

Asia: VN/11908/2023

## **Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluelvoite)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot**

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee vuodelle vuosien 2005–2027 jakeluelvoitetasoja, liikennesähkön sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen sekä jakeluelvoitteen seuraamusmaksutasojen alentamista. Jakeluelvoitetta alennettiin vuonna 2022 kahdella eri lakimuutoksella vuosiksi 2022–2023 yhteensä 7,5 prosenttiyksiköllä nopeana toimenä tieliikenteen kustannusten kasvun hillitsemiseksi poikkeuksellisessa tilanteessa, jossa polttoaineiden hinnat ja energian hinnat yleisesti nousivat rajusti. Geopoliittisen tilanteen kiristyminen sekä Venäjän Ukrainaan kohdistuvasta hyökkäyssodasta johtuvien Venäjän-pakotteiden aiheuttama energiemarkkinoiden epävakaus nostivat viime vuosina merkittävästi polttoaineiden hintoja. Nykyisen lainsäädännön mukaisesti jakeluelvoite nousi ensi vuonna 29 prosenttiin, kun sen taso on vuosina 2023–2024 ollut 13,5 prosenttia. Hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti jakeluelvoite palautettaisiin kasvu-uralle vuonna 2025, mutta velvoite nousi vuosina 2025–2027 maltillisin kolmen prosenttiyksikön vuosikorotuksin.

Jakeluelvoitteen alentaminen on viime vuosina ollut polttoaineiden hintapaineiden puristuksessa perusteltu toimenpide. Vaikka nopeat toimet pumppuhintojen alentamiseksi ovat viime vuosina olleet tarpeellisia, jakeluelvoitteen alentaminen on vähentänyt uusiutuvien polttoaineiden käyttöä ja vastaavasti lisännyt fossiilisten polttoaineiden osuutta energiankulutuksesta. Jakeluelvoitteen palauttaminen kasvu-uralle on tärkeää liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Jo aiemmin päätetty 30 prosentin jakeluelvoitetaso vuodelle 2030 on tärkein yksittäinen tieliikenteen päästövähennystoimenpide, jota ilman vuodelle 2030 asetettuja liikenteen päästövähennystavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa.

Jotta välttyttäisiin jakeluelvoitteen nostamiselta kohtuuttoman korkealle tasolle ja samalla suurilta polttonesteiden hinnan nousulta, tieliikenteen sähköistymistä tulisi edistää pitkäjänteisesti hankinta- ja verokannusteilla sekä liikenteen verotuksen muutoksilla, jotka nopeuttaisivat autokannan kiertoa ja samalla autokannan sähköistymistä.

Biokaasu ja synteettiset hiilineutraalit polttoaineet on viime vuosien lakimuutoksissa sisällytetty jakeluelvoitteen piiriin, mikä lisää jakelijoiden vaihtoehtoja täyttää velvoitettaan. Biokaasu sisältyy jakeluelvoitelainsäädännössä ns. kehittyneisiin biopolttoaineisiin. Hallituksen esitysluonnoksessa kehittyneiden biopolttoaineiden lisävelvoitetta on esitetty alennettavaksi 6 prosentista 4 prosenttiin vuosina 2026–2027. Emme puolla lisävelvoitteen alentamista, sillä se heikentäisi kotimaisen biokaasun ja kehittyneiden uusiutuvien polttoaineiden tuotannon investointimahdollisuuksia. Lisävelvoitteen alentaminen on hallitusohjelmaan kirjatun biokaasun käytön edistämisen vastainen toimi. Lisäksi on huomattava, että lisävelvoitteen alentamisen vaikutus polttonesteiden hintoihin on maltillinen, sillä jakeluelvoitteen alentamisen hintavaikutus syntyy pääosin yleisvelvoitteen merkittävästä alentamisesta.

Biokaasun käytön lisääminen liikenteessä edellyttää biokaasun tuotannon lisäämistä ja tuotannon tukemista koko arvoketjussa. Biokaasun osuuden kasvaessa tarve sekoittaa dieseliin uusiutuvia komponentteja vähenee. Kaasun kulutus liikennesektorilla voi kasvaa merkittävästi kaasukuorma-autojen yleistyessä, sillä EU-lainsäädännön muutosten takia kaasukäyttöisten henkilöautojen tuotanto on päättymässä. Kaasukuorma-autokannan kasvattaminen edellyttää kaasunjakeluverkon kehittämistä, pitkäjänteisiä hankintatukia, liikennekaasun parempaa saatavuutta ja edullista kustannustasoa, jotta kuljetusyrittäjien olisi mahdollista investoida kaasukäyttöiseen kalustoon. Biokaasun kasvava liikennekäyttö vähentäisi myös kuljetuskustannuksia ja parantaisi siten elinkeinoelämän kilpailukykyä, sillä biokaasun energiakustannukset ovat dieselpolttonestettä edullisemmat.

Emme puolla luonnoksessa esitettyä seuraamusmaksujen porrastettua alentamista vuosille 2024–2027. Nykyisin yleisvelvoitteen seuraamusmaksu on 0,04 euroa megajoulelta. Luonnoksessa on esitetty jakeluelvoitteen seuraamusmaksutasojen alentamista siten, että maksu olisi 0,04 euroa megajoulelta 13,5 prosenttiyksikköön asti, 0,025 euroa megajoulelta 13,5 ja 18 prosenttiyksikön välillä ja 0,0175 euroa megajoulelta 18 prosenttiyksikköä ylittävältä osalta. Lakiluonnoksen mukaiset alennetut seuraamusmaksutasot olisivat kansainvälisestikin vertaillen matalat ja ne johtaisivat tilanteeseen, jossa seuraamusmaksun maksamisesta syntyisi taloudellisesti houkutteleva vaihtoehto velvoitteen täyttämiseksi. Asiantuntija-arvioiden mukaan ennakoidulla uusiutuvien polttoaineiden hintatasolla porrastaminen käytännössä rajaisi jakeluelvoitteen täyttämisen 18 prosenttiyksikköön, sillä hintakilpailuilla polttoainemarkkinoilla yksittäisten toimijoiden ei olisi taloudellisesti kannattavaa jaella tätä suurempaa osuutta uusiutuvia polttoaineita. Seuraamusmaksun alentaminen rapauttaisi näin ollen jakeluelvoitteen mekanismin ja lisäisi merkittävästi epävarmuutta jakeluelvoitteella tavoiteltavien päästövähennysten toteutumisesta. Arvioiden mukaan seuraamusmaksujen alentaminen lisäisi päästöjä 0,7 miljoonaa tonnilla vuosina 2025–2027.

Seuraamusmaksujen alentaminen ei tue elinkeinoelämän vastuullisuustavoitteita, sillä jatkossa kuljetusten päästöjen laskennassa ei olisi mahdollista olettaa uusiutuvien polttoaineiden jakeluosuuden olevan jakeluelvoitteen suuruinen. Kuljetuksia tilaavat yritykset tai kuljetusyrittäjät eivät voisi käytännössä vaikuttaa siihen, valitsevatko jakelijat toimintatavakseen jakeluelvoitteen täyttämisen vai seuraamusmaksumekanismin mahdollistaman jakeluelvoitteen täyttämättä

jättämisen. Seuraamusmaksun tason alentaminen ei ole perusteltua myöskään siitä näkökulmasta, että jakeluelvoitteen täyttämiseen tuodaan hallituksen esitysluonnoksessa useita vaihtoehtoja jakeluelvoitteen täyttämiseen liittämällä liikennesähkö jakeluelvoitteeseen ja lisäämällä veloitteeseen erillinen koko taakanjakosektorin kattava joustomekanismi.

Jakeluelvoitesääntelyssä olisi jatkossa tarpeen päästä nykyistä ennakoitavampaan lainsäädäntöön, sillä jakeluelvoitetasoja on viime vuosina muutettu toistuvasti nopealla aikataululla. Jakeluelvoitteen muutosten taustalla on ollut ennen kaikkea veloitteen vaikutus liikenteen kustannuksiin. Jatkossa jakeluelvoitetta olisi tarpeen tarkastella laajemmin osana liikenteen verotuksen ja hinnoittelun uudistamista. Liikenne- ja kuljetuskustannuksiin kohdistuu tulevana vuosina monia paineita, kuten polttoainejakelun päästökauppa, joka muodostaa uuden merkittävän veroluonteisen hinnoittelumekanismiin. Hinnoittelun ja verotuksen muutokset tulisi valmistella tällä hallituskaudella osana liikenteen laajempaa kokonaisverouudista ja energia- ja ilmastostrategian uudistamista.

Olemme koonneet näkökulmia joustomekanismimallista, RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusveloitteesta ja liikennesähkön liittämisestä jakeluelvoitteeseen erillisiin kohtiin lausuntopyyntösivulle.

Kunnioitavasti

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

## **2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?**

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

Kannatamme jakeluelvoitelakiin lisättäväksi ehdotettua jakeluelvoitteen joustomekanismia, jossa jakelijat voisivat täyttää jakeluelvoitetta rahoittamalla muita taakanjakosektorilla toteutettavia päästövähennyksiä. Joustomekanismi on tarkoituksenmukaista rajata siten, että taakanjakosektoriin kohdistuvilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla on mahdollista täyttää enimmillään 5,5 prosenttiyksikköä jakeluelvoitteesta. On myös perusteltua, että myöhemmin valtioneuvoston asetuksella voimaan otettavalla säännöksellä pieni osuus voitaisiin täyttää myös maankäyttösektoriin kohdistuvilla päästövähennystoimilla. Erityisesti maataloussektorilla on

tunnistettu monia toimenpiteitä, joiden kautta olisi saavutettavissa päästövähennyksiä kustannustehokkaammin kuin uusiutuvien polttoaineiden jakelulla.

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

RFNBO-polttoaineille ehdotetaan uutta neljän prosenttiyksikön vähimmäisosuusveloitetta. EU-sääntelyä korkeampi RFNBO-vähimmäisosuusveloite on perusteltu, sillä se edistäisi vetytalouden kehitystä sekä hiilidioksidin talteenottoa Suomessa. Pidämme myös välituotevedyn sisällyttämistä veloitteeseen perusteltuna vetytalouden kasvun alkuvaiheessa, ja sille esitetty enimmäisosuus voisi olla esitettyä (1 %) suurempi.

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

Kannatamme uusiutuvan liikennesähkön sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen, sillä se lisäisi jakelijoiden vaihtoehtoja täyttää jakeluelvoitetta ja nopeuttaisi liikenteen sähköistymistä kannustamalla toimijoita jakeluinfrainvestointien toteuttamiseen. Kattava ja kustannuksiltaan edullinen julkinen latausverkosto on liikenteen laajamittaisen sähköistymisen edellytys.

Ehdotuksen mukaan jakeluelvoitteeseen voitaisiin sisällyttää yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä jaeltava uusiutuva sähkö. Yleisesti saatavilla olevan latauspisteen määritelmässä nojataan jakeluinfra-asetuksen määritelmään, joka rajaisi jakeluelvoitteen ulkopuolelle esimerkiksi terminaalien ja satamien latauspisteverkon, jotka eivät ole kaikkien käyttäjäryhmien ulottuvilla. Jakeluelvoitelaisissa ei ole tarkoituksenmukaista käyttää suppeaa rajausta yksinomaan julkisiin latauspisteisiin. Jotta pitkämatkaisen kuorma- ja linja-autoliikenteen sähköistymistä voitaisiin edistää, myös logistiikkaterminaalien ja satamien kaltaisista latauspisteistä jaeltava sähkö olisi perusteltua liittää veloitteeseen.

Julkisen lataussähkön lisäksi jakeluelvoitteeseen tulisi sisällyttää myös kuorma- ja linja-autovarikoilta ladattu uusiutuva liikennesähkö. Tämä lisäisi kuljetusalan toimijoiden mahdollisuuksia hankkia täyssähköisiä ajoneuvoja ja investoida varikkolatausinfraan. Julkisia raskaan kaluston tarpeisiin sopeutuvia latauspisteitä on käytössä vasta yksi, ja täyssähköisten kuorma- ja linja-autojen käyttö nojaa käytännössä vielä toistaiseksi yksinomaan varikoilla tapahtuvaan lataukseen.

Kalenoja Hanna  
Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry