Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotusluonnoksesta neuvoston asetukseksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtiontuen muotoihin rautatie-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alalla (U 70/2022 vp)

Talousvaliokunta

25.11.2022

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

- Ehdotetulla liikenteen valtuusasetuksen nojalla komissio voi antaa SEUT -sopimuksen 93 artiklan mukaista tukea koskevia ryhmäpoikkeusasetuksia, jos kyseiseen tukeen liittyvä kilpailun ja kaupan vääristymisen riski on vähäinen
- Tuleva valtuusasetuksen nojalla annettava ryhmäpoikkeus kattaisi komission päätöksentekokäytännön mukaisesti toimenpiteet, jotka kuuluvat SEUT-sopimuksen 93 artiklan soveltamisalaan ja tukevat rahti- ja matkustajaliikenteen siirtymistä saastuttavammista liikennemuodoista (erityisesti maantieliikenteestä) vähemmän saastuttaviin ja kestävämpiin liikennemuotoihin ja - ratkaisuihin.

- SKAL pitää komission ehdotuksen tavoitetta yksinkertaistaa valtiontukimenettelyjä ja edistää valtiontukisääntöjen täytäntöönpanon valvontaa sinällään kannatettavana
- SKAL kuitenkin edellyttää, ettei ehdotetulla soveltamisalan laajentamisella vääristetä kilpailua
- Valtiontukien ennakkoilmoitusvelvollisuudesta ryhmäpoikkeuksella vapautettavat tuet tulisi suunnata siten että ne eivät vääristä kilpailua julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen ja muiden toimijoiden välillä.
- Lisäksi on pyrittävä minimoimaan vaikutukset tasapuolisiin kilpailusuhteisiin eri toimijoiden välillä, samoin kuin eri liikennemuotojen välillä.

- Kun eurooppalaisia liikenneverkkoja ja toimivia liikennemarkkinoita hyödynnetään päästövähennystoimiin, se on tehtävä kustannustehokkaalla tavalla, joka huomioi myös unionin reuna-alueet, kuten Suomen
- Suomen kotimarkkinoilla rautatieliikenteen ja sisävesiliikenteen toimijoita on rajallinen määrä ja näin ollen tulee huomioida myös maantieliikenteessä tehtävät päästövähennystoimet ja multimodaalit liikenneyhteydet
- Digitalisaation entistä parempi hyödyntäminen sekä ajoneuvokaluston uudet käyttövoimat ja uusiutuvat polttoaineet on myös otettava huomioon täysimääräisesti osana pyrkimyksiä vähentää liikennesektorin hiilidioksidipäästöjä

- SKAL pitää komission ehdotuksen tavoitetta yksinkertaistaa valtiontukimenettelyjä ja edistää valtiontukisääntöjen täytäntöönpanon valvontaa sinällään kannatettavana
- SKAL kuitenkin edellyttää, ettei ehdotetulla soveltamisalan laajentamisella vääristetä kilpailua
- Valtiontukien ennakkoilmoitusvelvollisuudesta ryhmäpoikkeuksella vapautettavat tuet tulisi suunnata siten että ne eivät vääristä kilpailua julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen ja muiden toimijoiden välillä.
- Lisäksi on pyrittävä minimoimaan vaikutukset tasapuolisiin kilpailusuhteisiin eri toimijoiden välillä, samoin kuin eri liikennemuotojen välillä.

- SKAL pitää komission ehdotuksen tavoitetta yksinkertaistaa valtiontukimenettelyjä ja edistää valtiontukisääntöjen täytäntöönpanon valvontaa sinällään kannatettavana
- SKAL kuitenkin edellyttää, ettei ehdotetulla soveltamisalan laajentamisella vääristetä kilpailua
- Valtiontukien ennakkoilmoitusvelvollisuudesta ryhmäpoikkeuksella vapautettavat tuet tulisi suunnata siten että ne eivät vääristä kilpailua julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen ja muiden toimijoiden välillä.
- Lisäksi on pyrittävä minimoimaan vaikutukset tasapuolisiin kilpailusuhteisiin eri toimijoiden välillä, samoin kuin eri liikennemuotojen välillä.

- **SKAL on esittänyt alkuvuonna 2022 jakeluvelvoitteen määräaikaista poistamista tai alentamista. Alentamisen myötä polttonesteiden hinnat laskivat heinäkuussa 2022.**
- **Myös vuoden 2023 osalta tehtyä ehdotus jakeluvelvoitteen alentamisesta on hyvä ja erittäin tarpeellinen**
- **Sen sijaan esityksessä ehdotetut korotukset eivät ole tässä vaiheessa tarpeellisia**
- **Vuosien 2022 ja 2023 saavuttamatta jääneet päästövähennykset kompensoituvat riittävästi 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
  - Juuri nyt näyttää siltä, että ollaan menossa kohti taantumaa ja esimerkiksi SKALin kuljetusbarometrin mukaan kuljetettavan tavaran määrä ja ajokilometrit ovat selvässä laskussa. Tämä tulee vaikuttamaan päästöjen määrään alentavasti

SKAL keskeiset kannat

- Polttoaineiden hintakehitys maailmanmarkkinoilla ja yleinen talouden tulevaisuus on tällä hetkellä hämärän peitossa
- Näin ollen nyt ei tule tehdä kiristyksiä jakeluvelvoitteisiin
- Uusiutuvien polttonesteiden käyttäminen on hyvä keino vähentää päästöjä, mutta uusiutuvan hinnan ollessa korkealla ja saatavuus epävarmaa, sen hintavaikutus on muodostunut liian korkeaksi ja näin haitalliseksi
- Nyt ei tule rapauttaa Suomen kilpailukykyä ja elinvoimaa nostamalla dieselin hintaa kohtuuttomasti), vaan tulee panostaa merkittävästi kestäviin energiaratkaisuihin liikenteen osalta siten, että niihin voitaisiin siirtyä myös tavaraliikenteen osalta
- Tämä tarkoittaa mm. jakeluinfran kehittämistä nykyistä huomattavasti nopeampaan tahtiin, jolloin syntyy mahdollisuuksia myös siirtyä dieselistä kestävämpiin energiamuotoihin tavaraliikenteessä

Esityksen perustelut

- Perusteluissa todetaan jakeluvelvoitteella olevan vaikutuksia polttoaineiden hintoihin
- Koska liikenteen uusiutuvien polttoaineiden tuotantokustannukset ovat korkeammat kuin perinteisten fossiilisten polttoaineiden tuotantokustannukset, niiden käytön kasvu nostaa jaeltavien polttoaineiden loppuhintoja
- Vertailtaessa fossiilisen dieselin ja uusiutuvan dieselin (HVO) maailmanmarkkinahintoja, voidaan todeta, että uusiutuvan dieselin hinta kaksinkertaistui helmikuusta 2021 helmikuuhun 2022, ollen jo tuolloin yli 3000 dollaria / tonni. Samaan aikaan fossiilisen dieselin hinta nousi 500 dollarista noin 845 dollariin / tonni.
- Eli uusiutuvan dieselin hinta verrattuna fossiiliseen oli jo keväällä kolminkertainen

Vaikutukset

- **Alentamalla jakeluvelvoitetta määräaikaisesti mahdollistetaan dieselin hinnan alentaminen**
- Kesäkuussa eduskunnassa hyväksytyn ja heinäkuun alkupuolella voimaan tulleen vuoden 2022 jakeluvelvoitteen alentamisen 7,5 prosenttiyksiköllä arvioitiin perusteluissa vaikuttaneen dieselin pumppuhintaan alentavasti noin 10 senttiä litralta
- **Polttoaineyhtiöt veivät alennuksen hintoihinsa jo heinäkuun alussa ja alennus oli jopa tasolla 15-20 senttiä/litra**
- **SKAL pitää hyvänä ja kiittää polttoaineyhtiöitä siitä, että ne huomioivat alennetun jakeluvelvoitteen ja dieselin pumppuhinnat alenivat ennakkolaskelmien mukaisesti**

Vaikutukset

- **Tämä alentava vaikutus hintaan on kuljetusalalle ja koko Suomen kilpailukyvylle erittäin tarpeellinen**
- Polttoainekustannukset muodostavat tyypillisesti 25 - 30 %, raskaimmassa kalustossa jopa kolmasosan, kuljetusyrityksen kokonaiskustannuksista, erityisesti pitkämatkaisessa tavaraliikenteessä
- Voimakkaasta hinnannoususta johtuen polttoainekustannusten osuus on entisestään noussut.
- Toimivia teknisiä ratkaisuja laajamittaisesti dieselin korvaamiseksi muilla energiamuodoilla ei toistaiseksi juuri raskaimmassa tavaraliikenteessä käytännössä ole, vaikka kehitystyötä tehdään jatkuvasti
- **Myös Suomen huoltovarmuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että maassa toimii elinvoimainen kuljetusala kotimaisessa omistuksessa**

