

Talousvaliokunta

Kokous 8.11.2023 klo 11.15

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

Bioenergia ry kiittää lausuntopyynnöstä.

Ehdotetuilla muutoksilla pyritään hillitsemään liikennepolttoaineiden hintojen nousua. Ehdotuksen mukaan vuoden 2024 jakeluelvoitetta alennettaisiin 13,5 prosenttiin. Lisäksi vuoden 2024 lisävelvoitetta alennettaisiin 2 prosenttiyksikköön ja vuoden 2025 lisävelvoitetta alennettaisiin 3 prosenttiyksikköön. Jakeluelvoitteen alentamisen takia keskiverron bensiinikäyttöisen henkilöauton vuotuiset polttoainekustannukset olisivat nousseet arviolta noin **114 euroa** ja keskiverron dieselikäyttöisen henkilöauton polttoainekustannukset olisivat nousseet arviolta noin **200 euroa**.

Esitys koskee jakelijoita ja tuottajia mitä suurimmassa määrin. Biokaasun siirtyminen jakeluelvoitteen piiriin on mahdollistanut liikennebiokaasutuotannon kasvu. Esitetyllä lakimuutoksella heikennetään selvästi liikennebiokaasun tuotannon ja jakelun edellytyksiä, sillä biokaasua tuotetaan käytännössä kotimarkkinoita varten. Verrattuna voimassa olevaan lainsäädäntöön esitys jarruttaa myös uusien biopolttoainelaitosten sekä ns. RFNBO- polttoaineiden (esim. synteettinen metaani) tuotantoa Suomeen ja heikentää omavaraisuuden kasvattamista liikenteen polttoaineiden osalta. Tämä on ristiriidassa hallitusohjelman tavoitteiden kanssa. Jakeluelvoitteen lisävelvoitteen alentaminen heikentää lisäksi ennen kaikkea biokaasun kasvun edellytyksiä ja on siten ristiriidassa hallitusohjelman biokaasun edistämisen kirjausten kanssa.

Haluamme huomauttaa, että esimerkiksi dieselin hinta on laskenut Tilastokeskuksen tietojen mukaan lähes 60 senttiä huippulukemista ja on enää vain hieman kalliimpaa kuin ennen Venäjän hyökkäyssotaa, jonka takia jakeluelvoitetta lähdettiin alentamaan.

Esitys heikentää myös polttoaineiden huoltovarmuutta sekä vaikeuttaa päästötavoitteiden saavuttamista. Vuosien 2022 ja 2023 jakeluelvoitteen alentaminen lisäsi päästöjä arviolta 1,5 milj. t /v. Lakiesityksellä heikennetään mahdollisuuksia saavuttaa päästöjen vähentämistavoitteet vuodesta 2021 vuoteen 2030 ulottuvalla polulla ja seurauksena voi aiheutua lisäkustannuksia valtiolle. Suomi on lisäksi tilanteessa, jossa sen tulisi merkittävästi vahvistaa mahdollisuuksiaan saavuttaa taakanjakosektorin velvoitteet ja pikemmin ylittää ne, koska Suomella on lisäksi merkittäviä haasteita saavuttaa maankäyttösektorin sitovat velvoitteet.

Vuosien 2023–2030 päästökiintiöt lasketaan uudestaan taakanjakoasetuksessa määriteltyjen sääntöjen perusteella, minkä takia tässä vaiheessa on vaikeaa arvioida tarkasti päästöjen ylityksen suuruutta ja siihen liittyviä kustannuksia.

Uusien autojen kauppa on vähentynyt erittäin paljon eikä siten sähköautojakaan ehkä myydä tarvittavassa määrin taakanjakosektorin päästötavoitteiden saavuttamiseksi. On epäselvää, mitä ovat ne korvaavat toimet, joilla Suomi täyttää taakanjakosektorin päästöjä koskevat sitovat EU-velvoitteensa. Kiinnitämme huomiota siihen, että ministeriön laatimassa vaikutusarviossa jakeluvelvoitteen laskusta syntyvä kustannus on päästöoikeuden hinnan nykytasolla n. 130 miljoonaa euroa ja 300 euron päästöoikeushinnalla n. 480 miljoonaa euroa. Saksa on jo ostanut päästöoikeuksia saavuttaakseen taakanjakosektorin tavoitteensa. EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen (RRF) rahoituksen ehtona on, että Suomi pysyy valitulla päästövähennyspolullaan.

Suomi on käyttämässä RRF-avustuksia yhteensä enintään 2,6 miljardia euroa. Polulta poikkeaminen johtaa EU-lainsäädännön mukaan seuraamuksiin ml. rangaistusmaksut. Taloudelliset seuraamukset valtiolle voivat olla huomattavat.

Lisätiedot: Bioenergia ry Tage Fredriksson 040 511 2246