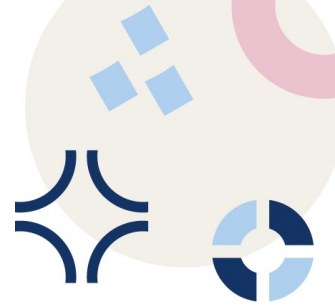




LAUSUNTO 6.11.2023

Keskuskauppakamari

Lausunto eduskunnan talousvaliokunnalle hallituksen esityksestä uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä koskevan lain 5 § muuttamisesta

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta lausua eduskunnan talousvaliokunnalle uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 § muuttamisesta.

Lakiesityksen tavoitteet

Keskuskauppakamari pitää kannatettavana tavoitetta keventää jakeluvelvoitteen vaikutusta polttoaineen hintoihin. Liikenteen ja logistiikan kustannuksilla on olennainen vaikutus Suomen kilpailukykyyn. Samaan aikaan jakeluvelvoite on keskeisimpiä liikenteen päästövähennyskeinoja. Taakanjakosektorin, johon liikenne kuuluu, päästövähennystavoitteet ovat sitovaa EU-lainsäädäntöä. Suomelle asetetun tavoitteen puolittaa taakanjakosektorin päästöt 2030 mennessä saavuttaminen ei ole mahdollista ilman jakeluvelvoitetta.

Jakeluvelvoitteen taso ja ennakoitavuus vaikuttaa lisäksi siihen, kuinka kiinnostava ympäristö Suomi on investoida uusiutuvien polttoaineiden kehittämiseen ja tuotantoon. Sääntelyn rajat muutokset luovat epävarmuutta Suomesta investointiympäristönä.

Jakeluvelvoitteen taso lakiesityksessä

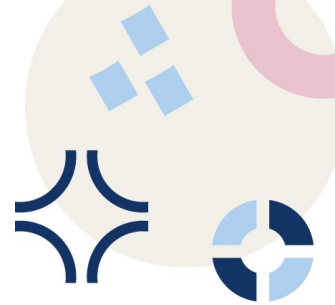
Nyt käsitellyssä oleva hallituksen esitys koskee jakeluvelvoitteen ja sen kehittyneitä uusiutuvia polttoaineita koskevan lisävelvoitteen tasoa vuosina 2024 ja 2025. Keskuskauppakamari pitää ymmärrettävänä esitystä jakeluvelvoitteen kokonaistason laskusta polttoaineen hintavaikutusten keventämiseksi. Päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi on kuitenkin välttämätöntä, että velvoitteen taso kasvaa edelleen portaittain vuotta 2030 kohti.

Keskuskauppakamari esittää, että hallitusohjelmasta ja esityksestä poiketen jakeluvelvoitteen lisävelvoite pidetään voimassa olevan lainsäädännön mukaisena. Tällöin lisävelvoite olisi vuosina 2024–2025 4 prosenttiyksikköä. Juuri lisävelvoitteella luodaan kysyntää kehittyneille biopolttoaineille sekä vetyyn pohjautuville synteettisille RFNBO-polttoaineille, joita voidaan kehittää ja tuottaa Suomessa.

Kuten esityksen vaikutusarvioissa todetaan, lisävelvoitteen lasku tuo epävarmuutta suunnitelluille biokaasuinvestoinneille ja vetyhankkeille. Lainsäädännön luoma kysyntä kehittyneille uusiutuville polttoaineille olisi erityisen tärkeää nyt, kun noussut korkotaso ja kiristynyt valtiontukikilpailu jarruttavat investointihankkeita.

**KESKUS-
KAUPPAKAMARI**

Aleksanterinkatu 17, PL 1000 | 00100 HELSINKI | +358 9 4242 6200
kauppakamari.fi



Lisävelvoitteen kasvu voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti olisi linjassa hallitusohjelman tavoitteiden kanssa edistää biokaasua, synteettisiä polttoaineita ja vetytaloutta ja niiden hyvää investointiympäristöä. Esityksen vaikutusarvioiden mukaan lisävelvoitteen laskun vaikutus polttoaineen hintaan olisi vähäinen. Siten lisävelvoitteen laskusta luopuminen ei olisi vastoin esityksen tavoitetta laskea pumppuhintaa, joka saavutetaan velvoitteen kokonaistason laskulla.

Keskuskauppakamari huomauttaa, että jakeluvelvoitteen muutosten taustalla ovat energiakriisin ja polttoaineen hintojen nousun vuoksi tehty kahden vuoden pudotus jakeluvelvoitteen tasoon. Tätä vastaavasti kompensoitiin korottamalla jakeluvelvoitteen tasoa voimakkaasti vuodesta 2024 lähtien menetettyjen päästövähennysten korvaamiseksi. Ilmastovuosikertomuksen mukaan liikennesuoritteen laskun vuoksi Suomi kuitenkin alitti taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteen vuonna 2022, vaikka velvoitetaso oli alempi. Vuodelle 2024 säädetty jyrkkä nousu ei siten olisi ollut tarpeen, mutta loi liikennesektorille huolta voimakkaasta hintojen noususta ja paineen nyt käsittelyssä olevaan velvoitetason muutokseen. Viime vuosien poukkoileva kehitys korostaakin velvoitteen ennakoitavuuden merkitystä. Velvoitetason voimakkaita laskuja ja nousuja ja edestakaisia muutoksia pitäisi jatkossa välttää.

Jakeluvelvoitteen kehittämisestä yleisesti

Nyt lausunnoilla olevassa esityksen lisäksi hallitusohjelmassa tavoitteena on muuttaa velvoitteen tasoa myös vuosina 2026–2027. Velvoitteen voimassa olevan lainsäädännön mukaiseen tasoon vuosina 2028–2030 ei tulisi puuttua investointiympäristön ennakoitavuuden säilyttämiseksi ja päästövähennysten toteutumisen varmistamiseksi. Muut hallituksen ohjelmassa olevat toimet, kuten sähkön liittäminen osaksi jakeluvelvoitetta sekä uusi joustomekanismi lisäävät velvoitteen täytön kustannustehokkuutta 2020-luvun lopulla ja keventävät siten velvoitteen kiristymisen vaikutusta polttoaineen hintaan.

Keskuskauppakamari korostaakin muiden hallitusohjelman jakeluvelvoitetoimien huolellista valmistelua ja ripeää toteuttamista. Uusi joustomekanismi luo onnistuessaan ensimmäistä kertaa päästökaupan ulkopuolisille sektoreille markkinamekanismin, joka edistää kustannustehokkaiden päästövähennystoimien tunnistamista, kehitystä ja rahoitusta.

Keskuskauppakamari huomauttaa, että liikenteen päästöjen vähenemiseen vaikuttaa autokaupan ja sitä kautta autokannan sähköistymisen hidastuminen ja jotkin hallituksen vero- ja säästötoimenpiteet, kuten auto- ja polttoaineverotuksen muutokset. Jakeluvelvoitteen merkitystä liikenteen päästöjen vähentämisessä sekä taakanjakosektorin EU-velvoitteiden saavuttamisessa ei siksi voi sivuuttaa.

Kunnioittavasti,

Teppo Säkkinen
Johtava asiantuntija
Keskuskauppakamari

**KESKUS-
KAUPPAKAMARI**

Aleksanterinkatu 17, PL 1000 | 00100 HELSINKI | +358 9 4242 6200
kauppakamari.fi

