

8.10.2024

Talousvaliokunnalle

Asia: HE 121/2024

Lausunto: Hallituksen esitys jakeluvelvoitteen ja siihen liittyvien lakien muuttamisesta

Tiivistelmä

- Palta suhtautuu varauksellisesti jakeluvelvoitetasojen suureen alentamiseen. Velvoitetasoissa saattaa olla jonkin verran alentamisvaraa, mutta tasot tulee mitoittaa liikenteen päästöjen puolittamistavoitteen ja politiikkatoimien kokonaisuuden perusteella.
- Seuraamusmaksuja ei tule alentaa, sillä tämä aiheuttaa markkinoille epävarmuutta ja saattaa lakia noudattavan polttoaineiden jakelijan epäedulliseen asemaan.
- Palta kannattaa uusiutuvan liikennesähkön sisällyttämistä osaksi jakeluvelvoitteen keinopalettia. Myös logistiikkakeskusten latausasemat tulee kuitenkin sisällyttää jakeluvelvoitteeseen, sillä nimenomaan raskas liikenne tarvitsee tukea sähköistymisessä.
- Joustomekanismi lisää kustannustehokkuutta ja on siten kannatettava. Päästövähennykset on kuitenkin laskettava niiden rahoittajan, eli liikennesektorin hyväksi.

Tausta

Palvelualojen työnantajat Palta kiittää talousvaliokuntaa mahdollisuudesta lausua otsikon asiasta.

Palta edustaa yksityisiä palveluyrityksiä useilla eri palvelualoilla, esimerkiksi informaatio- ja viestintä sekä liikenne- ja logistiikka. Yksityiset palvelualat ovat korvaamattoman tärkeitä Suomen taloudelle, sillä ne tuottavat noin 40 % Suomen BKT:sta ja talous palveluvaltaistuu edelleen.

Palta on sitoutunut uudistamaan EU:n ja Suomen ilmastopolitiikkaa siten, että teemme oman osamme maailman keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 asteeseen. Siirtymässä hiilineutraaliuuteen tulee varmistaa, että ilmasto- ja ympäristövelvoitteet ovat globaalissa kilpailussa toimiville yrityksille mahdollisimman tasapuolisia.

Jakeluvelvoitetasojen alentaminen

Palta suhtautuu varauksellisesti jakeluvelvoitetasojen suureen alentamiseen, sillä liikenteen ja logistiikan toimialan vähähiilitiekartassa jakeluvelvoite tunnistettiin tärkeimmäksi yksittäiseksi toimeksi liikenteen päästöjen puolittamisessa. Velvoitetasoissa saattaa kuitenkin olla jonkin verran alentamisvaraa liikenteen nopean sähköistymisen ja vuonna 2027 käynnistyvän polttoaineen jakelijoiden päästökaupan vuoksi.

8.10.2024

Palta ei ota kantaa täsmällisiin velvoitetasoihin vaan katsoo, että ne tulee päättää osana energia- ja ilmastostrategian sekä keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman valmistelua. Velvoitetasojen mitoituksessa tulee käyttää lähtökohtana sitä, että Suomi saavuttaa tavoitteen liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä. Mitoituksen tulee perustua analyysiin kokonaiskuvasta ja eri politiikkatoimien kokonaisuudesta.

Jakeluvelvoitetta on viime vuosina muutettu useita kertoja, mikä on omiaan heikentämään toimintaympäristön ennakoitavuutta. Jatkossa tulee edistää ennakoitavaa toimintaympäristöä ja toteuttaa pitkäjänteistä ja johdonmukaista politiikkaa.

Seuraamusmaksutasojen alentaminen

Palta vastustaa seuraamusmaksujen alentamista, sillä lainsäädännössä tulee aina kannustaa toimijoita lain noudattamiseen. Hallituksen tulee toteuttaa poliittiset tavoitteensa lain velvoitteiden, ei seuraamusmaksujen mitoituksella.

Seuraamusmaksujen alentaminen aiheuttaa markkinoille epävarmuutta, sillä ennalta ei ole tiedossa, tulevatko polttoaineiden jakelijat noudattamaan velvoitetasoja vai maksamaan seuraamusmaksuja. Lisäksi vastuullisesti toimiva jakelija, joka noudattaa velvoitetasoja halvemmista seuraamusmaksuista riippumatta, joutuu epäedulliseen kilpailuasemaan.

Uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluvelvoitteen keinopalettia

Palta kannattaa sitä, että julkisten latausasemien uusiutuva liikennesähkö sisällytetään osaksi jakeluvelvoitteen noudattamisen keinovalikoimaa. Toimenpide edistää taloudellisen kannusteen kautta latausinfrastruktuurin kehittymistä, mikä on keskeinen edellytys liikenteen sähköistymiselle.

Myös logistiikkakeskusten uusiutuva liikennesähkö tulee sisällyttää osaksi jakeluvelvoitetta. Tämä edistäisi raskaan liikenteen sähköistämistä, joka etenee henkilöautoliikenteen sähköistymistä hitaammin ja tarvitsee siten enemmän tukea. Vaikka logistiikkakeskukset eivät ole julkisesti saavutettavissa, niitä käyttää usein moni eri kuljetusyri-
tys, ja siksi laajennuksen logiikka vastaisi hallituksen esitystä.

Liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen alentaa jaeltavien uusiutuvien polttoaineiden määrää, jos velvoitetasoja ei vastaavasti koroteta. Palta huomauttaa, että velvoitetasot tulee mitoittaa vastaamaan liikenteen päästöjen puolittamistavoitetta ottaen huomioon eri politiikkatoimien kokonaisuus.

Joustomekanismi

Palta kannattaa joustomekanismin käyttöönottoa, sillä se vaikuttaa alentavasti polttoaineiden hintoihin ja parantaa siten kustannustehokkuutta. Joustomekanismin kautta

8.10.2024

toteutettavien päästövähennyshankkeiden laatu on tärkeä varmistaa toimeenpanon yhteydessä.

Joustomekanismeissa liikennepolttoaineiden käyttäjät rahoittaisivat päästövähennystoimia maataloudessa ja ehkä myös maankäyttösektorilla ilman, että saisivat lukea rahoittamiaan päästövähennyksiä omikseen. Tämä poikkeaa täysin päästökompensatioista, joita on kehitetty globaalisti jo lähes 20 vuoden ajan, ja joissa toimen rahoittaja saa lukea päästövähennyksen omakseen.

Mekanismin hyödyntäminen kasvattaa kuitenkin liikennesektorin omia päästöjä. Hallituksen tulee jatkossa lukea muilla sektoreilla saavutettavat päästövähennykset liikennesektorin hyväksi arvioidessaan liikenteen kansallisten päästövähennystavoitteiden täyttymistä.

Kunnioittavasti,

Tatu Rauhamäki

Mikko Paloneva

Johtaja, elinkeinopolitiikka

Asiantuntija, elinkeinopolitiikka

Palvelualojen työnantajat PALTA ry on uuden työn, digimurroksen ja tulevaisuuden työmarkkinoiden suunnannäyttäjä. Yhä nopeammin muuttuvassa maailmassa yhdistämme faktat, työmarkkinaosaamisen sekä vaikuttamisen taidot palvelutalouden ja Suomen parhaaksi. Palta on EK:n toiseksi suurin jäsenliitto ja edustamme yli 2 000 palvelualoilla toimivaa jäsentämme.