Hintavaikutukset

- Tässä kohtaa SKAL haluaa kiinnittää huomiota perusteluissa kerrottuun hinnan alennukseen 17 senttiä litralta heinäkuussa kesäkuun hintoihin verrattuna
- Tilastokeskuksen viikkoseurannan mukaan dieselin hinta laski kesäkuun viimeisestä viikosta heinäkuun viimeiseen viikkoon 32 senttiä litralta
- Arviota jakeluvelvoitteen noston vaikutuksia dieselin pumppuhintaan on alennettu lausuntokierroksella olleesta, mutta tätä alentamista ei ole perusteltu
- Sen sijaan lausuntopalautteen kohdalla todetaan, että joidenkin lausunnonantajien toimesta arvioitiin, että velvoitetason noustessa 13,5 %:sta 28 %: iin vuonna 2024, hintavaikutus tulee olemaan huomattavasti suurempi, kuin esityksessä ilmaistu
- Siitä huolimatta arviota on alennettu ilman mitään lisäperustelua

Päästövähennystavoitteita tarkasteltava uudelleen

- SKAL pitää tärkeänä, että EU-lainsäädännössä tulee huomioida päästövähennysten kustannustehokkuus sekä mahdollistaa taakanjakosektorilla joustojen käyttö
- Joustoa perinteisen päästökauppasektorin ja taakanjakosektorin välillä tulisi taakanjakoasetuksessa voida lisätä erityisesti niiden maiden osalta, joille komissio ehdottaa korkeimpia päästövähennysvelvoitteita
- Suomen tulee hyödyntää joustot mahdollisimman tehokkaasti

- **SKAL edellyttää, että tavoitteita asetettaessa ja toimenpiteitä arvioitaessa otetaan huomioon vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvylle**

Tien kunnon vaikutus päästövähennyksiin

- Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartan mukaan tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla voidaan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla
- WSP Finlandin selvityksen mukaan sujuva liikenne ja tien pintakunto ovat avainasemassa kuorma-autoliikenteen energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä
- Valtateillä jopa 300 miljoonaa raskaan liikenteen ajoneuvokilometriä ajetaan huonokuntoisilla valtateillä ja kaikki tieluokat huomioiden raskas liikenne operoi 500 miljoonaa ajoneuvokilometriä huonokuntoisella tieverkolla

- **SKAL edellyttää, että tiestön kunnon vaikutus huomioidaan päästövähennyskeinona ja keinoa hyödynnetään varmistamalla päästöjä vähentävä rahoitus tiestölle**

Ammattidiesel ja polttoainevero

- Suomessa on harkittava myös polttoaineen valmisteveron laskemista EU-minimiin kuten moni muu maa on tehnyt
- Pitkällä aikavälillä korkeiden polttonesteiden hintojen aiheuttamaa haittaa ammattimaisessa liikenteessä voidaan vähentää ottamalla käyttöön ammattidiesel-järjestelmä
- Suomen hallitus päätti ammattidieselin valmistelun aloittamisesta 18.2.2022 ja hallituksen esitys on luvattu antaa syysistuntokaudella 2022
- **SKAL edellyttää, että ammattidieseliä koskeva laki on käsitelty 2023 päättyvällä vaalikaudella ja ammattidieseljärjestelmä otetaan käyttöön vuonna 2023 tai ainakin viimeistään vuoden 2024 alusta, jolloin jakeluvelvoitteen määräaikaiset alennukset päättyvät**
- Ammattidiesel mahdollistaa jakeluvelvoitteen osuuden lisäämisestä aiheutuvan hintavaikutuksen edes osittaisen kompensoinnin

Tieliikenteeseen jaellun sähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen

- RED-direktiivi sisältää mahdollisuuden lisätä myös liikenteeseen jaeltu sähkö osaksi jakeluvelvoitetta
- SKAL esittää myös liikennesähkön sisällyttämistä osaksi jakeluvelvoitetta

SKAL