

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia. Uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuosiksi 2022 ja 2023. Vuoden 2022 jakeluelvoite olisi näin ollen 12 prosenttia ja 13,5 prosenttia vuonna 2023.

Lisäksi jakeluelvoitteen ylittämistä koskevaa sääntelyä lievennettäisiin väliaikaisesti vuosien 2022 ja 2023 osalta. Ehdotuksen mukaan vuosien 2022 ja 2023 ylitäyttö voitaisiin huomioida kokonaisuudessaan vuosien 2023 ja 2024 jakeluelvoitteen täytössä.

Esitys liittyy valtion vuoden 2022 toiseen lisätalousarvioesitykseen.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Lain 5 b §:n 3 momentti on voimassa 31.12.2025 asti.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta.....	3
1.2 Valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
3 Tavoitteet	4
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	4
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	4
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	5
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset	5
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	6
4.2.3 Ympäristövaikutukset	6
5 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	7
6 Lausuntopalaute	7
7 Säännöskohtaiset perustelut	8
8 Voimaantulo	9
9 Toimeenpano ja seuranta	9
10 Suhde muihin esityksiin.....	9
10.1 Esityksen suhde muihin esityksiin	9
10.2 Suhde talousarvioesitykseen	9
11 Suhde perustuslakiin ja säätämjärjestys	10
LAKIEHDOTUS	11
uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta	11

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Venäjän hyökkäys Ukrainaan helmikuussa 2022 on vaikuttanut merkittävästi energiahintoihin. Sodalla on ollut huomattava vaikutus etenkin polttoaineiden hintoihin. Hinnannousun taustalla on myös koronapandemian hiipumiseen liittynyt kysynnän kasvu. Raakaöljyn maailmanmarkkinahinta on helmikuusta 2021 helmikuuhun 2022 noussut noin 56 %. Dieselin pumppuhinnat ovat samassa ajassa nousseet noin 43 senttiä/litra. Hintojen nousu vaikuttaa kuljetusalaan, yksityisautoilijoihin sekä välillisesti myös laajemmin yhteiskuntaan muun muassa teollisuuden kustannusten ja energiahintojen nousun inflaatiota kiihdyttävän vaikutuksen kautta.

Liikennepolttoaineiden hintaan vaikuttaa sekä fossiilisten että uusiutuvien raaka-aineiden hinta ja saatavuus. Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä annetussa laissa (446/2007; jäljempänä *jakeluelvoitelaki*) säädetään uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevasta velvoitteesta (*jakeluelvoitteesta*) liikennepolttoaineiden jakelijoille. Jakeluelvoite edellyttää tietyn uusiutuvan polttoainemäärän jakelemista vuosittain. Uusiutuvien polttoaineiden korkeammista tuotantokustannuksista johtuen polttoaineiden pumppuhinta nousee velvoitetason noustessa. Erityisesti dieselin hinnan nousun taustalla on biopolttoaineiden fossiilisia polttoaineita nopeampi hintojen nousu.

Osana väliaikaisia, äkillisen energiahintojen nousun takia, sopeutumisen siirtymäajalla tehtäviä toimia varautumisen ministeriötyöryhmä linjasi 7.4.2022, että jakeluelvoitetta alennetaan väliaikaisesti 7,5 prosenttiyksiköllä. Alennukset kohdistuvat vuosiin 2022 ja 2023. Kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun lisävelvoitetta ei ole tarkoitus muuttaa tällä esityksellä.

Samassa yhteydessä linjattiin, että vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäävät päästövähennykset katetaan nopeuttamalla jakeluelvoitteen korotuksia lainsäädännössä. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaisesti jakeluelvoite on 34 prosenttia vuonna 2030. Suunnitelmassa jakeluelvoitetta korotettiin 30 prosentista 34 prosenttiin, koska jakeluelvoitteeseen sisällytettiin myös biokaasu ja sähköpolttoaineet. Hallitus antaa esityksen korotuksista erikseen syksyn 2022 aikana.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu työ- ja elinkeinoministeriössä. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat valtioneuvoston hankeikkunan julkisessa palvelussa osoitteessa valtioneuvosto.fi/hankkeet tunnuksella TEM037:00/2022.

2 Nykytila ja sen arviointi

Jakeluelvoitelain tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä moottoribensiinin ja dieselöljyn korvaamiseksi liikenteessä. Uusivuilla polttoaineilla tarkoitetaan jakeluelvoitelain 2 §:n 4 momentin mukaan biopolttoaineita, biokaasua ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia nestemäisiä ja kaasumaisia liikenteen polttoaineita. Jakeluelvoitelailta on saatettu voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU 2018/2001) uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä.

Jakeluelvoitelain 5 §:n 1 momentin nojalla 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 tulee olla vähintään 19,5 prosenttia vuonna 2022 ja 21 prosenttia vuonna 2023. Uusiutuvien polttoaineiden osuus kasvaa vuosittain siten, että vuonna 2029 ja sen jälkeen uusiutuvien polttoaineiden osuus liikenteen polttoaineista on 30 prosenttia.

Jakeluelvoitteen 5 b §:n 1 momentin mukaan jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa ja biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain (418/2019; jäljempänä *biopolttoöljyn jakeluelvoitelaki*) mukaista samaa kalenterivuotta koskevaa jakeluelvoitetta laskettaessa. Siirtyvä määrä voi olla enintään 30 prosenttia sen kalenterivuoden jakeluelvoitetta vastaavasta energiamäärästä, jolloin ylitys tapahtui, ja siirtyvällä määrällä voidaan täyttää enintään 30 prosenttia biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain mukaisesta jakeluelvoitteesta.

Jakeluelvoitelain 5 §:n 4 momentin mukaisen lisävelvoitteen osalta säädetään vastaavalla tavalla ylimenevän osuuden huomioimisesta seuraavana kalenterivuonna.

Jakeluelvoitelain 3 §:n 1 ja 2 momenttien mukaan jakeluelvoite ei koske nestemäisten polttoaineiden jakelijaa, jonka kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittama moottoribensiinin, dieselöljyn, biopolttoaineiden ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten liikenteen polttoaineiden määrä on enintään miljoona litraa eikä kaasumaisten polttoaineiden jakelijaa, jonka kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittama maakaasun, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määrä on enintään 9 gigawattituntia.

Vuonna 2021 jakeluelvoitelaisissa säädettyä jakeluelvoitetta sovellettiin kolmeen eri liikennepolttoaineen jakelijaan: Neste Oyj, North European Oil Trade Oy ja Oy Teboil Ab.

Energiavirasto valvoo jakeluelvoitelain noudattamista ja hoitaa muut laissa säädetyt velvoitteet. Valvontatehtävät ovat siirtyneet Energiavirastolle Verohallinnolta vuonna 2021.

Nykyinen uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitejärjestelmä on toiminut odotusten mukaisesti, ja uusiutuvien polttoaineiden käyttö on kasvanut velvoitteen edellyttämällä tavalla. Koska liikenteen uusiutuvien polttoaineiden tuotantokustannukset ovat korkeammat kuin perinteisten fossiilisten polttoaineiden tuotantokustannukset, niiden käytön kasvu nostaa jaeltavien polttoaineiden loppuhintoja.

3 Tavoitteet

Ehdotetun jakeluelvoitelain muuttamisen tavoitteena on alentaa väliaikaisesti liikenteen polttoaineiden hintoja.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Ehdotetulla jakeluelvoitelain muutoksella jakeluelvoitteen kulutukseen toimittamista koskevaa velvoitetta lievennettäisiin vuosien 2022 ja 2023 osalta siten, että molempien vuosien jakeluelvoitetta laskettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä. Lisäksi jakeluelvoitteen ylimenevä osuus

vuosilta 2022 ja 2023 osalta voitaisiin ottaa täysimääräisesti huomioon seuraavien kalenterivuosi-
sien jakeluelvoitetta laskettaessa.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset polttoaineiden hintoihin

Jakeluelvoite edellyttää tietyn osuuden vuosittain jaellusta polttoainemäärästä olevan uusiutuvaa. Uusiutuvien polttoaineiden korkeammista tuotantokustannuksista johtuen polttoaineiden pumppuhinta nousee velvoitetason noustessa. Maailmanmarkkinahintojen vaihtelu on viime kuukausina ollut huomattavaa. Merkittävää jakeluelvoitteesta riippumatonta hinnanvaihtelua on tapahtunut lyhyelläkin aikavälillä. Hintavaikutukset ovat seurausta Covid-19 –epidemiasta ja Venäjän hyökkäyssodasta Ukrainaan. Sota on nostanut raakaöljyn hinnan lisäksi erityisesti dieselin jalostusmarginaalia bensiiniä enemmän. Esimerkiksi raakaöljyn maailmanmarkkinahinta nousi helmikuusta 2021 helmikuuhun 2022 noin 56 %. Dieselin pumppuhinnat nousivat samassa ajassa noin 43 senttiä litralta.

Maaliskuun 2022 polttoaineiden hintoihin perustuen arvioidaan jakeluelvoitteen alentamisen 7,5 prosenttiyksiköllä vaikuttavan dieselin pumppuhintaan alentavasti noin 12 senttiä litralta. Bensiinin hintaan velvoitteen alentamisella on pienempi vaikutus, sillä jakeluelvoitetta täytetään enemmän uusiutuvalla dieselillä. Voidaan kuitenkin olettaa jakelijoiden tasaavaan hintavaikutusta osin dieselistä bensiinijakeisiin. Koska jakeluelvoite on vuosikohtainen, tänä vuonna vaikutus voi olla edellä kuvattua suurempikin, sillä alkuvuonna jakelijat ovat jaelleet uusiutuvia polttoaineita 19,5 % jakeluelvoitteen mukaisesti.

Vaikutus pumppuhintoihin riippuu siitä, miten nopeasti jakelijat vähentäisivät jakelemis-
saan polttoaineissa biopolttoaineiden osuutta. Biopolttoaineiden hankintasopimukset voivat olla pitkiä, joten välttämättä hintavaikutusta ei nähdä heti.

Hintavaikutuksen toteutumiseen arvioidun suuruusena ja sen ajankohtaan sisältyy kuitenkin suuria epävarmuuksia. Vaikutuksissa voi olla myös merkittäviä jakelijakohtaisia eroja, eikä täyttä varmuutta siitä, miten hintavaikutus lopulta siirtyy polttoaineiden pumppuhintoihin, ole mahdollista taata.

Yritysvaikutukset

Jakeluelvoitteen alaisten jakelijoiden velvoitteen alentaminen ja täyttämisen joustavoittaminen pienentävät väliaikaisesti kustannuspaineita. Jakelijoiden kohtaamat korkeammat kustannukset siirtyvät suurelta osin kuluttajien polttoainehintoihin ja siten esitetyillä toimenpiteillä voidaan välillisesti hillitä myös kuluttajahintojen nousua tilanteessa, jossa energian hinnat ovat nousseet voimakkaasti.

Jakeluelvoitteen alentaminen vaikuttaisi toimijoihin kuitenkin eri tavalla. Biopolttoaineiden tuottajiin alennuksella voi olla hetkellisesti negatiivinen vaikutus. Toisaalta biopolttoaineiden markkinat ovat globaalit, joten niitä voidaan myydä myös ulkomaille kotimaisen kysynnän pienentyessä hetkellisesti. Toimenpiteen voidaan arvioida heikentävän luottamusta jakeluelvoitteen ja velvoitetasojen pysyvyyteen. Kyse on kuitenkin poikkeuksellisesta, kertaluonteisesta ja väliaikaisesta muutoksesta, joten pitkällä aikavälillä vaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä.

Jakeluvollisilla vaikutus riippuu osin siitä, onko jakelijalla myös omaa biopolttoaineiden tuotantoa vai ei. Osa toimijoista arvioi, että tällä hetkellä biopolttoaineista on markkinoilla niukkuutta ja niiden hinnat ovat nousseet todella korkealle. Tällöin jakeluvoitteen laskulla olisi positiivien vaikutus näille toimijoille. Toisaalta esitetään myös täysin vastakkaisia näkemyksiä.

Koska kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun lisävelvoitetta ei ole tarkoitus muuttaa, voidaan olettaa, ettei jakeluvoitteen muutokset aiheuttaisi merkittäviä vaikutuksia biokaasun tuottajille ja jakelijoille. Toimenpide voisi lisätä epävarmuutta biokaasulaitosta tai sähköpolttoaineiden tuotantolaitosta suunnitteleviin investointihankkeisiin. Väliaikaisuudesta johtuen, toimenpiteen ei kuitenkaan arvioida vaikuttavan merkittävästi investointiedellytyksiin pitkällä aikavälillä.

Hallitus on kuitenkin samanaikaisesti linjannut, että irtautumista fossiilisesta energiasta nopeutetaan merkittävästi. Osana julkisen talouden suunnitelmaa vuosille 2023-2026 hallitus esitti merkittävää lisäystä investointitukiin muun muassa uusiutuvia polttoaineita tuottavien laitosten tukemiseksi. Lisäksi jakeluvoitetta korotetaan keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaisesti 34 prosenttiin myöhemmin annettavalla hallituksen esityksellä. Mainittujen toimien voidaan arvioida vaikuttavan myönteisesti uusiutuvia polttoaineita tuottavien toimijoiden toimintaedellytyksiin ja osin hälventävän edellä mainittuja esitykseen liittyviä epävarmuuksia.

Vuosien 2022 ja 2023 jakeluvoitteen ylimenevän osuuden täysimääräinen huomioiminen seuraavien kalenterivuosien jakeluvoitetta laskettaessa katsotaan tuovan jakelijoille tarvittavaa joustoa reagoida yllättäen alentuneeseen jakeluvoitteen tasoon.

Kuljetusyritykset hyötyisivät jakeluvoitteen alentamisesta pumppuhintojen alentumisen verran omista polttoainekustannuksissaan.

Vaikutukset julkiseen talouteen

Ehdotetut muutokset kasvattaisivat välillisesti valmisteverotuloja liikenteen polttoaineista noin 75 miljoonalla eurolla vuodelta 2022 ja 74 miljoonalla eurolla vuodelta 2023. Valmisteverojen tilitysten ajoittumisesta johtuen verotulot kasvaisivat vuonna 2022 noin 62 miljoonalla eurolla, vuonna 2023 noin 74 miljoonalla eurolla ja vuonna 2024 noin 12 miljoonalla eurolla. On kuitenkin mahdollista, että uusiutuvien polttoaineiden määrä markkinoilla ei laske täysimääräisesti jakeluvoitteen alennuksen verran, minkä vuoksi välilliset vaikutukset valmisteverotuloihin voivat olla arvioitua pienemmät.

Ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta arvonlisäverotuloihin, sillä polttoaineiden hintojen alentumisen arvioidaan lisäävään muuta kulutusta vastaavasti.

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole vaikutuksia viranomaisten toimintaan.

4.2.3 Ympäristövaikutukset

Jakeluvointe on keskeisin liikenteen hiilidioksidipäästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Tieliikenteen päästöt olivat vuonna 2020 noin 10,4 miljoonaa CO₂ tonnia. 7,5 %-yksikön alennus lisäisi päästöjä vuosittain vajaalla 800 000 CO₂ tonnilla. Vuosien 2022 ja 2023 jakeluvoitteen alennus vaikuttaisi siten päästöjä lisäävästi yhteensä yli

1,5 miljoonaa CO2 tonnia, mikäli yhtiöt jakelevat uusiutuvia polttoaineita velvoitteen mukaisesti. Ylitäytön täysimääräinen hyödyntämismahdollisuus voi johtaa kuitenkin siihen, että yhtiöt jakelisivat suuremman määrän uusiutuvia polttoaineita, mitä jakeluelvoite edellyttää. Tällöin myöskään päästöt eivät pidemmällä tarkastelujaksolla lisääntyisi edellä kuvatulla tavalla.

Liikennepolttoaineiden hintojen kohoaminen vähentää todennäköisesti kokonaisliikennesuoritetta sekä kiihdyttää vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen myyntiä. Siten toimenpiteen päästöjä lisäävä vaikutus on todennäköisesti edellä kuvattua vähäisempi.

Pahimmillaan liikenteen päästövähennyksen pieneneminen jonakin yksittäisenä vuonna voi johtaa taakanjakosektorin päästökaupan ylittymiseen tuona vuonna, jolloin päästökaupan ylitys tulee kattaa edellisten vuosien ylijäämällä. Mikäli ylitys jää kattamatta siitä seuraa sanktio, jonka mukaan ylitys on kompensoitava seuraavana vuonna korotettuna tekijällä 1,08. Liikennepolttoaineiden ja kevyen polttoöljyn veropohjan kehitykseen perustuvan arvion perusteella vuoden 2021 päästökaupan alitettiin mahdollisesti noin 2 Mt CO₂-ekv verran, jos muut taakanjakosektorin päästöt pysyivät vuoden 2020 tasolla. Tämä mahdollistaa päästökaupan ylittämisen myöhemmin vuosina vastaavalla määrällä ilman ylittämistä aiheutuvaa 8 prosentin korotusta.

Vuosien 2022 ja 2023 jakeluelvoitteen laskun johdosta saavuttamatta jääneet päästövähennykset kompensoidaan jakeluelvoitteen säädettyä nopeammilla korotuksilla vuoteen 2030 mennessä. Jakeluelvoitteen korotuksista tullaan säätämään erikseen syksyllä 2022.

5 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Työ- ja elinkeinoministeriö on arvioinut myös vaihtoehtoa, jossa esitettyjä muutoksia ei toteutettaisi. Arvion mukaan tällöin toivottuja pumppuhintavaikutuksia ei nähtäisi lainkaan. Vaikka vuosittaisilla jakeluelvoitteen korotuksilla ei arvioiden mukaan ole suuria vaikutuksia polttoaineiden hintoihin ja jakelijoihin, ja esityksen mukaisten muutosten vaikutuksiin sisältyy edellä kuvatusti paljon epävarmuustekijöitä, muutosten toteuttamatta jättäminen tarkoittaisi, että polttoaineiden pumppuhinnat määräytyisivät polttoaineiden markkinatilanteen mukaan, johon ei pystytä kansallisin lainsäädäntötoimin, verotusta lukuun ottamatta, kovin tehokkaasti vaikuttamaan. Toisaalta muutoksen tekemättä jättäminen tukee järjestelmän ennakoitavuutta ja varmuutta.

Jakeluelvoitteen alentaminen on osa laajempaa hallituksen varautumisen ministerityöryhmässä päätettyjä toimia, joilla pyritään hillitsemään polttoaineiden hinnannousua liikennealalla.

6 Lausuntopalaute

Esitysluonnos oli lausunnoilla 28 päivästä huhtikuuta 11 päivään toukokuuta 2022 lausuntopalvelu.fi- verkkopalvelussa. Lausuntoaikaa lyhyt kesto perustui siihen, että ehdotettuja muutoksia on vähän ja niiden sisältö on verrattain yksinkertainen. Lausuntoaikataulussa huomioitiin lisäksi lakimuutoksen voimaantulon kiireellisyys ja eduskunnan kevätistuntokauden päättymisen ajankohta.

Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta: liikenne- ja viestintäministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Energiavirasto, Verohallinto, Ab Stormossen Oy, Bioenergia ry, BioHauki Oy, Biosairila Oy, Elinkeinoelämän Keskusliitto EK ry, Energiateollisuus ry, Etelä-Karjalan Jätehuolto Oy, Etelä-Savon Energia Oy, Gasum Oy, Jeppo Biogas Ab, Kiertokaari Oy, Metener Service Oy, Mustankorkea Oy, Neste Oyj, Nivos Energia Oy, North European Oil Trade Oy, Oy Teboil Ab, Pirkanmaan Jätehuolto Oy, St 1 Oy, Suomalainen Energiaosuuskunta,

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuenergia Oy ja Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO).

Lausuntopyyntö ja saadut lausunnot ovat lausuntopalvelu.fi –sivustolla ja valtioneuvoston hankkeiden julkisessa palvelussa osoitteessa valtioneuvosto.fi/hankkeet tunnuksella TEM037:00/2022.

7 Säännöskohtaiset perustelut

5 §. *Uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittaminen.* Pykälän ensimmäistä momenttia muutettaisiin siten, että 3 kohdassa säädettyä vuoden 2022 jakeluelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä 12 prosenttiin. Vastaavasti momentin 4 kohdassa säädettyä vuotta 2023 koskevaa jakeluelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä 13,5 prosenttiin. Muilta osin jakeluelvoitteen tasoja ei muutettaisi.

Jakeluelvoite ei edellytä jakelijoita sekoittamaan uusiutuvia polttoaineita tasaisesti jakelemaansa polttoaineeseen, vaan jakeluelvoitetta tarkastellaan kalenterivuosittain. Hallinnollisista syistä jakeluelvoitteen alentaminen tehtäisiin koko vuotta 2022 koskevaan jakeluelvoitteen alennukseen. Sääntelymuutoksen tarkoituksena ei ole soveltaa kahta eri velvoitetasoa vuonna 2022.

5 b §. *Jakeluelvoitteen ylittäminen.* Pykälään lisättäisiin väliaikaisesti uusi kolmas momentti, jolla poikettaisiin siirrettävän ylimenevän osuuden määrästä vuosien 2022 ja 2023 osalta. Jos jakelija olisi kalenterivuonna 2022 tai 2023 toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin mitä 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saisi ottaa ylimenevän osuuden kokonaisuudessaan huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa. Toisin sanoen, jos jakelija olisi vuonna 2023 toimittanut kulutukseen enemmän kuin 13,5 %:ia uusiutuvia polttoaineita, voisi jakelija siirtää ylitäyttöä vastaavan osuuden kokonaisuudessaan seuraavalle kalenterivuodelle 2024.

Kansallinen jakeluelvoite on pyritty tekemään mahdollisimman kustannustehokkaaksi muun muassa sisällyttämällä siihen joustomahdollisuuksia jakelijoille kuten ylitäytön siirto seuraavan vuoden veloitteeseen. Yleisesti joustomahdollisuuksia on pidetty järjestelmän toimivuuden kannalta tärkeinä ja perusteltuina. Koska jakeluelvoitetta alennetaan kalenterivuosina 2022 ja 2023, on katsottu tarkoituksenmukaiseksi, että jakelija voisi hyödyntää mahdollisen ylimenevän osuuden täysimääräisesti seuraavien kalenterivuosien jakeluelvoitteessa. Vuoden 2022 osalta täysimääräisen ylitäytön katsotaan olevan tärkeä joustokeino, jotta jakelija voi reagoida kesken kalenterivuoden alenevaan velvoitetasoon. Jakelijoiden polttoaineiden toimitussopimukset voivat olla pitkiä ja ne on mitoitettu 19,5 % veloitteen mukaisesti.

Toisaalta vuoden 2024 osalta ylitäytön hyödyntäminen vuodelta 2023 voisi mahdollisesti tarjota jakelijoille paremmat mahdollisuudet täyttää jakeluelvoitettaan joustavasti etukäteen, sillä jakeluelvoite nousee vuonna 2024 suunnitellusti vähintään 22,5 prosenttiin. Vuoden 2024 jakeluelvoite voi olla tätä korkeampi, kun myöhemmin päätetään vuosien 2022 ja 2023 jakeluelvoitteen laskun johdosta saavuttamatta jääneiden päästövähennyksien kompensoinnista jakeluelvoitteen säädettyä nopeammilla korotuksilla vuoteen 2030 mennessä.

Esityksellä ei ole tarkoitus muuttaa enimmäismäärää, jolla voitaisiin täyttää biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain (418/2019) mukaisesta jakeluelvoitetta vaan tarkoituksena on sen osalta noudattaa voimassa olevaa lainsäädäntöä. Vuoden 2022 tai 2023 ylimenevällä osuudella voidaan näin ollen täyttää enintään 30 prosenttia saman kalenterivuoden biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain mukaista jakeluelvoitetta.

8 Voimaantulo

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Lain 5 b §:n 3 momentti olisi voimassa vuoteen 2025 loppuun asti.

Lain 5 §:n 1 momentin 3 kohdan muutosta sovellettaisiin 1 päivästä tammikuuta 2022 alkaen. Toisin sanoen vuoden 2022 jakeluelvoitteen alentaminen 12 prosenttiin koskisi koko vuotta 2022.

Jakelijan on vuosittain ilmoitettava edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittamansa moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määrä tuotteittain. Vuotta 2024 koskeva ilmoitus on toimitettava Energiavirastolle 31.3.2025 mennessä. Koska vuodelta 2023 siirtyvä mahdollinen ylitäyttö voitaisiin hyödyntää vuoden 2024 jakeluelvoitteessa, on tarkoituksenmukaista, että ylitäyttöä koskeva väliaikainen muutos on voimassa vuoteen 2025 asti, jolloin vuotta 2024 kulutukseen toimitettujen polttoaineiden määrä vahvistetaan Energiaviraston toimesta.

9 Toimeenpano ja seuranta

Lakiehdotusten toimeenpanon vaikutuksia seurataan työ- ja elinkeinoministeriössä.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 Esityksen suhde muihin esityksiin

Työ- ja elinkeinoministeriö valmistelee jakeluelvoitteen korottamista, jolla on tarkoitus kompensoida tämän esityksen johdosta saavuttamatta jääneet päästövähennykset. Samalla hallituksen tavoitteena on nopeuttaa jakeluelvoitteen korotuksia siten, että jakeluelvoite on vuonna 2030 keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukainen 34 prosenttia. Esitys korotuksista on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2022.

Hallitus on varautumisen ministeriryöryhmässä 1.4.2022 sopinut valmistelevansa kiireisellä aikataululla kuljetusalan turvaamiseksi toimia, jotka lisäävät tukea alalle korkeintaan 75 miljoonalla eurolla. Laki kuljetusyritysten määräaikaista kustannustuesta valmistellaan pikaisella aikataululla työ- ja elinkeinoministeriössä.

Lisäksi Finnvera osallistuu kuljetusalan käyttöpääoman rahoitukseen lainoin tai takauksin.

Näiden lisäksi hallitus tukee kuljetusalan vihreän siirtymän edistämistä toimenpidekokonaisuudella, jossa tuetaan sähkö- ja kaasukäyttöisen kuorma- ja pakettiautokaluston hankintoja sekä liikennesähkön ja -kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurin kehittämistä.

Linjatut toimet tukevat hallituksen helmikuussa tekemää päätöstä ammattidieselverojärjestelmän valmistelun aloittamisesta.

10.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2022 toiseksi lisätalousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Varsinaiseen talousarvioon nähden varautumisen ministerityöryhmän päätös alentaa uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta 7,5 prosenttiyksiköllä nostaa energiaverottoja arviolta 62 miljoonalla eurolla vuonna 2022.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Lakiehdotus ei sisällä perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeusrajoituksia tai muita valtiosääntöoikeudellisia kysymyksiä. Sen vuoksi on perusteltua katsoa, että lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 5 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohta, sellaisena kuin se on laeissa 1420/2010, 419/2019 ja 603/2021, ja

lisätään 5 b §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 1420/2010, 387/2017, 419/2019 ja 603/2021, väliaikaisesti uusi 3 momentti seuraavasti:

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 (jakeluelvoite) 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.
-

5 b §

Jakeluelvoitteen ylittäminen

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, jos jakelija on kalenterivuonna 2022 tai 2023 toimittanut kulutukseen enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin mitä 5 §:n 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden kokonaisuudessaan huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2022. Lain 5 b §:n 3 momentti on voimassa 31.12.2025 asti.

Lain 5 §:n 1 momentin 3 kohtaa sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2022 alkaen.

Helsingissä x.x.2022

Pääministeri

Sanna Marin

Elinkeinoministeri Mika Lintilä