1.6.2022

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Hallituksen esityksestä laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta (HE 85/2022 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta (HE 85/2022 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Esityksen mukaisen jakeluvelvoitelain muuttamisen tavoitteena on alentaa väliaikaisesti liikenteen polttoaineiden hintoja. Esityksen mukaan uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuodeksi 2022. Vuoden 2022 jakeluvelvoite olisi näin ollen 12 prosenttia. SKAL on tyytyväinen, että akuutin polttoaineen hintakriisin myötä hallituksella on ollut valmius tehdä ratkaisuja, jotka keventävät mm. kuljetusalan kustannustaakkaa.

SKAL on esittänyt jakeluvelvoitteen määräaikaista poistamista ja pitää ehdotusta hyvänä ja erittäin tarpeellisena. Kuten esityksen perusteluissa todetaan, Venäjän hyökkäys Ukrainaan helmikuussa 2022 on vaikuttanut merkittävästi etenkin polttoaineiden hintoihin. Hinnannousun taustalla on myös koronapandemian hiipumiseen liittynyt kysynnän kasvu. Perusteluissa on todettu dieselin hintojen nousseen 43 senttiä/litra helmikuusta 2021 helmikuuhun 2022. Nousu on edelleen jatkunut ollen helmikuusta 2022 maaliskuuhun 2022 jopa 46 senttiä/litra ja se on jäänyt korkealle tasolle, ollen taas nousussa pienen tasaantumisvaiheen jälkeen.

Edellä mainituista syistä hinnat ovat tosiaan nousseet rajusti. Dieselin maailmanmarkkinahinnat ovat olleet kovassa nousussa ja vielä niin, että uusiutuvan dieselin hinnat ovat nousseet rajummin. Kun samaan aikaan Suomessa on kiristetty uusiutuvan dieselin jakeluvelvoitetta, on dieselin hinnan nousu ollut edellä kuvatun mukaista. Polttoainekustannukset muodostavat tyypillisesti 25 %, jopa kolmasosan, kuljetusyrityksen kokonaiskustannuksista, erityisesti pitkämatkaisessa tavaraliikenteessä. Toimivia teknisiä ratkaisuja laajamittaisesti dieselin korvaamiseksi muilla energiamuodoilla ei toistaiseksi juuri raskaimmassa tavaraliikenteessä käytännössä ole, vaikka kehitystyötä tehdään jatkuvasti.

Alentamalla esityksen mukaisesti jakeluvelvoitetta määräaikaisesti mahdollistetaan dieselin hinnan alentaminen. Esityksen perusteluissa arvioidaan jakeluvelvoitteen alentamisen 7,5 prosenttiyksiköllä vaikuttavan dieselin pumppuhintaan alentavasti noin 12 senttiä litralta. SKAL on omissa laskelmissaan päätynyt samaan, tosin hieman suurempaan dieselin hintaa alentavaan vaikutukseen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry | Finlands Transport och Logistik SKAL rf | Finnish Transport and Logistics SKAL
Nuijamiestentie 7, FI-00400 Helsinki | Tel. +358 9 478 999 | skal@skal.fi | Y-0202176-1
skal.fi | **skal.fi/sv** | **skal.fi/en**

Hinnanalennus on kuljetusalalle ja koko Suomen kilpailukyvylle erittäin tarpeellinen. Näin nopea ja yllättävä dieselin hinnan nousu on romahduttanut kuljetusyritysten kannattavuuden, eikä näin rajuihin kustannusnousuihin ole mahdollisuuksia varautua normaalein liiketoiminnan keinoin. Kuljetusala onkin ajautunut kustannus- ja kannattavuuskriisiin. Myös Suomen huoltovarmuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että maassa toimii elinvoimainen kuljetusala kotimaisessa omistuksessa.

Kuten esityksen perusteluissa on todettu, vaikutus pumppuhintoihin riippuu siitä, miten nopeasti jakelijat vähentävät jakelemissaan polttoaineissa biopolttoaineiden osuutta ja miten huomioivat sen hinnoittelussaan. SKAL edellyttää, että polttoaineyhtiöt huomioivat täysimääräisenä alennetun jakeluvelvoitteen ja dieselin pumppuhinnat alenevat ennakkolaskelmien mukaisesti.

Esityksen perusteluissa on pohdittu ehdotuksen vaikutuksia mm. biopolttoaineiden tuottajiin ja päästövähennyksiin. SKAL katsoo luonnoksen perustelujen mukaisesti, että vaikutukset biopolttoaineiden tuottajiin ovat vähäiset, koska biopolttoaineille on kysyntää maailmanmarkkinoilla. Kotimaisten tuottajien osuus uusiutuvan polttoaineen tuottamisessa on vähäistä ja tulevaisuudessa onkin kiinnitettävä huomiota siihen, että mahdollisimman paljon perustuu kotimaiseen tuotantoon.

SKAL myös katsoo, että vaikutukset päästövähennyksiin ovat lyhytaikaiset, kun määräajan jälkeen palataan jo aiemmin päätettyihin jakeluvelvoitteisiin. Lisäksi perusteluissa todetaan, että liikennepolttoaineiden ja kevyen polttoöljyn veropohjan kehitykseen perustuvan arvion perusteella vuoden 2021 päästökiintiö alitettiin mahdollisesti noin 2 Mt CO2-ekv verran, jos muut taakanjakosektorin päästöt pysyivät vuoden 2020 tasolla. Tällöin ei ole vaaraa päästökiintiöiden ylityksiin myöhempinä vuosina.

Esityksen perusteluissa todetaan, että jakeluvelvoitetta olisi tarkoitus korottaa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaisesti 34 prosenttiin ja jakeluvelvoitteen laskun johdosta saavuttamatta jääneet päästövähennykset kompensoitaisiin jakeluvelvoitteen säädettyä nopeammilla korotuksilla vuoteen 2030 mennessä. Hallitus antaisi esityksen vuoden 2023 alennuksesta ja jakeluvelvoitteen korotuksista erikseen syksyllä 2022.

SKAL katsoo, että vuoden 2023 jakeluvelvoitteen alennuksesta tulee säätää jo nyt samalla kertaa, kuten lausunnoilla olleessa luonnoksessa ehdotettiin. Se antaisi polttoaineyhtiöille varmuutta siitä, että alennus toteutuu myös vuonna 2023, ja suunnitelmat voidaan tehdä ajoissa tämän mukaisesti ja siten huomioida kahden vuoden kokonaisuus myös hinnoittelussaan. Myös esimerkiksi kuljetusyritykset voisivat tältä osin suunnitella tulevaa vuotta ja sopimuksia tietoisena tästä kokonaisuudesta.

SKAL ei pidä korotuksia tässä vaiheessa tarpeellisina. Vuosien 2022 ja 2023 saavuttamatta jääneet päästövähennykset kompensoituvat palaamalla aiemmin päätetylle jakeluvelvoitetasolle, joka kiristyy vuosittain. Vuoden 2030 tasoa ei ole tarvetta tässä vaiheessa kiristää, kun ei ole vielä tiedossa päästövähennysten kehitys vuosina 2022-2030. Myös esimerkiksi polttoaineiden hintakehitys maailmanmarkkinoilla ja yleinen talouden tulevaisuus on tällä hetkellä hämärän peitossa. Näin ollen tämän vuoden aikana ei tule tehdä kiristyksiä jakeluvelvoitteisiin.

Vertailtaessa fossiilisen dieselin ja uusiutuvan dieselin (HVO) maailmanmarkkinahintoja, huomataan, että uusiutuvan dieselin hinta on kaksinkertaistunut vuoden aikana, helmikuusta 2021 helmikuuhun 2022, ollen jo silloin yli 3000 dollaria / tonni. Samaan aikaan fossiilisen dieselin hinta on noussut 500 dollarista noin 845 dollariin / tonni. Myöskään EU-velvoitteet eivät suoraan edellytä jakeluvelvoitteen kiristämistä, EU edellyttää 14 %;n jakeluvelvoitetta vuonna 2030.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja