

Lausunto

11.05.2022

Asia: VN/11878/2022

**Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta**

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Työ- ja elinkeinoministeriö

kirjaamo.tem@gov.fi

Lausuntopyyntö VN/11878/2022 28.4.2022

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta

Työ- ja elinkeinoministeriö on pyytänyt lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa. SKAL on tyytyväinen, että akuutin polttoaineen hintakriisin myötä hallituksella on ollut valmius tehdä ratkaisuja, jotka keventävät mm. kuljetusalan kustannustaakkaa.

Luonnoksessa ehdotettavan jakeluelvoitelain muuttamisen tavoitteena on alentaa väliaikaisesti liikenteen polttoaineiden hintoja. Uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuosiksi 2022 ja 2023. Vuoden 2022 jakeluelvoite olisi näin ollen 12 prosenttia ja 13,5 prosenttia vuonna 2023.

SKAL on esittänyt jakeluvelvoitteen määräaikaista poistamista ja pitää ehdotusta hyvänä ja erittäin tarpeellisena. Kuten luonnoksen 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.

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 luonnoksen mukaisesti jakeluvelvoitetta määräaikaaisesti mahdollistetaan dieselin hinnan alentaminen. Luonnoksen perusteluissa arvioidaan jakeluvelvoitteen alentamisen 7,5 prosenttiyksiköllä vaikuttavan dieselin pumppuhintaan alentavasti noin 12 senttiä litralta. SKAL on omissa laskelmissaan päätenyt samaan, tosin hieman suurempaan dieselin hintaa alentavaan vaikutukseen.

Hinnanalennus on kuljetusalalle ja koko Suomen kilpailukyvyllä 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 luonnoksen 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.

Luonnoksen 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 kahden vuoden määräajan jälkeen palataan jo aiemmin päätettyihin jakeluelvoitteisiin. Lisäksi perusteluissa todetaan, että liikennepolttoaineiden ja kevyen polttoöljyn veropohjan kehitykseen perustuvan arvion perusteella vuoden 2021 päästökiintiö alitettiin mahdollisesti noin 2 Mt CO<sub>2</sub>-ekv verran, jos muut taakanjakosektorin päästöt pysyivät vuoden 2020 tasolla. Tällöin ei ole vaaraa päästökiintiöiden ylityksiin myöhemminä vuosina.

Luonnoksen perusteluissa todetaan, että jakeluelvoitetta on tarkoitus korottaa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaisesti 34 prosenttiin myöhemmin annettavalla hallituksen esityksellä. Samoin vuosien 2022 ja 2023 jakeluelvoitteen laskun johdosta saavuttamatta jääneet päästövähennykset kompensoitaisiin jakeluelvoitteen säädettyä nopeammilla korotuksilla vuoteen 2030 mennessä. Jakeluelvoitteen korotuksista säädettäisiin erikseen syksyllä 2022.

SKAL ei pidä korotuksia tässä vaiheessa tarpeellisina. Vuosien 2022 ja 2023 saavuttamatta jääneet päästövähennykset kompensoituvat palaamalla aiemmin päätetylle jakeluelvoitetasolle, 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 jakeluelvoitteisiin.

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

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala

toimitusjohtaja

Ari Herrala

edunvalvontajohtaja

Herrala Ari  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry