

Asia: VN/11908/2023

Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluvelvoite)

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

Kaupan ala on sitoutunut Suomen ja EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseen. Monilla kaupan alan yrityksillä on kunnianhimoisia oman toiminnan aiheuttamien päästöjen päästövähennystavoitteita. Liikenteen siirtyminen vähäpäästöisempiin polttoaineisiin palvelee myös näitä tavoitteita.

Samalla kuitenkin korostamme, että päästöjen vähentämisessä tieliikenteelle ei tule kohdentaa veron korotuksia tai uusia veroja tai maksuja, eikä alan toimijoiden hallinnollista taakkaa tule kasvattaa. Esitämme huolestamme liikennepolttoainejakelijoihin kohdistuvista useista erilaisista päästövähennyskeinoista: uusiutuvan energian jakeluvelvoite, energiaverotus ja päästökauppa. On riskinä, että monista eri mekanismeista muodostuu jopa osin päällekkäisiä ja yritysten hallinnollinen taakka kasvaa jopa kohtuuttomaksi.

Uusiutuvan energian direktiivi perustuu minimiharmonisointiin, joten jäsenvaltioilla on monelta osin mahdollisuus päättää, miten se toteuttaa kansallisen toimeenpanon. Tämä vapaus olisi hyödynnettävä esimerkiksi yrityksille tai valtionhallinnolle aiheutuvien uusien velvoitteiden asettamisessa ”yleiseurooppalaiselle” tasolle ilman liian kunnianhimoista kansallista tasoa. Suomalaiset yritykset kilpailevat eurooppalaisessa markkinassa, siksi on tärkeää, että lainsäädännöllä asetettu suomalaisten yritysten kustannustaso vastaa keskeisimpien kilpailijamaiden yritysten lainsäädännöstä aiheutuvaa kustannustasoa.

Lakiesityksen kansalliset tiukennokset tulevat lisäämään yritysten hallinnollista taakkaa, eli yrityksiin kohdistuvia kustannuksia sekä kolmansien osapuolten tekemien, myös lisäkustannuksia aiheuttavien tarkastusten määrää huolestuttavalla tavalla. Onko näitä lakiesityksen edellyttämällä valmiuksilla varustettuja, tarkastuksia tekeviä yrityksiä tarpeeksi, jotta ko. toimialalle syntyy terve määrä kilpailua kustannustason pysymiseksi kohtuullisena?

9 a §:ssä määritelty Energiaviraston tarkastusoikeus on uusi ja lähestyy toimivaltuuksissa Tullin valtuuksia. Onko tämä tarkoituksenmukaista?

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

Mitä mieltä olette erityisesti ehdotetuista hyväksymiskriteereistä, niiden toimivuudesta, todentamisesta, valvonnasta ja hyväksymismenettelystä?

Joustomekanismin puitteissa jakelija voisi täyttää jakeluelvoitetta rahoittamalla Suomessa toteutettavia muita vaihtoehtoisia päästövähennystoimia. Joustomekanismilla olisi mahdollista täyttää 5,5 prosenttiyksikköä jakeluelvoitteesta taakanjakosektoriin kohdistuvilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla.

Kaupan liitto toteaa, että joustomekanismi voi mahdollisesti alentaa jakelijoiden jakeluelvoitteen täyttämistä aiheutuvia kustannuksia. Tämä on toteutuessaan hyvä asia. Lakiesityksen perusteluissa kuitenkin todetaan, että joustomekanismista mahdollisesti syntyvien kustannussäästöjen välittyminen polttoaineen pumppuhintoihin on hyvin epävarmaa. Joustomekanismiin liittyvät tehtävät myös lisäisivät merkittävästi Energiaviraston työmäärää.

Lakiluonnoksessa esitettävät joustomekanismin hyväksymiskriteerit vaikuttavat erittäin yksityiskohtaisilta ja työläiltä toteen näytettäväksi. Joustomekanismin hyväksymishakemus ja hakemusprosessi on varsin yksityiskohtaisesti määritelty. Kuinka monta yritystä joustomekanismi tulee hyödyttämään? Momentin 7 kohdan mukaan päästövähennystoimella saavutetun kasvihuonekaasupäästövähennyksen tulee olla riippumattoman todentajan todentama. Todentajasta säädettäisiin tarkemmin 5 g §:ssä. Onko riippumattomia todentajia Suomessa tarpeeksi?

3. Mitä mieltä olette ehdotetusta RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusveloitteesta (ml. välituotevety) ja sille asetettavasta seuraamusmaksutasosta?

RED III -direktiivin täytäntöönpanemiseksi RFNBO-polttoaineille ehdotetaan uutta neljän prosenttiyksikön vähimmäisosuusveloitetta. Sääntely ylittäisi direktiivin vähimmäistason vaatimuksen 1 prosenttiyksiköstä vuonna 2030. Kunnianhimoisemman RFNBO-vähimmäisosuusveloitteen katsotaan edistävän kansallisen vetytalouden kehitystä, bioperäisen hiilidioksidin talteenottoa ja käyttöä sekä uusien investointien syntyä Suomessa.

Esityksen mukainen jakeluelvoitteeseen asetettava RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusveloite antaisi pitkän aikavälin näkymän kyseisten polttoaineiden kotimaiselle kysynnälle ja vahvistaisi sijoittajien näkymiä RFNBO-polttoaineiden tuotannon investointeihin.

Koska RFNBO-polttoaineiden tuotantokustannukset ovat suurempia kuin uusiutuvien polttoaineiden tai kehittyneiden polttoaineiden, nostaa se myös niiden markkinahintaa muita uusiutuvia polttoaineita kalliimmaksi. RFNBO-polttoaineiden seuraamusmaksutason 5,5 senttiä per megajoule arvioidaan olevan riittävä, jotta se myös kannustaa käynnistämään investointeja kyseisiä polttoaineita tuottaviin laitoksiin.

Kaupan liitto toteaa, että seuraamusmaksu on luonteeltaan toimintaa ohjaava rangaistusmaksu. On perusteltua, että seuraamusmaksutaso on korkeampi arvokkaammille RFNBO-polttoaineille. Seuraamusmaksun tasoa tulee kuitenkin tarkasti seurata ja sen tasoa muuttaa tarvittaessa.

RFNBO- vähimmäisosuusvelvoitteen kansallinen, direktiiviä korkeamman vaatimuksen toivotaan lisäävän uusia investointeja Suomeen. Odotuksia tukevien investointien varmistamiseksi on Suomen syytä ylläpitää ja edelleen kehittää kansainvälisesti kiinnostavaa investointiympäristöä. Jää nähtäväksi, toteutuvatko odotukset.

4. Mitä mieltä olette ehdotetusta mallista lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluelvoitetta?

Kaupan liitto toteaa, että liikennesähkön sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen on tervetullut lisäys. On kuitenkin huomattava, että hyötyäkseen uusiutuvan liikennesähkön sisällyttämisestä jakeluelvoitteen laskennassa yrityksen on tehtävä investointeja. Tällaiset taloudelliset panostukset voivat olla pienille toimijoille raskaita toteuttaa.

Kaupan ala on merkittävä maantiekuljetusten käyttäjä, pääosa kuljetuksista tehdään raskaalla maantiekalustolla siksi kaikki toimienpiteet, jotka lisäävät raskaan liikenteen siirtymää sähköisiin ajoneuvoihin ovat kannatettavia. Siksi lakiesityksen rajausta sallia liikennesähkön jakeluelvoitteen piiriin vain julkiset latauspisteet ilman, että edes esim. logistiikkakeskusten latauspisteitä ei sisällytetä, vaikuttaa oudolta. Logistiikkakeskukset ovat yleensä varsin laajasti kuljetusyrityksille avoimia, eikä merkittävän kokoisia logistiikkakeskuksia Suomessa ole kovin montaa.

Liikennesähkön lisääminen ei saa aiheuttaa fossiilisten polttoaineiden käytön lisääntymistä liikennesähkön mahdollistaman kompensaaation suojissa.

Kaupan liitto ry