



SUOMEN
ILMASTOPANEELI
The Finnish Climate
Change Panel

Talousvaliokunta, 8.11.2023

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

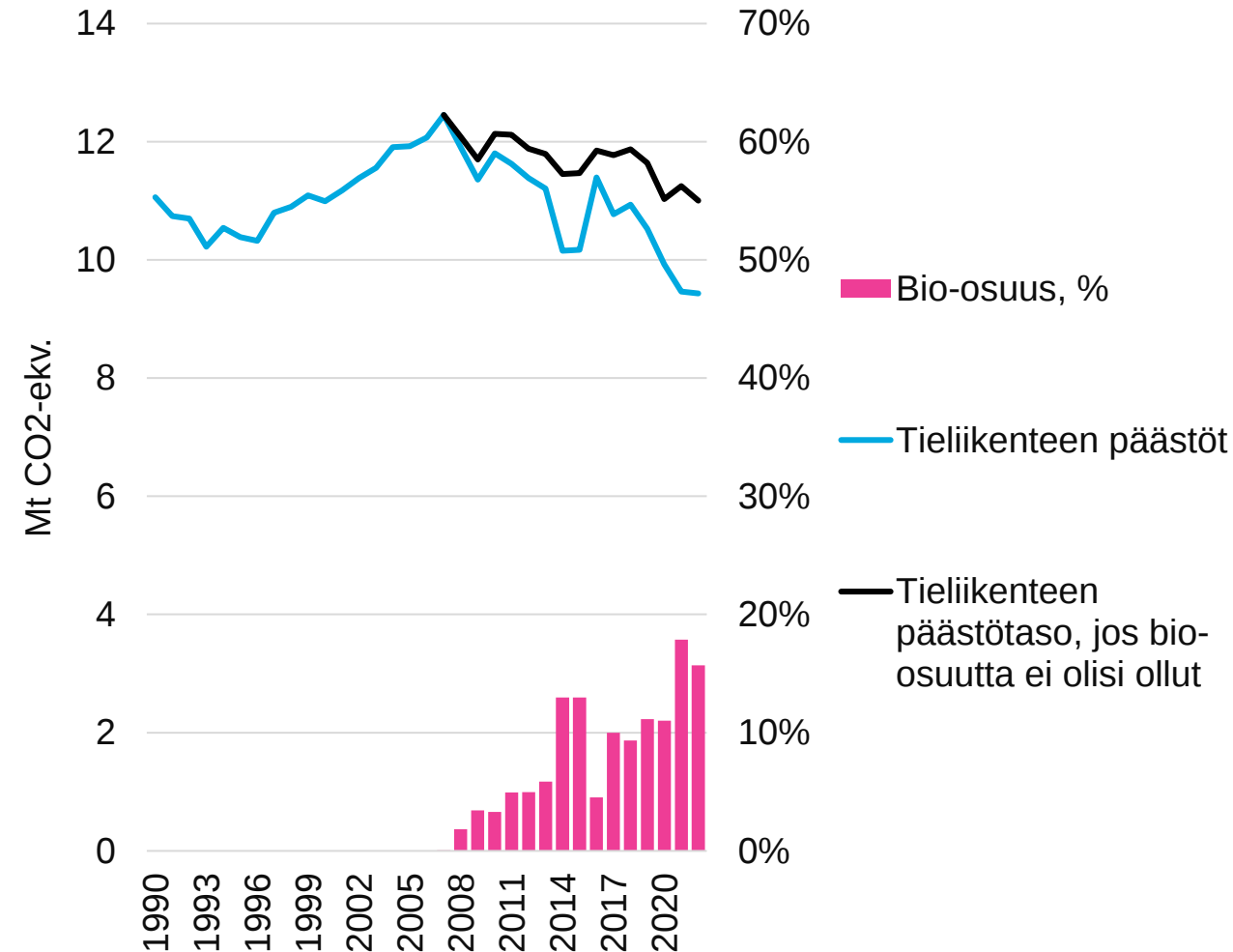
Jyri Seppälä
Ilmastopaneelin jäsen

Ilmastopaneelin kanta 1/3

1. Jakeluvelvoitteen lasku on epäjohdonmukaista ja epävarmaa politiikkaa, joka hidastaa vihreää siirtymää liikenteessä.
 - Jakeluvelvoite on tehokas keino vähentää olemassa olevan autokannan päästöjä
2. Tutkimusten mukaan liikennepolttoaineiden hinnan alentaminen (verotus) hyödyttäisi enemmän suurituloisia, kun taas tasapalautukset hyödyttäisivät pienituloisia ilman liikenteen päästöjen kasvua.
 - Nyt tulonjakopolitiikkaa tehdään päästöjä kasvattamalla, vaikka muita keinoja löytyy (esim. työmatkavähennys, jonka omavastuuosuutta hallitus korottaa ja samalla laskee vähennettävien kustannusten enimmäismäärää ristiriidassa jakeluvelvoitteen laskun kustannusperusteluiden kanssa)
3. Epäjohdonmukainen politiikka vahingoittaa uusiutuvan polttoaineen tuottajia ja vaarantaa investointiympäristön vakauden.
 - Hallituksen esitys itsekkin toteaa, että lausuntopalautteessa jakeluvelvoitteen alentamista koskevia muutoksia pääosin vastustettiin; peräänkuulutettiin johdonmukaisen ja ennakoitavan politiikkaohjausta; ja korostettiin että toistuvat muutokset eivät ole omiaan tukemaan investointiympäristön ennakoitavuutta.

Ilmastopaneelin kanta 2/3

4. Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde, ja jakeluvelvoitteen lasku vaikeuttaisi sektorin päästötavoitteiden (päästöjen puolitus 2030) saavuttamista.
- Toimet ovat jo nyt riittämättömiä (+ LULUCF-joustoja 4,5 Mt ei pystytä käyttämään)
 - Jakeluvelvoitteen jarruttaminen lisää päästöjä 4,5 Mt 2024-2027 suhteessa voimassa olevaan lainsäädäntöön.
 - Yhdessä hallituksen muiden esitysten kanssa taakanjakosektorin päästöt vuonna 2030 uhkaavat olla 3 Mt suuremmat kuin Suomen tavoite edellyttää (paneelin arvio)



5. EU:n elpymis- ja palautumistukivälineeseen liittyvät RRF-maksatukset jäsenmaille perustuvat sovittujen välitavoitteiden saavuttamiseen. (Liikenteessä päästöt -29 % vuonna 2025 ja - 50 % vuonna 2030 vuoteen 2005 nähden.) Miten kaavailut liikenteen päästövähennysten hidastamiset vaikuttaisivat Suomelle tuleviin maksatuksiin?
6. Liikenteen päästövähennysten hidastumisen vaikutuksista tulee esittää päivitetty suunnitelma, jotta taakanjakosektorin ilmasto-tavoitteet saavutetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti tällä vuosikymmenellä.



SUOMEN
ILMA**STOP**PANEELI
The Finnish Climate
Change Panel