

Asia: VN/11908/2023

Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluvelvoite)

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluvelvoite)

Työ- ja elinkeinoministeriö on pyytänyt lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluvelvoite). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä luonnoksesta

SKAL pitää erittäin hyvänä sitä, että hallitus estää polttoaineen hinnan nousua lieventämällä jakeluvelvoitetta suhteessa nyt voimassa olevaan lainsäädäntöön. On tärkeää, että päästövähennyskeinojen osalta aina tarkastellaan myös niiden vaikutuksia energian ja sitä kautta kuljetusten ja muun liikkumisen hintaan.

Esityksessä ehdotetaan hallitusohjelman mukaisesti muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia ja biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettua lakia. Samalla kumottaisiin voimassa oleva laki eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasu-päästöjen vähentämisestä.

Esityksen pääasiallisena tavoitteena on saattaa jakeluvelvoitetta koskeva lainsäädäntö vastaamaan hallitusohjelman kirjauksia ja niitä muutoksia, joita on tehty uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annettuun direktiiviin.

Esityksessä ehdotetaan jakeluvelvoitetta nostettavaksi maltillisesti siten, että vuonna 2025 taso olisi 16,5 prosenttia, vuonna 2026 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 22,5 prosenttia. Niin sanottujen kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nostettaisiin nykyisestä kahdesta prosenttiyksiköstä vuonna 2025 kolmeen prosenttiyksikköön ja vuonna 2026 neljään prosenttiyksikköön.

Muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille asetettaisiin oma asteittain nouseva vähimmäisosuusvelvoite vuosille 2028–2030. Lisäksi yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitettu uusiutuva liikennesähkö lisättäisiin osaksi jakeluvelvoitetta täyttävää keinovalikoimaa. Samalla säädettäisiin niin sanotusta joustomekanismista, jonka puitteissa jakelija voisi täyttää jakeluvelvoitetta rahoittamalla Suomessa toteutettavia muita vaihtoehtoisia päästövähennystoimia.

Lopuksi

SKALin mielestä on tärkeää, että jatkossakin Suomi huolehtii polttonesteiden kohtuullisesta hinnasta eri keinoin päästövähennystavoitteiden kiristyessä.

Vuoden 2022 heinäkuussa tehty jakeluvelvoitteen määräaikainen laskeminen ja hallitusohjelmassa sovittu jakeluvelvoitteen maltillinen taso ovat hyvä esimerkki tästä. Nämä toimenpiteet ovat tärkeitä Suomen logistisen kilpailukyvyn kannalta. Näillä on ollut selkeä vaikutus polttonesteiden, erityisesti dieselin, hintoihin. Tämä on alentanut kuljetuskustannuksia ja kansalaisten liikkumismahdollisuuksia mm. työn vastaanottamisen kynnystä alentaen.

Kuljetus- ja logistiikka-alan keinoja käyttövoimasiirtymään käsitellään ”Millä energialla kuljetamme”-raportissa, joka löytyy osoitteesta:

skal_kayttovoimasiirtyma_raportti_20230110.pdf

Kunnioittavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala	Ari Herrala
toimitusjohtaja	edunvalvontajohtaja

SKALin kysymyskohtaiset kommentit löytyvät kunkin kysymysosion kohdalta

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

Mitä mieltä olette erityisesti ehdotetuista hyväksymiskriteereistä, niiden toimivuudesta, todentamisesta, valvonnasta ja hyväksymismenettelystä?

Jakeluvloitetaso säädettävä esityksen mukaisesti

Esityksen mukaan jakeluvloitetta nostettaisiin siis siten, että vuonna 2025 taso olisi 16,5 prosenttia, vuonna 2026 taso olisi 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 taso olisi 22,5 prosenttia. Kehittyneimpien jakeiden lisävelvoite vuonna 2025 olisi kolme prosenttiyksikköä ja vuonna 2026 neljä prosenttiyksikköä. SKAL kannattaa esityksen mukaisia jakeluvloitetason muutoksia vuosille 2025 – 2027.

Kuten esityksen perusteluissakin todetaan, esitys vaikuttaisi positiivisesti kuljetus-alan yrityksiin, joille polttoainekustannukset muodostavat merkittävän osan palvelujen tuottamisen kustannuksista. Polttoainekustannukset muodostavat tyypillisesti neljäsosan kuljetusyrityksen kokonaiskustannuksista, raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä jopa kolmasosan. Toimivia teknisiä ratkaisuja dieselin korvaamiseksi laajamittaisesti muilla energiamuodoilla ei toistaiseksi juuri raskaimmassa tavaraliikenteessä käytännössä ole, vaikka kehitystyötä tehdään jatkuvasti.

Turun Kauppakorkeakoulun logistiikkaselvityksen mukaan suomalaisten teollisuuden ja kaupan yritysten logistiikkakustannukset ovat noin 13 % näiden yritysten liikevaihdosta ja osuus on ollut nousussa. Teollisuuden ja kaupan alan logistiikan kokonaiskustannukset nousivat vuodesta 2019 vuoteen 2022 39,3 miljardista eurosta 50,5 miljardiin euroon.

Kotimaan kuljetuksissa yli 80 % kuljetetusta tavaramäärästä ja lähes 70 % kuljetussuoritteesta kuljetetaan tiekuljetuksina. Polttoaineen hinnalla on suora vaikutus logistiikkakustannuksiin ja sitä kautta teollisuuden ja kaupan yritysten kannattavuuteen ja kilpailukykyyn.

Esityksen taakanjakosektorin päästövähennyskehitystä kokevassa osassa todetaan, että Suomen taakanjakosektorin päästökiintiöt alittuivat vuosina 2021 ja 2022. Tämän mukaisesti Suomella olisi

vuosilta 2021-2022 yhteensä noin 2,7 miljoonaa CO₂-tonnia ylijäämää, jolla voidaan kompensoida mahdollisia tulevien vuosien päästöylityksiä. Tämäkin huomioiden lähivuosina voidaan edetä esityksen mukaisilla maltillisilla jakeluvelvoitteen korotuksilla ja samalla huomioida kilpailukykyvaikutukset.

3. Mitä mieltä olette ehdotetusta RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusvelvoitteesta (ml. välituotevety) ja sille asetettavasta seuraamusmaksutasosta?

Liikennesähkö osaksi jakeluvelvoitetta ja myös terminaalien latauspisteet huomioitava

SKAL kannattaa yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetun uusiutuvan liikennesähkön lisäämistä osaksi jakeluvelvoitetta. SKAL esittää, että julkisiin latauspisteisiin tulee tässä yhteydessä lukea myös sellaiset raskaan liikenteen uusiutuvan sähkön latauspisteet, jotka sijaitsevat terminaaleissa tai satamissa ja ovat niissä eri toimijoiden käytössä. Tämä edesauttaisi latausinfrastruktuurin kehittymistä raskaalle liikenteelle tärkeissä ympäristöissä.

Samalla SKAL tuo esiin, että biokaasu on raskaassa liikenteessä toimiva käyttö-voima ja sille on kysyntää mm. kuljetusbarometrimme perusteella. Tukemalla sen tuotanto- ja jakeluinfrainvestointeja, saadaan nopeita päästövähennysvaikutuksia.

4. Mitä mieltä olette ehdotetusta mallista lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluvelvoitetta?

RFNBO-polttoaineille riittää direktiivin mukainen 1 %:n jakeluvelvoitetaso

RFNBO-polttoaineille ollaan esityksen mukaan asettamassa 1,5 %-yksikön vähimmäisosuusvelvoite vuosille 2028–2029 ja 4,0 %-yksikön vähimmäisosuusvelvoite vuodelle 2030 ja sen jälkeen. SKAL ei pidä tarpeellisenä direktiivin velvoitetta suurempaa kansallista velvoitetta.

SKAL esittää, että RFNBO polttoaineille asetetaan RED III-direktiivin mukainen 1 %:n vähimmäisosuusvelvoite. RFNBO-polttoaineiden tuotanto ja käyttö on vielä vähäistä ja kehitys vakiintumatonta, joten ei ole perusteltua vaatia Suomessa direktiiviä suurempia velvoitteita.

Direktiiviä suurempi velvoite pitää SKALin arvion mukaan sisällään myös merkittävän hintariskin, minkä vuoksi direktiivin edellyttämästä vähimmäistasosta ei tässä kohtaa ole tarpeen poiketa.

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry