

Asia: VN/34422/2021

## **Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 4 ja 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä.

Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä, että luonnos sisältää hallituksen aiempien linjausten mukaisen jakeluelvoitteen alentamisen 7,5 prosenttiyksiköllä vuodelle 2023. Jakeluelvoitteen väliaikainen alentaminen vuodelle 2022 toteutti tavoitteensa polttoaineen jakelijoiden vietyä sen hintoihin, mikä helpotti polttoaineen loppukäyttäjien vaikeaa tilannetta. On hyvä, että Venäjän sotatoimista johtuvassa epävarmassa tilanteessa jakeluelvoitteen väliaikaista alentamista jatketaan. Tästä hyötyvät niin kuljetusyritykset, logistiikkapalveluita ostavat toimijat, kuin autoa työmatkoihin tarvitsevat kotitaloudet.

Suomen Yrittäjät on kuitenkin huolestunut esityksen sisältämän vuodesta 2024 alkavan jakeluelvoitteen huomattavan kiristymisen hintavaikutuksista. Lausunnossaan North European Oil Trade arvioi, että vuonna 2030 jakeluelvoitteen ollessa 34% jakeluelvoitteen kustannus loppukuluttajalle on jopa 78 snt/l. Hintavaikutus on hyvin merkittävä.

Esityksen mukaan jakeluelvoite kiristyy vuodesta 2023 vuoteen 2024 13,5 prosentista 28 prosenttiin. Tämä voisi tarkoittaa jopa kymmenien senttien nousua polttoainelitrnan hintaan vuoden 2024 alussa. Nousu on massiivinen ja Suomen Yrittäjät on erittäin huolestunut sen vaikutuksesta kuljetusalan kannattavuuteen ja sitä kautta Suomen logistiseen asemaan ja kansainväliseen kilpailukykyyn. Vaikutukset myös autoileviin kotitalouksiin olisivat huomattavat tilanteessa, jossa hintojen nousu muutenkin uhkaa ajaa etenkin pienituloiset kotitaloudet ahtaalle. Suomen Yrittäjät

näkee, että jakeluelvoitteen vuosittaisia kiristyksiä tulisi tasoittaa lähemmäs toisiaan, jotta edellä mainitun kaltaisilta hyvin rajuilta vuosinuisilta vältyttäisiin.

Vaikka polttoaineen korkealla hinnalla voi olla myönteisiäkin vaikutuksia sen kannustaessa siihen kykeneviä yksityishenkilöitä ja yrityksiä päivittämään vähemmän kuluttaviin tai vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkeviin ajoneuvoihin, on huomattava, että raskaassa liikenteessä sähkö-, kaasu- tai vetyajoneuvot eivät suurella uskottavuudella yleisty merkittävästi vuoteen 2030 mennessä. Vaikka ajoneuvovalmistajat panostavat vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevan raskaan kaluston kehittämiseen, niiden saatavuus on vielä lähivuosina hyvin heikkoa ja hinnat moninkertaiset dieselkäyttöisiin ajoneuvoihin verrattuna. Siksi valtaosa raskaasta liikenteestä tulee vielä 2030-luvulla kulkemaan dieselillä. Merkittävät dieselin hinnankorotukset heikentävät kotimaisten kuljetusyritysten kilpailukykyä ja hankaloittavat siten manner-Euroopan markkinoilta kaukana sijaitsevan Suomen logistista tilannetta entisestään.

Suomen Yrittäjät pitää jakeluelvoitetta lähtökohtaisesti hyvänä tapana vähentää liikenteen päästöjä. Erytisen tehokas päästövähennyskeino se on raskaassa liikenteessä, jossa sähköistyminen ei yllä kuvastusti ole vielä lähivuosina realistinen vaihtoehto kuin pienelle osalle pääosin kaupunkien jakeluliikenteessä toimivia yrityksiä. Jakeluelvoitteen haasteena kuitenkin on biopolttoaineen riittävään tuotantoon liittyvät ongelmat. Biopolttoaineen niukkuus sen kysynnän jatkuvasti kasvaessa johtaa merkittäviin hintapaineisiin. On myös mahdollista, että biopolttoaineen tarjontaa suuremmasta kysynnästä johtuen kiristynyttä jakeluelvoitetta ei pystytä ylipäänsä täyttämään. Suomen tulisikin entistä määrätietoisemmin pyrkiä lisäämään omavaraisuutta biopolttoaineiden tuotannossa, jotta päästövähennysten saavuttamiseksi tärkeää biopolttoaineiden käyttöä voitaisiin lisätä ilman rajuja hintavaikutuksia.

Edellä kuvatuista syistä johtuen Suomen Yrittäjät näkee, että vaikka jakeluelvoite on toimiva päästövähennyskeino, olisi syytä vielä harkita siirtymäajan pidentämistä vuodesta 2030 eteenpäin. Öljyn maailmanmarkkinatilanne on Ukrainan sodan takia hyvin epävarma ja siirtymäajan pidentäminen helpottaisi logistiikka-alan kustannuspaineita. Jos luonnosesityksen mukaisen jakeluelvoitteen kiristämisaikataulun kanssa edetään, on erittäin tärkeää mahdollistaa tarvittaessa reagoiminen polttoaineen hintakehitykseen mm. väliaikaisin poikkeuksin, kuten hallitus on vuosien 2022 ja 2023 osalta linjannut.

Jos polttoaineen hintaa nostavia jakeluelvoitteen kiristyksiä jatketaan, riittävän merkittävät palautukset sisältävä ammattidieseljärjestelmä on aiempaaakin tilannetta oleellisempi toimivan ja kilpailukykyisen logistiikan turvaamiseksi Suomessa. Ammattidieseljärjestelmän käyttöönotossa on edettävä viipymättä ja esitys tarvitaan eduskuntaan vielä syksyn 2022 aikana.

Vehmanen Emma-Stina  
Suomen Yrittäjät ry