

Asia: VN/20525/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n lausunto Työ- ja elinkeinoministeriölle aiheesta: Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta

VN/20525/2023

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kiittää Työ- ja elinkeinoministeriötä mahdollisuudesta lausua otsikkoaiheessa.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen ilmastopolitiikkaan. Elinkeinoelämä on muun muassa laajalla tiekarttatyöllään vahvasti tavoittelemassa Suomen hiilineutraalisuutta vuodelle 2035. Tiukatkin ilmastotavoitteet on mahdollista saavuttaa yritysten kilpailukyky ja kansalaisten ostovoima säilyttäen Suomessa ja Euroopassa, mutta politiikkaohjauksen on oltava johdonmukaista ja ennakoitavaa.

Elinkeinoelämä painottaa, että samalla kun päästöjä vähennetään, on huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa. Liikkumisen kustannuksilla on olennainen merkitys tavaralogistiikalle ja henkilöliikenteelle kaikilla toimialoilla. Päästöjä on vähennettävä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti.

Tausta

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan uusiutuvien polttoaineiden edistämisestä liikenteessä annetun lain (jäljempänä jakeluelvoitelaki) mukainen jakeluelvoite pysyy 13,5 prosentissa vuonna 2024. Vuosina 2025–2027 jakeluelvoitetta nostetaan maltillisesti asteittain siten, että vuonna 2025 taso on 16,5 prosenttia, vuonna 2026 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 22,5 prosenttia. Ns. kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nostetaan nykyisestä kahdesta prosentista vuonna 2025 kolmeen prosenttiin ja vuonna 2026 neljään prosenttiin.

EK:n lausunto

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kiittää hallitusta määrätietoisista toimista liikenteen ja logistiikan kustannusten alentamiseen yritysten kilpailukyvyyn ja kuluttajien ostovoiman parantamiseksi Venäjän hyökkäyssodan seurauksena aiheutuneen poikkeuksellisen voimakkaan hintainflaation keskellä. Käynnissä oleva hintainflaatio laajemmin ja energiatuotteissa ovat haastavia kuluttajille, kuljetusyrityksille ja niiden asiakkaille ja aiheuttavat osaltaan painetta Suomen logistiselle kilpailukyvyille sekä kansantalouden suotuisalle kehitykselle.

EK pitää tärkeänä, että politiikkaohjaus niin yleisesti kuin ilmastopolitiikan osalta on johdonmukaista ja ennakoitavaa. Elinkeinoelämän näkökulmasta ennakoitavuus on tärkeää toimijoiden taloudellisen suunnittelun tueksi, sillä pitkän aikavälin investointipäätöksiä valmisteltaessa ja tehtäessä joudutaan arvioimaan yhtäaikaaisesti useita tulevaisuuden markkinaolosuhteisiin liittyviä epävarmuuksia. Jakeluelvoitelain toistuvat muutokset eivät ole omiaan tukemaan investointiympäristön ennakoitavuutta. Ennakoitavuutta lisää lähivuosina se, että hallitusohjelmaan on kirjattu jakeluelvoitteen tasot vuosille 2025-2027.

EK on sitoutunut Suomen ja EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseen.

Luonnoksessa todetaan, että ”Jakeluelvoite on keskeisin liikenteen hiilidioksidipäästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Jakeluelvoitteen vuotta 2024 koskeva lasku 28 prosentista 13,5 prosenttiin lisäisi liikenteen päästöjä noin 1,6 miljoonalla CO2 tonnilla.”

EK huomauttaa, että EU:n uudistetun taakanjakoasetuksen mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoteen 2005. Toistaiseksi ei ole tiedossa, millä keinoin vastaavat päästövähennykset liikenteessä ja laajemmin taakanjakosektorilla voitaisiin saavuttaa, etenkin kun Suomelle EU:n taakanjakosektorin 2030 päästövähennystavoitteiden saavuttamista voidaan muutenkin pitää haastavana. Hallituskauden aikana käynnistetään liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus. EK korostaa, että päästöjen vähentämisessä tieliikenteelle ei tule kohdentaa veron korotuksia tai uusia veroja tai maksuja.

Esitysluonnoksessa todetaan, että ”Ilman kompensoivia päästövähennystoimenpiteitä päästöjen nousu voi lisätä valtion menoja taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnasta tai vähentää päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja. Vaikutuksen suuruus riippuu taakanjakosektorin päästöyksikön hinnasta EU:n jäsenmaiden välillä, mihin liittyy täällä hetkellä erittäin suuria epävarmuuksia. Jos päästöyksikön hinta olisi esimerkiksi välillä 30-300 euroa hiilidioksiditonnilta, taakanjakosektorin päästöjen nousu voisi lisätä valtion menoja tai vähentää valtion tuloja kertaluonteisesti arviolta noin 50- 480 miljoonaa euroa. On myös mahdollista, että ostettavia päästöyksiköitä ei ole markkinoilla saatavilla.”

EK pitää huolestuttavana, että käytävissä ei ole täsmällisempää arviota valtiontaloudelle aiheutuvien kustannusten todennäköisyydestä tai mittakaavasta. EK kehottaa jatkovalmistelussa kiinnittämään erityistä huomiota siihen, että esityksen vaikutuksista valtiontaloudelle saataisiin nykyistä täsmällisempi käsitys päätöksenteon tueksi.

Heinonen Ulla
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Peljo Janne
Elinkeinoelämän keskusliitto EK