

Asia: VN/11908/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä.

Suomen Yrittäjät katsoo, että jakeluvelvoitelain muutoksen arviointia yksittäisenä asiana vaikeuttaa kokonais kuvan puutteellisuus hallituksen liikenteen-päästövähennystoimista ja niiden vaikuttavuudesta. Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan taakanjakosektorin päästötavoitteita pyritään saavuttamaan siten, että päästöjen vähentämisvelvoitteet eivät siirry korotettuina seuraaville vuosille.

Suomen Yrittäjät muistuttaa, että liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta on erittäin tärkeää. Tuoreimpien tietojen valossa tavoitteiden saavuttaminen näyttää entistä vaikeammalta.

Ympäristöministeriön Ilmastovuosikertomuksen 2024 perusteella ei ole varmaa, tuleeko Suomi saavuttamaan taakanjakosektorilla EU-tasolla määritellyn tavoitteen vähentää liikenteen päästöjä. Siinä arvioidaan, että vuoden 2030 laskennallisesta päästötasosta jäädään nykytoimiskenaarion perusteella n. 1,7 Mt CO₂-ekv. Lisäksi tunnistetaan, että ”Tilanteeseen vaikuttaa kuitenkin ratkaisevasti liikenteen jakeluvelvoitteen kehittyminen lähivuosien aikana. Hallitusohjelman jakeluvelvoitetta koskevien kirjausten täytäntöönpano tarkoittaisi päästöjen merkittävää lisäystä taakanjakosektorilla, mikä vaikeuttaisi myös päästökiintiöiden puitteissa pysymistä ja velvoitteen noudattamista.”

Myös kesäkuussa 2024 julkaistu ”Perusskenaariot energia- ja ilmastotoimien kokonaisuudelle kohti päästöttömyyttä (PEIKKO)” -raportti kuvaa herkkyystarkastelujensa perusteella liikennesektorin

päästötavoitteiden saavuttamisen ilman riittävän korkeaa biopolttoaineiden jakeluvuorotasetasoa epätodennäköiseksi.

Suomen Yrittäjät katsoo, että hallituksen esityksen vaikutusarvioihin tulee sisällyttää ehdotusten merkitys Suomen liikenteen päästötavoitteiden saavuttamisessa, jotta mahdollistetaan kokonaisvaltainen, tietopohjainen päätöksenteko.

Jakeluvuoroite ei ole erityisen kustannustehokas toimenpide päästöjen vähentämiseen, mutta Suomi on pohjannut liikennesektorin päästövähennystoimet jo kolmella hallituskaudella sen varaan. Tämä näkyy myös kesäkuussa 2024 EU:lle raportoidussa Suomen yhdenntetyn energia- ja ilmastosuunnitelman (NECP) päivityksessä, johon nyt lausunnoilla olevat, päästöjä lisäävät jakeluvuoroitetoimet eivät vielä sisälly. Suomen Yrittäjät kannattaa jakeluvuoroitteen maltillisempaa nousutahtia, kun samalla haetaan vastaavasti muita, kustannustehokkaampia päästövähennystoimia. Päästökauppa on keskeisin ja kustannustehokkain päästövähennyskeino. Liikenteen päästövähennykset tulevat kalliimmiksi kuin muilla taakanjakosektoreilla. Liikenteen puolella vaihtoehtoisia käyttövoimia tulee edistää uusien ajoneuvojen investoinneissa ja jakeluinfrassa niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta. Toimien yhteisvaikutuksia tulee seurata ja ottaa huomioon muun muassa myös tieliikenteen päästökaupan käyttöönotto vuonna 2027.

Yritykset tarvitsevat luotettavan toimintaympäristön liiketoimintansa ja investointiensa pohjaksi. Tämä koskee sekä itse liikenteeseen liittyvää liiketoimintaa ja kalustoinvestointeja että vaihtoehtoisten käyttövoimien tuotanto- ja jakeluinfraa. Jakeluvuoroitelainsäädäntö on vaihdellut viime vuosina melko paljon. Vaihtelevasta kehityksestä ja siihen sopeutumishaasteista kertoo vuosina 2022 ja 2023 tapahtunut jakeluvuoroitteen ylittyminen useilla prosentteilla yli vuoroitetasoon. Linjauksilla on siis vaikutusta vaihtoehtoisten käyttövoimien tuotanto- ja jakeluinfrainvestointipäätöksiin Suomessa.

Jakeluvuoroitteen taso vaikuttaa suoraan yritysten polttoainekustannuksiin ja kustannuskilpailukykyyn. Kuten esityksen nykytilaosiossa kuvataan, liikenne-polttoaineiden hinta muodostuu monista tekijöistä, kuten öljyn maailmanmarkkinahinnasta, verotuksesta ja jalostamojen marginaalista. Jakeluvuoroite osaltaan nostaa liikenteen polttoaineiden hintoja, joskin sen osuus on varsin rajallinen verrattuna öljyn maailmanmarkkinahintaan tai verotukseen. Edellinen hallitus alensi jakeluvuoroitetta väliaikaisesti Venäjän hyökkäyssodan aiheuttaman polttoaineiden hinnan suuren nousun vuoksi vuonna 2022. Polttonesteiden kuluttajahinnat olivat korkeimmillaan kesäkuussa 2022 ja tänä keväänä on palattu alkuvuoden 2022 tasolle ollen edelleen selvästi korkeammalla tasolla kuin vuosikymmenen alussa. On otettava huomioon, että jakeluvuoroitteen alentamisen tai nostamatta jättämisen vaikutus pumppuhintoihin on epävarma, sillä hintaan vaikuttavat voimakkaasti monet muut tekijät, kuten raakaöljyn hinta. Jakeluvuoroitteen tasoa määriteltäessä kannattaa arvioida ajankohtaista tilannetta.

Jakeluvelvoitteen nousua vuosille 2025–2027 on kompensoitu vuoden 2024 alusta veronalennuksella. Hallituksen pyrkimys olla nostamalla liikennepolttoaineiden pumppuhintoja on ymmärrettävä ja se kohentaa kuljetusyritysten asemaa, mutta samalla kuitenkin Suomen Yrittäjät huomauttaa pitkäaikaisesta tavoitteestaan verotuksen painopisteen siirtämisestä työn ja yrittämisen verotuksesta kulutuksen ja haittojen verotukseen.

Esityksen mukaan jakelijat voisivat jatkossa täyttää jakeluvelvoitetta yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetulla uusiutuvalla sähköllä. Suomen Yrittäjät esittää, että julkisiin latauspisteisiin tulisi tässä yhteydessä lukea myös raskaan liikenteen uusiutuvan sähkön latauspisteet, jotka sijaitsevat terminaaleissa tai satamissa ja ovat niissä eri toimijoiden käytössä. Tämä edesauttaisi latausinfraan kehittymistä raskaan liikenteen tärkeissä ympäristöissä.

RFNBO-polttoaineille ollaan asettamassa 1,5 %-yksikön vähimmäisosuus-velvoite vuosille 2028-2029 ja 4,0 %-yksikön vähimmäisosuusvelvoite vuodelle 2030 ja sen jälkeen. Tällä halutaan vauhdittaa kansallisen vetytalouden kehitystä, bioperäisen hiilidioksidin talteenottoa ja käyttöä sekä uusien investointien syntyä Suomessa. Suomen Yrittäjät kannattaa direktiivitason jonkin verran ylittävää velvoitetta, mutta tasot vaikuttavat verrattain korkeilta ottaen huomioon, että RFNBO-polttoaineiden tuotanto ja käyttö on vielä vähäistä ja kehitys vakiintumatonta. Toisaalta biokaasulle ei vastaavan kaltaista velvoitetta olla asettamassa. Suomen Yrittäjät ehdottaa, että biokaasun osalta vähimmäisosuusvelvoitetta tulisi myös harkita. Biokaasu on raskaassa liikenteessä relevantti käyttövoima jo nyt ja varmistamalla sen tuotanto- ja jakeluinfrainvestoinnit päästäisiin päästöjen vähentämisessä nopeammin eteenpäin. Myös hallitusohjelmassa todetaan, että biokaasun käytön edellytyksiä tuetaan jakeluvelvoitteen ja kapasiteettimekanismin puitteissa sekä huolehditaan kannustavasta rahoituksesta.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen on tarpeen erityisesti raskaan liikenteen osalta, jossa kehitys on vielä alkutekijöissään. Jakeluvelvoitelain-säädäntöä tulee tarkastella myös siinä valossa, että edistetään mahdollisimman hyvin päästöttömien, vaihtoehtoisten käyttövoimien kestäväää kehitystä.

Kunnioittavasti

Suomen Yrittäjät

Sini Puntanen

liikenne- ja kaupunkipolitiikan asiantuntija

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

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

-

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

RFNBO-polttoaineille ollaan asettamassa 1,5 %-yksikön vähimmäisosuus-velvoite vuosille 2028-2029 ja 4,0 %-yksikön vähimmäisosuusvelvoite vuodelle 2030 ja sen jälkeen. Tällä halutaan vauhdittaa kansallisen vetytalouden kehitystä, bioperäisen hiilidioksidin talteenottoa ja käyttöä sekä uusien investointien syntyä Suomessa. Suomen Yrittäjät kannattaa direktiivitason jonkin verran ylittävää velvoitetta, mutta tasot vaikuttavat verrattain korkeilta ottaen huomioon, että RFNBO-polttoaineiden tuotanto ja käyttö on vielä vähäistä ja kehitys vakiintumatonta. Toisaalta biokaasulle ei vastaavan kaltaista velvoitetta olla asettamassa. Suomen Yrittäjät ehdottaa, että biokaasun osalta vähimmäisosuusvelvoitetta tulisi myös harkita. Biokaasu on raskaassa liikenteessä relevantti käyttövoima jo nyt ja varmistamalla sen tuotanto- ja jakeluinfrainvestoinnit päästäisiin päästöjen vähentämisessä nopeammin eteenpäin. Myös hallitusohjelmassa todetaan, että biokaasun käytön edellytyksiä tuetaan jakeluvelvoitteen ja kapasiteettimekanismin puitteissa sekä huolehditaan kannustavasta rahoituksesta.

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

Esityksen mukaan jakelijat voisivat jatkossa täyttää jakeluvelvoitetta yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetulla uusiutuvalla sähköllä. Suomen Yrittäjät esittää, että julkisiin latauspisteisiin tulisi tässä yhteydessä lukea myös raskaan liikenteen uusiutuvan sähkön latauspisteet, jotka sijaitsevat terminaaleissa tai satamissa ja ovat niissä eri toimijoiden käytössä. Tämä edesauttaisi latausinfraan kehittymistä raskaan liikenteen tärkeissä ympäristöissä.

Puntanen Sini
Suomen Yrittäjät