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

Liikenne- ja viestintävaliokunta

3.6.2022

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

- 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 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
- 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

- **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**

- **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.**

- **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**
- **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**
- **Vaikutukset biopolttoaineiden tuottajiin ovat vähäiset, koska biopolttoaineille on kysyntää maailmanmarkkinoilla**
- **Vaikutukset päästövähennyksiin ovat lyhytaikaiset, kun määräajan jälkeen palataan jo aiemmin päätettyihin jakeluvelvoitteisiin**
- **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 välitöntä vaaraa päästökiintiöiden ylityksiin myöhempinä vuosina.**

- Esityksen perusteluissa todetaan, että jakeluvelvoitetta olisi tarkoitus korottaa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaisesti 34 prosenttiin
- 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
- **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
- 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**

Uusiutuvan dieselin maailmanmarkkinahinta

- **Fossiilinen diesel (Platts ULSD 10 ppm)**
  - 2/2021 - 500 $/tn
  - 2/2022 - 845 $/tn
  - **3/2022 – 1120 $/tn ➔ 0,81 €/l (+valmistevero + alv = 1,68 €/l)**
- **Uusiutuva diesel (HVO)**
  - 2/2021 - 1682 $/tn
  - 2/2022 - 3046 $/tn
  - **3/2022 - 3419 $/tn ➔2,48 €/l (+valmistevero + alv = 3,46 €/l)**
- **Yllä olevilla luvuilla karkeasti arvioituna**
  - 19,5 % jakeluvelvoitteen lisähinta 0,35 €/l (verrattuna tilanteeseen ilman jakeluvelvoitettua)
  - 30 % jakeluvelvoitteen lisähinta 0,53 €/l (verrattuna tilanteeseen ilman jakeluvelvoitettua)
  - 7,5 %-yksikön laskun kustannusvaikutus noin 13,5 senttiä / litra (HE perustelut 12 senttiä / litra)

Luvut eivät sisällä esim. logistiikan ja jakelun kustannuksia

Jakeluvelvoitteen vaikutus dieselin hintaan: +35 snt/l

 © SKAL

SKAL