

Talousvaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta (HE 174/2022 vp): Asia on saapunut talousvaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty liikenne- ja viestintävaliokuntaan ja ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Lausunnot

Asiasta on annettu seuraavat lausunnot:

- liikenne- ja viestintävaliokunta LiVL 34/2022 vp
- ympäristövaliokunta YmVL 43/2022 vp

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Harri Haavisto, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Nicoleta Kaitazis, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Ville Laasonen, ympäristöministeriö
- johtava asiantuntija Mari Tenhovirta, Energiavirasto
- ilmastopanelisti Jyri Seppälä, Suomen ilmastopaneeli
- vt. liiketoimintajohtaja Kimmo Salminen, Neste Oyj
- markkinakehitysjohtaja Matti Rautkivi, Nordic Ren-Gas Oy
- kestävyysjohtaja Milla Kaikuluoma, North European Oil Trade Oy
- Public Affairs Director Ville Hulkkonen, St1 Nordic Oy
- toimitusjohtaja Tero Kallio, Autotuojat ja -teollisuus ry
- toimialapäällikkö Tage Fredriksson, Bioenergia ry
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- valtiovarainministeriö
- liikenne- ja viestintäministeriö
- BIOS-tutkimusyksikkö
- Neste Oyj

Valiokunnan mietintö TaVM 25/2022 vp

- P2X Solutions
- Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta
- Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- Autoalan Keskusliitto ry
- Climate Leadership Coalition ry
- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry
- Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
- Suomen Yrittäjät ry

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia.

Esityksen mukaan uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuodeksi 2023. Jakeluvelvoitteen alentamisesta johtuvat vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäävät päästövähennykset katettaisiin korottamalla seuraavien vuosien jakeluvelvoitetta. Samalla vuoden 2030 jakeluvelvoitetta nostettaisiin 34 prosenttiin.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että Energiavirastolle säädettäisiin oikeus luovuttaa Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle salassa pidettäviä tietoja, jotka olisivat välttämättömiä maakunnan hallitukselle sen valvontatehtävien hoitamiseksi.

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2023 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2023. Lain 5 b §:n 4 momentti olisi voimassa 31.12.2025 asti.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Ehdotuksen tausta ja tavoitteet

Ehdotuksen taustalla on energiamarkkinoilla vallitseva poikkeuksellinen tilanne. Venäjän Ukrainaan kohdistama hyökkäyssota on aiheuttanut voimakasta energianhintojen nousua ja tarpeen vastata tästä seuranneisiin taloudellisiin ja sosiaalisiin vaikutuksiin. Myös koronapandemian hii-pumisella ja siitä seuranneella kysynnän kasvulla on ollut osaltaan energianhintoja nostava vaikutus.

Varautumisen ministerityöryhmä linjasi 7.4.2022, että äkillisen energianhintojen nousun takia jakeluvelvoitetta alennetaan 7,5 prosenttiyksiköllä vuosina 2022 ja 2023. Vuoden 2022 jakeluvelvoitteen alennusta koskeva lakimuutos (657/2022) tuli voimaan 8.7.2022. Varautumisen minis-

Valiokunnan mietintö TaVM 25/2022 vp

terityöryhmä linjasi myös, että vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäävät päästövähennykset kaetaan nopeuttamalla jakeluvelvoitteen korotuksia lainsäädännössä.

Samassa yhteydessä linjattiin, että mikäli toteutumatta jäävien päästövähennysten kattamiseksi tehtävät nopeutetut korotukset eivät ole säädettävissä yhdessä alennusten kanssa, säädetään vuoden 2023 velvoitteen alentamisesta myös myöhemmin tänä vuonna annettavan hallituksen esityksen yhteydessä. Toteuttamatta jäävien päästövähennysten kattamiseksi tehtävät nopeutetut korotukset eivät olleet säädettävissä kesällä 2022 annetussa esityksessä, minkä vuoksi vuoden 2023 jakeluvelvoitteen alentamisesta säädetään nyt käsiteltävän esityksen yhteydessä. Jakeluvelvoitteen alentaminen on osa laajempia hallituksen varautumisen ministerityöryhmässä päätettyjä toimia, joilla pyritään hillitsemään polttoaineiden hinnannousua liikennealalla.

