

9.10.2024

Eduskunta
Talousvaliokunta

Viite: Talousvaliokunta 10.10.2024 klo 12.00 / HE 121/2024 vp / Lausuntopyyntö

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (jakeluvelvoite)

Eduskunnan talousvaliokunta pyytää lausuntoa ns. jakeluvelvoitelain muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vuosien 2025–2027 jakeluvelvoitetasoja siten, että ne nousisivat maltillisesti vuoden 2024 jakeluvelvoitetasosta, mutta olisivat silti nykylainsäädäntöä alemmalla tasolla. Lisäksi säädettäisiin lisävelvoitteen tasoista, seuraamusmaksutasoista, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden (RFNBO) vähimmäisosuusvelvoitteesta, yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden uusiutuvasta liikennesähköstä osana jakeluvelvoitetta sekä niin sanotusta joustomekanismista.

Muutokset pohjautuvat olennaisilta osin hallitusohjelmaan sekä kansallista täytäntöönpanoa edellyttävään EU-säädökseen.

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä.

Suomen Yrittäjät katsoo, että jakeluvelvoitelain muutoksen arviointia yksittäisenä asiana vaikeuttaa **kokonaiskuvan puutteellisuus hallituksen liikenteenpäästövähennystoimista 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.

Jakeluvelvoite ei ole erityisen kustannustehokas toimenpide päästöjen vähentämiseen, mutta Suomi on pohjannut liikennesektorin päästövähennystoimet jo kolmella hallituskaudella sen varaan. **Suomen Yrittäjät**

kannattaa jakeluvelvoitteen 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 jakeluinfraassa 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 investointiensä pohjaksi. Tämä koskee sekä itse liikenteeseen liittyvää liiketoimintaa ja kalustoinvestointeja että vaihtoehtoisten käyttövoimien tuotanto- ja jakeluinfraa. Viime vuosina taajaan säädetyillä jakeluvelvoitelinjauksilla on siis vaikutusta vaihtoehtoisten käyttövoimien tuotanto- ja jakeluinfrainvestointipäätöksiin Suomessa. Jakeluvelvoitelainsäädäntöä tulee tarkastella myös siinä valossa, että edistetään mahdollisimman hyvin päästöttömien, vaihtoehtoisten käyttövoimien kestävää kehitystä.

Jakeluvelvoitteen taso vaikuttaa suoraan yritysten polttoainekustannuksiin ja kustannuskilpailukykyyn. On otettava huomioon, että jakeluvelvoitteen alentamisen tai nostamatta jättämisen vaikutus polttoaineiden pumppuhintoihin on epävarma, sillä hintaan vaikuttavat voimakkaasti monet muut tekijät, kuten raakaöljyn hinta. Jakeluvelvoitteen 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 terminaleissa tai satamissa ja ovat niissä eri toimijoiden käytössä.** Tämä edesauttaisi latausinfraan kehittymistä raskaan liikenteen tärkeissä ympäristöissä.

Suomen Yrittäjät kannattaa RFNBO-polttoaineiden 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 vastaa-
van kaltaista velvoitetta olla asettamassa. Suomen Yrittäjät ehdottaa, että
biokaasun osalta vähimmäisosuusvelvoitetta tulisi myös harkita. Bio-
kaasu on raskaassa liikenteessä relevantti käyttövoima jo nyt ja varmista-
malla sen tuotanto- ja jakeluinfrainvestoinnit päästäisiin päästöjen vähentä-
misessä nopeammin eteenpäin. Myös hallitusohjelmassa todetaan, että
biokaasun käytön edellytyksiä tuetaan jakeluvelvoitteen ja kapasiteettime-
kanismin puitteissa sekä huolehditaan kannustavasta rahoituksesta.

Suomen Yrittäjät kannattaa lausuntopalautteen perusteella tehtyä lisäystä,
jossa **Energiavirastolle säädettiin velvollisuus julkaista tietoa jousto-
mekanismiin hyväksytyistä päästövähennystoimista**. Tämän arvioitiin
lisäävän joustomekanismin avoimuutta ja mahdollisesti markkinoiden kehiti-
tymistä, kun tietoa jo hyväksytyistä päästövähennystoimista löytyisi julki-
sista lähteistä.

Kunnioittavasti

Suomen Yrittäjät

Sini Puntanen
liikenne- ja kaupunkipolitiikan asiantuntija