

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**

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain 5 §:n muuttamisesta sekä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 §:n ja 38 §:n muuttamisesta.

Hallituksen esityksellä pannaan toimeen hallitusohjelman, ilmasto- ja energiastrategian ja keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa esitetyjä tavoitteita, jotka liittyvät taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteisiin. Jakeluvuolteen väliaikaisen alentamisen osalta esitys toteuttaa hallituksen varautumisen ministeriryhmän 7.4.2022 tekemiä linjauksia. Lisäksi esitys linkittyy vahvasti Euroopan komission esittämään 55-valmiuspakettiin, jonka mukaan taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitetta kiristettäisiin koko EU:ssa 10 prosenttiyksiköllä. Ehdotuksen mukaan Suomen veloitteeksi tulisi 50 prosenttia vuoden 2005 tasoon nähden.

EU:n voimassa olevan taakanjakoasetuksen mukaisesti jäsenmailla on lineaarisesti tiukentuva päästövähennystavoite vuosille 2021–2030, joka sisältää vuosittaiset päästokiintiöt. Ajallisten joustojen hyödyntäminen yksittäisten vuosien välillä antaa mahdollisuuden mukautua yllättäviin tilanteisiin tietyin ehdoin.

On kuitenkin huomioitava, että jos jäsenvaltio ei pääse vuotuisen päästövähennystavoitteeseensa, ylitetty määrä kerrotaan kertoimella 1,08 ja lisätään seuraavan vuoden päästöihin.

Keskuskauppakamari korostaa näkemyksensä varautumista tilanteeseen, jossa jakeluvuolteen alentaminen johtaisi tulevana vuosina nopeasti nouseviin kireämpiin päästövähennysvelvoitteisiin taakanjakosektorilla. Esityksen päästöjä kasvattava vaikutus vuosina 2022–2023 voi kuitenkin olla pienempi, jos polttoaineenjakeijat hyödyntävät laajasti ylitäyttömahdollisuutta.

Jakeluvuolteen on tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Sen etuna on erityisesti, että uusiutuvat polttoaineet sopivat jo olemassa olevaan ajoneuvokantaan.

Jakeluvuolteen väliaikaisella alentamisella tavoitellaan polttoaineiden hinnan alentamista. On itsessään tärkeää, että kuljetus- ja työmatkakustannusten nousun hillitsemiseksi on tehty

toimenpiteitä. Keskuskauppakamari korostaa erityisesti sen merkitystä, että suomalaisten yritysten ja Suomen logistisesta kilpailukyvyistä pidetään huolta.

Keskuskauppakamari huomauttaa, että suuret edestakaiset muutokset jakeluelvoitteessa heikentävät ennustettavuutta ja voivat johtaa korkeisiin yhtäkkisiin hinnannousuihin. Esityksen vaikutusarvioiden mukaan jakeluelvoitteen nousu määräaikaisen laskun jälkeen vuodenvaihteessa 2023–2024 voi nostaa hintoja arviolta 24 sentillä/litra. Jakeluelvoitteen muutokset luovat myös epävarmuutta uusiutuvien polttoaineiden tuotantoinvestointien toteuttamiseen.

Jakeluelvoitteen hintavaikutus syntyy ennen kaikkea raaka-aineen saatavuuden kautta. Uusiutuvan raaka-aineen avulla tuotettujen polttoaineiden avulla pyritään myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä lento- ja meriliikenteessä sekä työkoneissa. Uusiutuvien polttoaineiden markkinat ovat olleet tarjontarajoitteiset ja kasvavan kysynnän voidaan olettaa edelleen nostavan uusiutuvan dieselin ja polttoöljyn raaka-aineiden hintaa.

Jakeluelvoitetta lasketaan esityksen mukaisesti vuoden 2023 loppuun saakka, jonka jälkeen se nousee voimassa vuonna 2024 olevan lain mukaista korkeampaan 28 prosenttiin. Äkillisen nousun vaikutuksien hillitsemiseksi tilanteeseen on Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan varauduttava jo ennalta Suomen logistisen kilpailukyvyn ja päästövähennysten kustannustehokkaan saavuttamisen näkökulmasta.

Jakeluelvoitteen muutosten myötä nouseviin kuljetuskustannuksiin varautumiseksi on Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan ammattidieselin käyttöönoton valmistelua nopeutettava siten, että mekanismia voidaan hyödyntää viimeistään vuoteen 2024 mennessä. Ammattidiesel olisi tehokas verotuksellinen keino, joka kohdistuisi ammattiliikenteen kustannuksiin.

Keskuskauppakamari esittää myös harkittavaksi taakanjakosektorin tavoitteiden saavuttamisen kustannustehokkuutta lisääviä joustoja. Yksi keino voi olla luoda joustoelementti, jossa polttoaineen jakelija voi täyttää osan velvoitteesta muilla taakanjakosektorin päästöjä vähentävillä toimenpiteillä, joiden lisäisyys ja vaikuttavuus voidaan osoittaa riittävällä tasolla. Joustoelementin valmistelu ja käyttöönotto vuoteen 2024 mennessä voisi rajoittaa jakeluelvoitteen noston kustannusvaikutusta.

Myös joustot liikennepolttoaineiden ja polttoöljyn jakeluelvoitteiden välillä voisivat edistää velvoitteiden kustannustehokasta täyttämistä ilman, että se vaarantaa taakanjakosektorin tavoitteita.

Jakeluelvoitteen kustannuksiin vaikuttaa myös käytettävissä olevan raaka-ainepohjan laajuus, joka korostuu tason noustessa 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. On hyvä, että velvoitteeseen on jo sisällytetty biokaasu ja sähköpolttoaineet. Sähköpolttoaineiden eli ns. RNFBO-polttoaineiden kehityksen ja kaupallistamisen tukeminen vähentää uusiutuvan polttoaineen tuotannon riippuvuutta biopohjaisien raaka-aineiden globaalista saatavuudesta. Keskuskauppakamari korostaa myös, että uusiutuvien polttoaineiden EU-sääntelyn ei tule tarpeettomasti rajata käytettävissä olevia kestäviä raaka-ainelähteitä.

Keskuskauppakamarin mielestä jakeluelvoitteeseen tulisi jatkossa sisällyttää myös liikennesähkö, jolloin velvoite kattaisi kaikki vähäpäästöiset käyttövoimamuodot. Myös liikenteen nopean sähköistymisen edistäminen vähentää jakeluelvoitteen kustannuksia, koska polttonesteiden tarve vähenee ja siten jakeluelvoitteen prosenttiosuus voidaan saavuttaa pienemmällä litramäärillä.

Päivi Wood

Johtava asiantuntija

Teppo Säkkinen

Elinkeino- ja ilmastoasiantuntija

Säkkinen Teppo  
Keskuskauppakamari