Talousvaliokunta pitää hallituksen esityksessä ehdotettua sääntelyä tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena ja puoltaa sen hyväksymistä muuttamattomana.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan ja ympäristövaliokunnan lausunnot

Liikenne- ja viestintävaliokunta on antanut esityksestä lausuntonsa (LiVL 34/2022 vp — HE 174/2022 vp). Lausunnossaan valiokunta kiinnitti erityistä huomiota toisaalta liikenneköyhyyden näkökulmaan ja toisaalta arvioi jakeluvelvoitteen toimivuutta ja kehittämistarpeita ohjauskeinona. Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnitti huomiota polttoainekustannusten suureen osuuteen erityisesti alimman tuloluokan kotitalouksien kokonaiskulutuksesta ja siihen, että Suomessa liikkuminen vapaasti onnistuu laajoilla alueilla vain henkilöautolla. Tältä kannalta valiokunta piti ensiarvoisen tärkeänä, että jakeluvelvoitteen osalta vältetään liikenneköyhyyteen johtavia toimenpiteitä. Jakeluvelvoitteen kehittämisen osalta liikenne- ja viestintävaliokunta korosti erityisesti sitä, että sen piiriin tulisi tuoda mahdollisimman laaja joukko erilaisia kustannustehokkaita päästövähennyskeinoja ja ajoneuvokannan monipuolistamista tukevia politiikkatoimia.

Ympäristövaliokunta kiinnitti lausunnossaan (YmVL 43/2022 vp — HE 174/2022 vp) huomiota siihen, että ehdotus polttoaineen hinnan alentamiseksi jakeluvelvoitetta laskemalla on ilmastopoliittisesti epäjohtonmukainen toimi eikä edes hintavaikutuksiltaan varma. Ilmastopolitiikan johdonmukaisuuden kannalta jakeluvelvoitteen laskeminen antaa vääränlaisen markkinasignaalin hidastaen vihreää siirtymää liikenteessä. Ympäristövaliokunnan asiantuntijakuulemisessa esitettyjen arvioiden mukaan toivottu vaikutus on erittäin epävarma, sillä polttoaineiden hinnanlasku riippuu markkinoiden reaktiosta, eikä valtio voi siten taata sen toteutumista. Edelleen valiokunta piti huolestuttavana esityksen vaikutusta myös biokaasun investointinäkyymiin: biokaasu on sisällytetty biopolttoaineiden jakeluvelvoitteeseen 1.1.2022, jolloin biokaasun verottomuusedusta luovuttiin. Ympäristövaliokunta korostaa lausunnossaan sitä, ettei jakeluvelvoitteen muutoksilla tule vaarantaa uusiutuvien polttoaineiden kysyntää, sillä se hidastaa investointeja uuteen kapasiteettiin.

Keskeisten ehdotusten arviointia

Ehdotetulla jakeluvelvoitelain muutoksella jakeluvelvoitteen kulutukseen toimittamista koskevaa velvoitetta nostettaisiin 34 prosenttiin vuonna 2030. Esityksellä pannaan toimeen hallitusoh-

Valiokunnan mietintö TaVM 25/2022 vp

jelman, ilmasto- ja energiastrategian ja keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (Kaisu) tavoitteita, jotka liittyvät taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteisiin.

Ehdotetulla sääntelyllä pyritään samalla väliaikaisesti alentamaan liikenteen polttoaineiden hintoja alentamalla jakeluvelvoitetta 7,5 prosenttiyksiköllä vuonna 2023. Vuoden 2023 jälkeen jakeluvelvoitetasoa korotettaisiin kattamaan vuosilta 2022 ja 2023 toteuttamatta jääneet päästövähennykset.

Jakeluvelvoitteen ylitäytön siirtoa koskevaa sääntelyä lievennettäisiin vuoden 2023 osalta siten, että jakelija voisi siirtää koko vuoden 2023 ylitäytön seuraavan kalenterivuoden jakeluvelvoitteeseen. Tätä koskevan 5 b §:n osalta talousvaliokunta kiinnittää huomiota hallituksen esityksen pääasiallinen sisältö -osiossa olevaan virheelliseen viittaukseen 5 §:n 4 momentin voimassaoloon, vaikka tällä on tarkoitettu viitata 5 b §:n 4 momenttiin.

Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisissa on esitetty osin eriäviä arvioita ehdotetun sääntelyn toimivuudesta. Talousvaliokunta on aiemmin arvioinut jakeluvelvoitteen lieventämistä vuoden 2022 osalta asiaa koskevassa mietinnössään (TaVM 14/2022 vp — HE 85/2022 vp). Valiokunta arvioi ehdotettua mm. seuraavasti:

”Keskeiseksi haasteeksi biopolttoaineiden osalta on muodostumassa kestävien raaka-aineiden rajattu saatavuus ja kasvava globaali kysyntä. Tämän voidaan toisaalta arvioida lieventävän nyt tehtävän väliaikaisen laskun ilmastovaikutuksia: vaikka ehdotuksen voidaan olettaa lisäävän fossiilisen polttoaineen kysyntää jakeluvelvoitteen laskua vastaavalla määrällä ja siten lisäävän Suomen liikenteen päästöjä, uusiutuva polttoaine tulee käyttöön globaaleilla markkinoilla nyt tarkasteltavan velvoitteen tasosta riippumatta. Ehdotuksen merkittävimmät ilmastovaikutukset liittynevätkin siihen, hidastaako muutos uusiutuvien polttoaineiden kasvuun tähtääviä investointeja, fossiilisista polttoaineista irtautumista, siihen tähtääviä investointeja ja siten ilmastotavoitteiden saavuttamista.”

”Talousvaliokunta pitää lähivuosien tavoitteita haastavina: nyt tehtävästä velvoitteen laskusta seuraava seuraavien vuosien tuotannon kasvun tarve jyrkentyisi ja voisi entisestään vaikeuttaa tavoitteiden saavuttamista. Toisaalta nyt esitetyn velvoitteen laskun vaikutuksista tulevien EU-tason velvoitteiden täyttämiseen on esitetty myös erisuuntaisia arvioita, joihin vaikuttavat vielä EU:n 55-valmiuspaketin yhteydessä tehtävät, taakanjakosektoria koskevat päästökiintiöitä ja niiden määräytymistapaa koskevat ratkaisut. Talousvaliokunta kiinnittää yleisesti huomiota useissa asiayhteyksissä korostamaansa ilmastotoimien kustannustehokkuuteen. On huomattava, että päästöjen vähentämisen rajakustannus liikenne-sektorilla kohoaa huomattavasti muita sektoreita korkeammaksi.

Talousvaliokunta pitää vallitsevassa markkinatilanteessa välttämättömänä löytää keinoja vastata polttoaineiden hinnannousun laaja-alaisiin vaikutuksiin kuluttajille, kuljetusalan yrityksille ja tätä kautta koko taloudelle. Vallitsevassa geopoliittisessa ja -taloudellisessa toimintaympäristössä myös logistiikan merkitys huoltovarmuuden turvaamisen kannalta on korostunut. Valiokunta pitää esitettyä sääntelyä tässä vaiheessa perusteltuna. Samalla talousvaliokunta korostaa, että nyt ehdotetussa sääntelyssä on kyse väliaikaisesta toimesta, jonka vaikutuksia ja erityisesti hintavaikutuksen välittymistä kuluttajille tulee seurata.

Valiokunnan mietintö TaVM 25/2022 vp

Valmisteilla olevan, syksyllä 2022 suunnitellun jakeluvelvoitelain muuttamisen yhteydessä tulee ottaa huomioon nyt esitetystä sääntelystä saadut kokemukset ja sääntelyn vaikutukset sekä arvioida muiden polttoaineiden hintoihin vaikuttavien sääntelykeinojen tarvetta.”

Talousvaliokunta katsoo, että sen aiemmin tänä vuonna esittämät arviot jakeluvelvoitteen muuttamista koskevan sääntelyn perusteista, vaikutuksista, ongelmista ja kehittämistarpeista ovat edelleen ajankohtaisia ja muodostavat taustan myös nyt esitetyn sääntelyn arvioinnille.

Keskeisimpänä perusteena nyt ehdotetulle sääntelylle, samoin kuin kuluvaan vuoteen koskevalle jakeluvelvoitteen alentamiselle, ovat energiamarkkinoiden poikkeukselliset olosuhteet. Samalla nopeasti muuttuva toimintaympäristö tekee myös polttoaineiden hintakehityksen ja ehdotetun sääntelyn vaikutusten ennakoinnista vaikeaa. Myöskään polttoaineen jakelijoilla ei ole ollut mahdollisuutta varautua muuttuneisiin olosuhteisiin ja niiden vaikutuksiin.

Hallituksen esityksessä on arvioitu elokuun 2022 polttoaineiden hintoihin perustuen, että jakeluvelvoitteen alentaminen 7,5 prosenttiyksiköllä vaikuttaisi dieselin pumppuhintaan alentavasti noin 10 senttiä litralta. Bensiinin hintaan velvoitteen alentamisella on hieman pienempi vaikutus, sillä jakeluvelvoitetta täytetään enemmän uusiutuvalla dieselillä. Jakelijoiden voidaan kuitenkin olettaa tasaavan hintavaikutusta osin dieselistä bensiinijakeisiin.

Talousvaliokunta pitää vallitsevassa tilanteessa perusteltuna, että polttoaineen pumppuhintojen laskemiseksi käytetään nyt ehdotetun kaltaisia ohjauskeinoja. Talousvaliokunta viittaa tältä osin myös liikenne- ja viestintävaliokunnan edellä viitatussa lausunnossaan esittämään arvioon liikenneköyhyydestä. Talousvaliokunta katsoo, että sääntelyä voidaan pitää perusteltuna myös siltä kannalta, ettei liikennesektori muutoin pysty reagoimaan äkillisiin polttoaineen hinnan muutoksiin riittävän nopeasti.

Jakeluvelvoitteen nosto 28 prosenttiin vuonna 2024 vaikuttaisi dieselin pumppuhintaan noin 23 senttiä litralta vuoden 2023 tasoon verrattuna huomioiden myös kehittyneiden biopolttoaineiden lisävelvoitteen nousu 2 prosentista 4 prosenttiin. Tuolloin dieselin pumppuhinnan arvioidaan kuitenkin olevan alle 1,9 euroa litralta esitetyllä 28 prosentin jakeluvelvoitteella. Tämän jälkeen jakeluvelvoitteen nosto vuosittain on pienempää ja siten myös vaikutus pumppuhintaa edelleen nostavasti vähäisempi.

Talousvaliokunta kiinnittää kriittistä huomiota siihen, että jakeluvelvoitteen lasku vuosina 2022 ja 2023 aiheuttaa merkittävän nostotarpeen velvoitteelle vuosina 2024–2030 taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Tämä puoltaa poikkeussääntelyn rajoittamista vain välttämättömään: jakeluvelvoitteen laskun rajaaminen ajallisesti mahdollisimman lyhyeksi aiheuttaa pienimmän häiriön uusiutuvien polttoaineiden tuotannon investointeihin sekä vähentää pumppuhintojen nousupaineita jakeluvelvoitteen taas noustessa päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi.

Ehdotetun vuoden 2023 jakeluvelvoitteen alennuksen arvioidaan nostavan taakanjakosektorin laskennallisia päästöjä noin 0,9 Mt CO₂-ekv. Jakeluvelvoitteen alentamisen ei kuitenkaan arvioida juuri lisäävän globaaleja päästöjä, sillä vaikka jakeluvelvoitteen alentaminen lisäisi fossiilis-

Valiokunnan mietintö TaVM 25/2022 vp

ten polttoaineiden käyttöä Suomessa, se samalla lisäisi biopolttoaineiden tai niiden raaka-aineiden tarjontaa maailmalla kutakuinkin vastaavalla määrällä, mikä korvaisi fossiilisten polttoaineiden käyttöä muualla.

Esityksessä ehdotetun vuoden 2023 jakeluvoltteen alennuksen arvioidaan laskevan kansantalouden kustannuksia suoraan noin 430 milj. euroa ja nostavan verotuloja noin 73 milj. euroa. Vastaavasti on arvioitu, että vuosien 2024—2029 jakeluvoltteen korotukset lisääisivät kansantalouden kustannuksia kumulatiivisesti noin 1,1 miljardia euroa ja alentaisivat verotuloja kumulatiivisesti noin 200 milj. euroa. Ehdotetut korotukset nostaisivat bensiinin ja dieselin kuluttajahintaa keskimäärin vuosina 2024—2029 yhteensä noin 4—5 senttiä litralta.

Talousvaliokunta kiinnittää huomiota ehdotetun sääntelyn vaikutusten epävarmuustekijöihin; myös hallituksen esityksessä on todettu, ettei täyttä varmuutta siitä, miten hintavaikutus lopulta siirtyy polttoaineiden pumppuhintoihin, ole mahdollista taata. Lisäksi hintavaikutukset muuttuvat yhä epävarmemmiksi sen myötä, mitä pidemmälle tulevaisuuteen arvioissa edetään. Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisessa esitettyjä hintaennusteita on pidetty tulevien vuosien osalta myös liian optimistisina sen vuoksi, ettei niissä ole otettu huomioon poikkeuksellisen epävaakaata energiamarkkinaa, biopolttoaineiden kestävyyskriteerien kapenemista ja fossiilisten polttoaineiden ennakoitua hintakehitystä.

Kokoavia huomioita

Jakeluvoltteen on arvioitu olevan yksi keskeisimmistä hiilidioksidipäästöjen vähentämiskeinoista liikenteessä, ja sen vuoksi velvoitetason muuttaminen voi vaikuttaa koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen toteutumiseen. Sitä on yleisesti arvioitu myös varsin kustannustehokkaaksi päästövähennyskeinoksi, vaikkakin talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisessa on esitetty myös ristiriitaisia ja varsin kriittisiä arvioita erityisesti vuoden 2030 jakeluvoltteen noston kustannustehokkuudesta. Sääntelyä jatkossa arviotaessa talousvaliokunta pitää tärkeänä ottaa huomioon myös, miten asiaa koskevaa sääntely-ympäristöä verrokkimaissa ja EU:n tasolla kehitetään.

Alan merkitystä korostanee tulevaisuudessa myös se, että uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohjan odotetaan laajenevan; tässä erityistä merkitystä on jäte- ja tähdepohjaisilla raaka-aineilla. Merkittävä osa alan tuotannosta pohjautuu myös kotimaisiin raaka-aineisiin ja tuotantoon. Samalla on kuitenkin ennustettu, että globaali kilpailu uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineista kiihtyy edelleen, ja samojen raaka-aineiden kysyntä kohdistuu paitsi tie- myös lento- ja meriliikenteeseen ja maatalouteen. Tämä korostaa tarvetta arvioida päästövähennystoimien kustannustehokasta kohdistamista ja jakeluvoltteita koskevan sääntelyn kattavuutta.

Talousvaliokunta pitää keskeisenä sääntely-ympäristön johdonmukaisuutta. Pitkäaikaisen jakeluvoltteen kehityspolun säätämisen voidaan arvioida vaikuttavan myönteisesti tutkimus- ja kehitystoimintaan sekä alan toiminta- ja investointiympäristöön. Talousvaliokunta korostaa, että sääntelyn tulee jatkossakin edistää Suomen edelläkävijäasemaa kestävien biopolttoaineiden markkinoilla. Samalla valiokunta korostaa, että ilmastotavoitteiden saavuttaminen liikennesektorilla edellyttää laajaa keinovalikoimaa. Toimien kustannustehokkuus edellyttää sääntelyltä teknologianeutraaliteetin huomioon ottamista ja erilaisten käyttövoimien kattavaa hyödyntämistä.

Valiokunnan mietintö TaVM 25/2022 vp

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Talousvaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 174/2022 vp sisältyvän lakiehdotuksen.

Helsingissä 23.11.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Sanni Grahn-Laasonen kok
varapuheenjohtaja Katri Kulmuni kesk
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Mari Holopainen vihr
jäsen Pia Kauma kok
jäsen Matias Mäkyne sd
jäsen Raimo Piirainen sd
jäsen Minna Reijonen ps
jäsen Janne Sankelo kok
jäsen Joakim Strand r
jäsen Veikko Vallin ps
jäsen Tuula Väättäin sd
varajäsen Juha Mäenpää ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Lauri Tenhunen

Valiokunnan mietintö TaVM 25/2022 vp
Vastalause 1

Vastalause 1

Perustelut

Kokoomuksen valiokuntaryhmä kannattaa esityksen mukaista uusiutuvien polttoaineiden jakeluvolvoitteen alentamista 7,5 prosenttiyksiköllä vuodeksi 2023. Venäjän hyökkäyssodan aiheuttama liikkumisen hintojen nousu ei saa muodostua ongelmaksi tavallisille suomalaisille ihmisille.

Esitykseen sisältyy myös se, että jakeluvolvoitteen alentamisesta johtuvat vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäävät päästövähennykset katettaisiin korottamalla seuraavien vuosien jakeluvolvoitetta. Tämä on sinänsä perusteltua, sillä liikenteen päästöjä on vähennettävä ja jakeluvolvoitteella on ollut ja on siinä merkittävä rooli.

Kokoomuksen valiokuntaryhmä ei kuitenkaan pidä realistisena lakiesityksen mukaista ehdotusta, että vuodenvaihteessa 2023—2024 jakeluvolvoitetta nostetaan 13,5 prosentista 28 prosenttiin yhden yön aikana. Tämä on aivan liian suuri kertakorotus, eikä sitä tule tässä kohtaa hyväksyä. Kokoomuksen valiokuntaryhmä katsoo, että tässä kohtaa on perusteltua pitää nykyisin mukainen jakeluvolvoitetaso vuodelle 2024.

Muun muassa liikenne- ja viestintäministeriö on arvioinut, että volvoitetason noustessa 13,5 prosentista 28 prosenttiin hintavaikutus tulee olemaan huomattavasti suurempi kuin hallituksen esityksessä on ilmaistu. Erittäin voimakkaan ja yhtäkkisen hinnanmuutoksen lisäksi jakeluvolvoitteen nostamisen yhteydessä on vielä huolellisesti arvioitava biopolvoitoaineiden raaka-aineiden saatavuutta. Liikenteen päästöjen vähentämisessä on käytettävä useita keinoja ja haettava kustannustehokkaimmat ratkaisut. Liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvolvoitteeseen on yksi oikea askel, ja hallituksen tulisi aloittaa asian valmistelu.

Lisäksi kokoomuksen valiokuntaryhmä ei näe tarkoituksenmukaisena säätää korotetusta jakeluvolvoitetasosta vuodelle 2030 tässä yhteydessä. Venäjän aiheuttama hyökkäyssota tulee vaikuttamaan pitkällä aikavälillä positiivisesti päästöjen vähenemiseen Euroopassa ja Suomessa. Toimintaympäristössä on kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia tuleville vuosille koko Euroopan energiamarkkinoilla. Tässä kohtaa hallituskautta ei tulisi tehdä yksittäisiä päätöksiä, jotka kaventavat liikkumavaraamme rakentaa järkevä ja kustannustehokas liikenne- ja päästöpolitiikan kokonaisuus, jolla saavutetaan päästövähennystavoitteet EU-tasolla ja Suomessa.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi 5 § muutettuna seuraavasti. (*Vastalauseen muutosehdotus*)

Valiokunnan mietintö TaVM 25/2022 vp
Vastalause

Vastalauseen muutosehdotus

5 §

Uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittaminen

Jakelija on velvollinen toimittamaan uusiutuvia polttoaineita kulutukseen. Uusiutuvien polttoaineiden energiasisällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä (*jakeluvelvoite*) tulee olla vähintään:

- 1) 20,0 prosenttia vuonna 2020;
 - 2) 18,0 prosenttia vuonna 2021;
 - 3) 12,0 prosenttia vuonna 2022;
 - 4) 13,5 prosenttia vuonna 2023;
 - 5) 22,5 prosenttia vuonna 2024;
 - 6) 24,0 prosenttia vuonna 2025;
 - 7) 25,5 prosenttia vuonna 2026;
 - 8) 27,0 prosenttia vuonna 2027;
 - 9) 28,5 prosenttia vuonna 2028;
 - 10) 30,0 prosenttia vuonna 2029 ja sen jälkeen.
-

Helsingissä 23.11.2022

Sanni Grahn-Laasonen kok
Pia Kauma kok
Janne Sankelo kok

Valiokunnan mietintö TaVM 25/2022 vp
Vastalause 2

Vastalause 2

Perustelut

Ehdotuksen mukaan jakeluvelvoitteen väliaikaista 7,5 prosenttiyksikön pudotusta jatkettaisiin vuonna 2023. EU-lainsäädännön mukaan jäsenmaiden jakeluvelvoitteen tason tulee olla vähintään 13 prosenttia vuonna 2030. Esityksen mukaan jakeluvelvoite olisi Suomessa 34 prosenttia vuonna 2030.

Talousvaliokunta kiinnittää huomiota seuraaviin tekijöihin: jakeluvelvoitteen kansallisen tason ja EU:n vaatimustason välinen suuri kuilu, Venäjän käynnistämän sodan vaikutukset, korkean inflaation laajentuminen laaja-alaiseksi, rahapolitiikan kiristymisen, huoltovarmuuden merkitys sekä Suomen erityisolosuhteet pitkien välimatkojen maana ja siihen liittyvät logistiset vaatimukset.

Mainittu yksittäisten tekijöiden lista muodostaa kokonaisuuden, jossa olisi syytä huolehtia ensisijaisesti kansalaisten ostovoimasta ja kotimaisten yritysten kilpailukykyä.

Talousvaliokunta pitää ilmastonmuutoksen torjuntaa tärkeänä, mutta korostaa, ettei suomalaisten ajaminen liikenneköyhyyteen auta tämän tavoitteen saavuttamisessa. Suomalaisen teollisuuden kilpailukykyongelmat todennäköisesti kasvaisivat merkittävästi jakeluvelvoitteen tuntuvan kiristämisen seurauksena sekä logistiikan kallistumisen että palkansaajien runsaiden palkankorotusvaatimusten myötä. Inflaation laajenemisen estämiseksi tulee käyttää useita keinoja, joista yksi on jakeluvelvoitteen pitäminen korkeintaan verrokkimaidemme tasolla.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että ehdotus laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta hyväksytään valiokunnan mietinnön mukaisena ja että hyväksytään seuraavat kaksi lausumaa. (***Vastalauseen lausumaehdotukset***)

Vastalauseen lausumaehdotukset

- 1. Eduskunta edellyttää, että jakeluvelvoitteen tason muutokset eivät aiheuta merkittäviä lisäkustannuksia polttoaineiden hintoihin.*
- 2. Eduskunta edellyttää, että Suomi hakee erityisolosuhteisiin vedoten Euroopan unionilta erillislupaa poiketa jakeluvelvoitteen vähimmäisvaatimuksista.*

Valiokunnan mietintö TaVM 25/2022 vp
Vastalause

Helsingissä 23.11.2022

Juha Mäenpää ps
Minna Reijonen ps
Veikko Vallin ps