

Lausunto

19.02.2021

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/9996/2019

Lausuntopyyntö luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämisestä

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

Lausunto 19.2.2021

Suomen Bensiinikauppiaiden ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry (jäljempänä SBL ry) haluaa lausua Fossiilittoman liikenteen tiekartasta tehdyssä Valtioneuvoston seuraavaa:

Valtioneuvoston periaatepäätöksen taustalla on tavoite liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä ja kokonaan fossiilittomasta liikenteestä vuoteen 2050 mennessä. Periaatepäätöksessä siirtymään suunnitellaan päästäväksi useilla eri toimenpiteillä, esimerkiksi kaasu- ja sähköautojen hankinta- ja muutostuilla sekä romutuspalkkioilla. On ilahduttavaa havaita, että Valtioneuvosto näkee kannustimet tehokkaampina tavoitteen edistäjinä kuin rangaistuksenomaiset maksut. Kompensoitaville kustannuksille ei nähdäksemme asetettu lainkaan rajoja.

Kannustimien joukkoon on kirjattu veloitteeksi: ”huoltoasemaketjuille suunnattu, sähköautojen lautaspiteitä koskeva veloite.” Asetettavaksi suunniteltu veloite poikkeaa silmiinpistävästi muuten tukiin ja kannustimiin perustuvasta linjasta. Emme löytäneet suunnitelmasta muita veloitteita. Suurta ihmetystä herättää veloitteen kohdistuminen polttoainetta myyviin bensiini- ja palveluasemiin.

SBL ry esittää mahdollisimman painokkaasti, että jos sähköautojen latauspisteiden rakentamisvelvoite kohdistetaan polttoainetta jakeleviin ketjuihin, niin Valtioneuvosto varaa veloitteen toteuttamiseen arvioimamme ohjeellisen noin 50 000,- - 100 000,- euron summan per polttoaineen jakelupiste kattamaan latauspisteiden rakentamisesta aiheuttamia kuluja. Vaihteluväli on suuri, sillä kustannus riippuu rakennettavan kapasiteetin määrästä sekä paikallisista liittymäkustannuksista. Suomessa on noin 600 miehitettyä huoltoasemaa ja noin 1 100 miehittämätöntä asemaa. (Huoltoasemat 2020 -toimialaraportti, Hannu Laitinen, Value Set Oy, 2020) Jakeluasemien määrästä päästään eri kapasiteetteja per yksikkö ja miehitettyjen sekä kylmien asemien suhteen eri malleja soveltamalla ja eri laskentamalleilla 30–170 M€ kustannukseen. Lopullinen investointisumma on tuskin lähellä kumpaakaan äärilaitaa, vaan lähempänä niiden keskiarvoa.

Palveluasemat, huoltoasemat, jakeluasemat ja kylmät bensiiniasemat jakelevat bensiiniä, dieseliä ja uusiutuvia polttoaineita polttomoottoriautoille. Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan halutaan selvittää mahdollisuus velvoittaa mainittuja yksiköitä jakelemaan sähköä sähköautoille. Alan yrittäjien näkökulmasta velvoite jää vaille tarkempia perusteluja. Periaatepäätöksen kaavailema velvoite investointivelvoitteineen voitaisiin kohdentaa lukuisaan joukkoon muitakin yritysketjuja. Velvoite sähköautojen latauspisteiden järjestämiseksi ollaan kohdistumassa polttoainetta jakeleviin yrityksiin, jotka eivät tällä hetkellä mainittavasti harjoita kyseistä liiketoimintaa. Sähköautojen lautasverkoston perustamiskustannuksen maksattaminen polttoainejakelua harjoittavilla yksityisyrittäjillä tuntuu epäoikeudenmukaiselta ja mielivaltaiselta suunnitelmalta.

SBL ry vaatii alan noin 600 yrittäjän puolesta, että suunnitellun veloitteen suhtautuminen elinkeinovapauden ja omaisuudensuojan periaatteeseen on selvitettävä perusteellisesti. Investointivelvoitetta komplisoi edelleen se, että sähköjen jakelu ei nykyisillä normeilla ole kannattavaa liiketoimintaa.

Kun Valtioneuvosto arvioi periaatepäätöksensä vaikutuksia, SBL ry vaatii, että samalla arvioidaan, kuinka monta yrittäjää joutuu lopettamaan yritystoimintansa mahdollisen kannattamattoman pakkoinvestoinnin seurauksena. Lopettamispäätöksen pohtiminen koskee erityisesti harvaan asuttuja seutuja sekä maaseutumaisia seutuja. Polttoainejakeluverkon harveneminen erityisesti jo ennestään verkon harvimmilla osilla on vahvasti ristiriidassa periaatepäätöksen riittävän sähköjen jakeluverkon tavoitteen kanssa. Puhumattakaan nykyisen polttoaineiden jakeluverkon harvenemisen vaikutuksista harvaan asuttujen alueiden palveluverkkojen elintärkeänä osana.

Tuet ja kannustimet ovat Fossiilittoman liikenteen tiekartan toteutuksen johtoajatus. Tämä ajatus on ulotettava myös sähköautojen latauspisteiden aiheuttamiin investointeihin, eikä investointivelvoitetta tule rangaistuksenomaisesti säilyttää polttoaineita jakeleville yrittäjille. SBL ry vaatii, että polttoaineita jakelevia yrittäjiä kohdellaan muiden yrittäjien ja kansalaisten kanssa yhdenvertaisesti. Valmistelussa on kyettävä osoittamaan aukottomat perustelut siitä, että polttoaineita jakelevat yrittäjät ovat sähköautojen latauspisteisiin investoimisen osalta samassa asemassa suhteessa elinkeinovapauteen, omaisuuden suojaan ja tasavertaiseen kohteluun kuin kaikki muut yrittäjät Suomessa.

Periaatepäätöksen toisessa vaiheessa suunnitellaan lisäkeinona jakeluelvoitteen kasvattamista esitettyä 34 prosenttia suuremmaksi. Valtioneuvoston kanslian selvityksessä ”Biopolttoaineiden kustannustehokkaat toteutuspolut vuoteen 2030” arvioidaan kehittyneiden biopolttoaineiden kokonaiskapasiteetin vuonna 2025 olevan 4,8 Mt vuodessa. Sama selvitys todetaan, että kehittyneiden biopolttoaineiden kysyntä voisi vuonna 2030 olla peräti 15 – 20 Mt tasolla vuonna 2030. Kysynnän ja tarjonnan välillä on huikea ero. Yksinkertaisesti todettuna: uusiutuvaa

polttoainetta ei tuoteta riittävästi. Syntyvä kysynnän ja tarjonnan epäsuhde on otettava periaatepäätöksen linjauksissa huomioon. Saavuttamattomiksi tiedettyjen tavoitteiden asettaminen ei palvele kenenkään etuja.

Suomi on asettanut biopolttoaineille muita EU-maita kunnianhimoisemman tavoitteen. Euroopan Unioni on yhtenäinen sisämarkkina-alue, jossa maakohtaiset, toisistaan poikkeavat sääntelyt asettavat yritykset kilpailutilanteen osalta toisistaan poikkeavien reunaehtojen alaisiksi. Kuljetusalan kilpailu vaikuttaa muun liiketoiminnan tavoin kansainvälistyvän koko ajan lisää. Muita EU-maita ankarimmilla rajoituksilla asetetaan suomalaiset kuljetusyrittäjät altavastajaan asemaan kilpailutilanteessa ulkomaisten logistiikkayritysten kanssa. Suomen sisäisen logistiikan kustannusten noustessa nousee myös suomalaisten teollisuustuotteiden hinta, jolloin muita EU-maita kunnianhimoisemmat tavoitteet koituvat koko suomalaisen elinkeinoelämän taakaksi.

SBL esittää, että EU-sääntelyä huomattavasti korkeamman biopolttoaineen jakeluvaihtoehdon vaikutusarvioinneissa kiinnitetään huomiota niin saatavuuteen, yritysten käytännön mahdollisuuksiin täyttää tämä lakisääteinen velvoite kuin vaihtoehdon vaikutuksiin yritysten kilpailukykyyn ja kuljetusten yleiseen kustannustasoon. Liikenteen päästöt eivät muiden päästöjen tavoin tunne valtakuntien rajoja. Toivottavasti Valtioneuvosto ei Suomen tiukemman sääntelyn kautta tieten tahtoen halua synnyttää kilpailuetua EU:n määrittelemää, Suomea matalampaa, sääntelytasoa noudattavien maiden logistiikkayrityksille.

Fossiilittoman liikenteen tiekartalla on väistämättä tuntuva vaikutus kansantalouteen ja elinkeinoelämään. SBL ry peräänkuuluttaa näiden vaikutusta huolellista arviointia yleensä, sekä erityisesti EU-tason ylittävän sääntelyn vaikutusten osalta.

Suomessa on olemassa oleva uusiutuvaan, jätteistä valmistettavaan, dieselöljyyn tarvittava teknologia sekä tuotteen valmistukseen tarvittava kapasiteetti. Uusiutuvan dieselin käyttö on markkinoilla koko ajan kasvussa. SBL ry painottaa, että Valtioneuvoston on painotettava polttoaineverotuksen rakennetta siten, että uusiutuvan dieselöljyn verotus ei ole korkeampaa kuin perinteisen tuotidieselöljyn verotus. Oikein painotetulla verotuksella kannustetaan suomalaisia kuluttajia siirtymään kotimaista raaka-ainetta sisältävän polttoaineen käyttäjiksi. Valtakunnallinen jakeluverkosto tuotteen jakeluun on jo valmiina ja polttoainejakelukauppiat ovat valmiudessa jakelemaan mahdollisimman kotimaista tuotetta.

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaa suunniteltaessa tulisi osoittaa merkittävästi suurempaa huomiota vetyperusteisten polttoaineiden tuomille mahdollisuuksille. Sähköautojen aika on tässä ja nyt. Sähköautojen elinkaaren aikana synnyttämät päästöt eivät juurikaan poikkea pienipäästöisempien fossiilista polttoainetta käyttävien autojen elinkaaren aikana tuottamista päästöistä. Tulevaisuudessa, todennäköisesti jo lähitulevaisuudessa, päästään vetyä polttoaineena hyödyntävän teknologian avulla elinkaarensa aikana merkittävästi pienempiin päästöihin summaaviin autoihin ja kumipyörillä liikkuvaan kuljetuskalustoon yleensä. Vetyä energianlähteenä hyödyntävät autot ovat merkittävä osa hiilivapaata tulevaisuutta, johon Suomen olisi hiilineutraaliuden edelläkävijänä suuntauduttava ja varauduttava.

Lausuntopyyntöissä suljetaan joitakin energiantuotantomuotoja tarkastelun ulkopuolelle sillä perusteella, että ne ovat mukana kansainvälisessä päästökaupassa. Olisi rehellistä laskea kaikkien eri energiantuotantomuotojen päästövaikutukset toteuman mukaan, eikä sen mukaan, ovatko energiantuotantomuodot mukana päästökaupassa vai eivät. Syntyvät, valtakunnan tai muita rajoja tuntemattomat, päästöt ovat luonnolle ja maapallolle ratkaisevia, eivät ihmisten keskenään sopimat

päästökauppasäännöt tai muut normistot, joilla ihmiset perustelevat epäloogisesti joitakin toimintatapoja itselleen.

Olivatpa lopulliset päätökset mitä tahansa, on siirtymävaiheeseen varattava riittävästi aikaa. Riittävän siirtymäajan myötä alan yrittäjät pystyvät parhaalla mahdollisella tavalla valmistautumaan uuteen tilanteeseen. Jos muutoksia ajetaan liian nopealla aikataululla, voivat seuraukset olla yrittäjille kohtalokkaita. Valtaosa alan yrityksistä ovat pienyrityksiä tai perheyrityksiä, noita suomalaisen yhteiskunnan tehokkaita perustuotantoyksiköitä.

SBL ry toteaa, että lausuntopyyntö Fossiilittoman liikenteen tiekartasta on lähtenyt kiitettävän laajalla jakelulla. SBL ry toivoo, että jatkossa lausuntoja pyydetään myös asianosaisilta, eli niiltä tahoilta, joille kaavillaan merkittäviä investointivastuita. Fossiilittoman liikenteen tiekartan lausuntopyyntöä ei ole lähetetty alan edunvalvojalle, Suomen Bensiinikauppiaiden ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry:lle, eikä kaikille polttoaineiden jakelua Suomessa harjoittaville öljy-yhtiöille. Suomessa toimivista öljy-yhtiöistä oli jätetty SEO sekä Teboil lausuntopyyntöjakelun ulkopuolelle. On enemmän kuin ihmetystä herättävää, että edellä mainitut alan toimijat puuttuvat muuten varsin laajasta lausuntopyyntöluettelosta.

Lopuksi SBL ry toteaa, että näinkin merkittävä asia kuin Fossiilittoman liikenteen tiekartta tulisi käsitellä parlamentaarisessa järjestyksessä, eikä viedä eteenpäin Valtioneuvoston periaatepäätöksenä. Näin asianosaiset tulisivat valiokuntakäsittelyssä kuulluiksi ja sitä kautta päätöksentekoon saataisiin vankempi faktapohja. Lausunnot ovat hyvä alku, mutta vuorovaikutteinen kommunikointi valiokunnan ja asianosaisten kesken synnyttää paremman lopputuloksen.

Jos, ja toivottavasti kun, Fossiilittoman liikenteen tiekartasta järjestetään kuulemistilaisuuksia, on SBL ry valmiina saapumaan kuultavaksi sekä vastaamaan omalta osaltaan aihepiiristä esille nouseviin kysymyksiin.

Jari Salonen, toimitusjohtaja

Suomen Bensiinikauppiaiden ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry

Salonen Jari  
Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry