

Hallituksen esitys eduskunnalle ilmastolaiksi (HE 27/2022 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunta
15.3.2022

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



- **Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi ilmastolaki**
- Samalla voimassa oleva ilmastolaki ehdotetaan kumottavaksi
- **Esityksen tavoitteena on vahvistaa sääntelyn ohjausvaikutusta ja varmistaa, että Suomi saavuttaa hiilineutraaliuden vuoteen 2035 mennessä**
- Vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteen lisäksi esityksessä säädettäisiin päästövähennystavoitteet vuosille 2030 ja 2040
- Vuodelle 2050 asetettua päästövähennystavoitetta päivitettäisiin ja säädettäisiin myös nielujen vahvistamisen tavoitteesta
- Samoin ilmastolain suunnittelujärjestelmä laajennettaisiin koskemaan maankäyttösektoria

Tavoitteet

- **SKAL toteaa, että ilmastolakiehdotuksessa asetetaan uusia entistä kireämpiä tavoitteita**
- **Myös EU on asettanut tavoitteita ja EU:n tavoitteena on olla ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä**
- **EU-komissio julkaisi heinäkuussa Fit For 55 -ilmastopakettin, jonka mukaan EU:n lainsäädäntöä uudistetaan vastaamaan vähintään 55 %:n päästövähennystavoitetta vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta**

- **SKAL esittää, että ilmastolaissa ei aseteta EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita**
- **Samalla SKAL toteaa, että ehdotuksen mukainen hiilineutraaliustavoitteen aikataulu on kireä yleisesti kansainvälisessä vertailussa, ja myös pohjoismaisittain esimerkiksi Ruotsiin ja Tanskaan verrattaessa**

- **SKAL edellyttää, että ilmastolain tavoitteiden toteuttamiseksi eri sektoreilla tehtävien toimenpiteiden ja lainsäädännön valmistelussa otetaan huomioon vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvyille**
- **Luonnoksen 8 §:n 2 momentin 3 kohdan perusteluissa on todettu, että suunniteltaessa tulevia toimia olisi arvioitava toimien sosiaalista ja taloudellista vaikuttavuutta esimerkiksi tulonjaon oikeudenmukaisuuden, työllisyyden sekä teollisuuden ja muun elinkeinoelämän kilpailukyvyn turvaamisen näkökulmasta**
- **SKAL edellyttää, että elinkeinoelämää koskeva osa on lisättävä myös varsinaiseen pykälätekstiin**

- **Vaikka ilmastolakiehdotus suuntaa tavoitteita tulevaisuuteen, haluaa SKAL kuitenkin kiinnittää huomiota myös maailmassa ja Euroopassa vallitsevaan ajankohtaiseen tilanteeseen**
- **Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan on saanut jo muutenkin korkealla olevat polttoaineiden hinnat entistä jyrkempään nousuun**
- **Dieselin myyntihintojen käydessä hetkellisesti jopa 2,40 euron litrahinnan tuntumassa, ja ollen korkeammat kuin 95-bensiinin, vaikutukset ammattimaiseen liikenteeseen ovat huomattavia**
- **Tällaisten tilanteiden mahdollisuus tulee ottaa huomioon myös ilmastolaissa**

- **SKAL edellyttää tässä akuutissa ongelmassa nopeita toimenpiteitä tilanteen helpottamiseksi**
- **SKAL esittää määräaikaista luopumista jakeluvelvoitteesta**
- **Tämä olisi mahdollista tehdä suhteellisen nopeasti ja määräaikaisena se ei tarkoittaisi lopullisesta tavoitteesta tinkimistä, mikäli tilanne helpottuu ja öljyn sekä fossiilisten ja uusiutuvien polttoaineiden maailmanmarkkinahinnat tasoittuvat**

Uusiutuvan dieselin maailmanmarkkinahinta

- **Fossiilinen diesel (Platts ULSD 10 ppm)**

- 2/2021 - 500,50 \$/TN

- 2/2022 - 845,75 \$/TN → **0,59 €/l (+valmistevero + alv = 1,40 €/l)**

Luvut eivät sisällä
esim. logistiikan ja
jakelun
kustannuksia

- **Uusiutuva diesel (HVO)**

- 2/2021 - 1681,85 \$/TN

- 2/2022 - 3045,52 \$/TN → **2,13 €/l (+valmistevero + alv = 3,02 €/l)**

- **Yllä olevilla luvuilla karkeasti arvioituna**

- **19,5 % jakeluvelvoite aiheuttaa 0,315 €/l lisähinnan** verrattuna tilanteeseen ilman jakeluvelvoitetta

- **30 % jakeluvelvoitteen lisähinta 0,485 €/l lisähinnan** verrattuna tilanteeseen ilman jakeluvelvoitetta

- Laskettu tilavuusprosentteina. Todellisuudessa vaikutus suurempi, koska jakeluvelvoite määräytyy energiasisällön mukaan ja HVO:n energiasisältö on 8 % fossiilista pienempi.

SKAL

