

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n lausunto hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä annetun lain 5 §:n muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee vuodelle 2024 asetetun jakeluvuorituksen ja vuosien 2024–2025 lisävuorituksen tason muuttamista. Hallituksen esittämä jakeluvuorituksen säilyttäminen 13,5 prosentissa vuonna 2024 poistaisi ensi vuodelle aiheutuvia polttoaineiden hinnannousun paineita. Hallitusohjelmaan on kirjattu, että jakeluvuoritus palautettaisiin kasvurallalle vuonna 2025, jolloin vuoritus nousisi 16,5 prosenttiin ja vuonna 2026 19,5 prosenttiin. Vuosien 2025–2026 jakeluvuoritustasoa koskeva hallituksen esitys valmistellaan ensi vuoden puolella. Jakeluvuorituksen alentaminen on polttoaineiden hintapaineiden puristuksessa perusteltu toimenpide, mutta esitämme lausunnossamme, että lisävuoritusta ei alennettaisi hallituksen esityksessä kuvatulla tavalla.

Polttoaineiden hintoihin on viime vuosien aikana kohdistunut poikkeuksellisen paljon nousupaineita, jotka johtuvat geopolittisen tilanteen kiristymisestä, Venäjän Ukrainaan kohdistuvasta hyökkäyssodasta johtuvien Venäjän-pakotteiden aiheuttamasta energiamarkkinoiden epävakautuksesta ja viime kuukausina myös Lähi-Idän epävakautuksesta. Hintapaineet ovat kohdistuneet erityisesti dieselpolttonesteseen, jota on ennen Venäjän hyökkäyssotaa tuotu Eurooppaan pääosin Venäjältä. Jo aiemmin päätetty 30 prosentin jakeluvuoritus vuodelle 2030 on tärkein yksittäinen tieliikenteen päästövähennystoimenpide, jota ilman vuodelle 2030 asetettuja liikenteen päästövähennystavoitteita ei ole näillä näkymin mahdollista saavuttaa.

Jakeluvuoritusta alennettiin vuonna 2022 kahdella eri lakimuutoksella vuosiksi 2022–2023 yhteensä 7,5 prosenttiyksiköllä nopeana toimenpiteenä tieliikenteen kustannusten kasvun hillitsemiseksi poikkeuksellisessa tilanteessa, jossa polttoaineiden hinnat ja energian hinnat yleisesti nousivat nopeasti. Vaikka nopeat toimet pumppuhintojen alentamiseksi olivat perusteltuja ja tarpeellisia, jakeluvuorituksen alentaminen on vähentänyt uusiutuvien polttoaineiden käyttöä ja vastaavasti lisännyt fossiilisten polttoaineiden osuutta energiankulutuksesta. Päästöjen vähentämiseksi jakeluvuoritusta päätettiin viime vuonna nostaa vuoden 2024 alusta 13,5 prosentista 28 prosenttiin, minkä arvioitiin nostavan polttoaineiden hintoja 15–17 sentillä litralta.

Hallituksen esityksessä myös ns. kehittyneiden biopolttoaineiden lisävuoritusta on esitetty alennettavaksi 4 prosentista 2 prosenttiin vuonna 2024 ja 4 prosentista 3 prosenttiin vuonna 2025. Lisävuoritusta ei tulisi alentaa, sillä se syö investointimahdollisuuksia kotimaiselta biokaasun ja synteettisten polttoaineiden tuotannolta. Tämä olisi hallitusohjelmaan kirjatun biokaasun käytön edistämisen kannalta ristiriitainen toimi. Biokaasu ja synteettiset hiilineutraalit polttoaineet on viime vuosien lakimuutoksissa sisällytetty jakeluvuorituksen piiriin, mikä lisää jakelijoiden vaihtoehtoja täyttää vuoritustaan. Biokaasun käytön lisääminen liikenteessä edellyttää biokaasun tuotannon lisäämistä ja tuotannon tukemista koko arvoketjussa. Biokaasun osuuden kasvaessa tarve sekoittaa dieseliin uusiutuvia komponentteja vähenee. Kaasun kulutus liikennesektorilla voi kasvaa merkittävästi vain kaasukuorma-autojen kautta, sillä henkilöautojen tuotannossa kaasuautojen ovat EU-lainsäädännön muutosten takia tulossa tiensä päähän. Kaasukuorma-autokannan kasvattaminen edellyttää kaasunjakeluverkon kehittämistä, pitkäjänteisiä hankintatukia,

liikennekaasun parempaa saatavuutta ja edullista kustannustasoa, jotta kuljetusyrittäjien olisi mahdollista investoida kaasukäyttöiseen kalustoon.

Lisävelvoitteen alentamisesta on arvioitu aiheutuvan noin 4 sentin hinnanalennus. Polttoainejakelijoiden arvio hintavaikutuksesta on pääosin ollut tätä alempi. Lisävelvoitteen säilyttämisen kustannusvaikutukset on tarvittaessa kompensoitavissa uusiutuvien polttoaineiden valmisteveroa alentamalla.

Monissa muissa EU-maissa on toteutettu polttoaineiden hintojen alentamiseksi nopeavaikutteisia toimia pääosin alentamalla väliaikaisesti valmisteveron tasoa. Veronalennukset on kustannettu polttoaineen hinnannousun seurauksena kasvaneilla arvonlisäverotuloilla. Hinnannousun hillitsemistoimet olisi perusteltua myös Suomessa suunnata lisävelvoitteen tason alentamisen sijasta ensisijaisesti polttoaineiden valmisteveroon, jotta liikenteelle vuodelle 2030 asetetun päästövähennystavoitteen saavuttaminen ei vaarantuisi. Budjettiriihessä esitetyillä polttoaineveron alennuksilla (HE 36/2023 vp) bensiinin verotaso laskisi 4,4 sentillä litralta ja dieselin 4,9 senttiä litralta, mikä on selvästi vähemmän kuin viime hallituskaudella tehtyjen polttoaineverojen nosto. Suomessa on tällä hetkellä Euroopan toiseksi korkein bensiinin verotaso ja neljänneksi korkein dieselin verotaso. Verotasojen maltillisesta alentamisesta huolimatta valmisteverojen tasot ovat Suomessa Euroopan muihin maihin verraten korkeat. Jos veroa laskettaisiin hallituksen esittämällä tavalla, bensiinin verotus olisi Suomessa edelleen EU-maiden viidenneksi korkein ja dieselin kuudenneksi korkein. Verotasoja vertailtaessa on lisäksi huomattava, että niissä maissa, joissa dieselpolttonesteen verotaso on Suomea korkeampi, on käytössä ammattidieseljärjestelmä, jossa osa valmisteverosta palautetaan kuljetusyrittäjille.

Hallitusohjelmaan on lisäksi kirjattu muita jakeluvelvoitteen aiheuttamia polttonesteiden hintapaineita alentavia toimenpiteitä, kuten taakanjakosektorin sisäinen joustomekanismi sekä julkisista latauspisteistä jaeltavan sähkön liittäminen mukaan jakeluvelvoitteeseen. Näiden toimien valmistelu on olennaisen tärkeää, ja molemmat esitetyt joustomekanismit tulisi sisällyttää tuleviin jakeluvelvoitetasoihin siten, että ne eivät lisää jakeluvelvoitteen kokonaistasoa. Taakanjakosektorin joustomekanismin valmistelun taustalle olisi perusteltua koota laajapohjainen eri toimialojen edustajista koostuva työryhmä. Vastaavalla tavalla muodostettiin muun muassa liikenteen vaihtoehtojen energiamuotojen jakeluinfraan kehittämisohjelma.

Jotta vältyttäisiin jakeluvelvoitteen nostamiselta kohtuuttoman korkealle tasolle ja samalla poikkeuksellisen suurilta hinnankorotuksilta, tieliikenteen sähköistymistä tulisi edistää pitkäjänteisesti hankinta- ja verokannusteilla sekä liikenteen verotuksen muutoksilla, jotka nopeuttaisivat autokannan kiertoa ja samalla autokannan sähköistymistä.

Jakeluvelvoitteen tasoa on muutettu viimeisimmän 1,5 vuoden aikana kolmesti ja seuraavan kerran lainsäädäntö avataan uudelleen jo ensi vuonna. Jakeluvelvoitelainsäädännön tulisi olla pitkäjänteistä ja ennakoitavaa, jotta polttoainejakelijat ja uusiutuvan polttoaineen koko arvoketjun osapuolet voisivat varautua lainsäädännön muutoksiin hyvissä ajoin. Jakeluvelvoitteen tason toistuvat muutokset heikentävät lainsäädäntömuutosten ennakoitavuutta ja vähentävät jakeluvelvoitteen tehoa päästövähennystoimenpiteenä. Jakelijoiden oikeudenmukaisen kohtelun takia esityksessä tulisi mahdollistaa vuoden 2024 jakeluvelvoitteen ylitäytön täysimääräinen siirto vuodelle 2025, sillä lainsäädännön lyhytjänteisyyden takia jakelijoiden on ollut välttämätöntä ennakoida jo sovitut korotustasot hankinnoissaan etupainotteisesti.

Kunnioittavasti

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry