttiin, on hyvä. Tämän lisäksi Suomen tulee myös luopua palmuöljyn rasvahappotisleestä, joka ei ole aito jätevirta. Palmuöljytislettä ei tule luokitella jätteeksi vaan sivutuotteeksi, ja näin seurata muiden EU-maiden käytäntöjä. Tällä toimella Suomi ehkäisisi metsäkatoa ja maankäytönmuutoksesta aiheutuvia päästöjä maailmanlaajuisesti.

Lisätietoja

- Hanna Aho, ilmastoasiantuntija, hanna.aho@sl.fi, p. 040 628 9495
- Anna Ikonen, ilmastoasiantuntija, rakennettu ympäristö, anna.ikonen@sl.fi, p. 044 491 4269