

Eduskunnan talousvaliokunta
tav@eduskunta.fi

Lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain sekä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain muuttamisesta (HE 297/2022 vp)

Pyydettyä lausuntona Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry antaa lausunnon hallituksen esitykseen 297/2022 vp.

Ehdotuksen pääsisältö

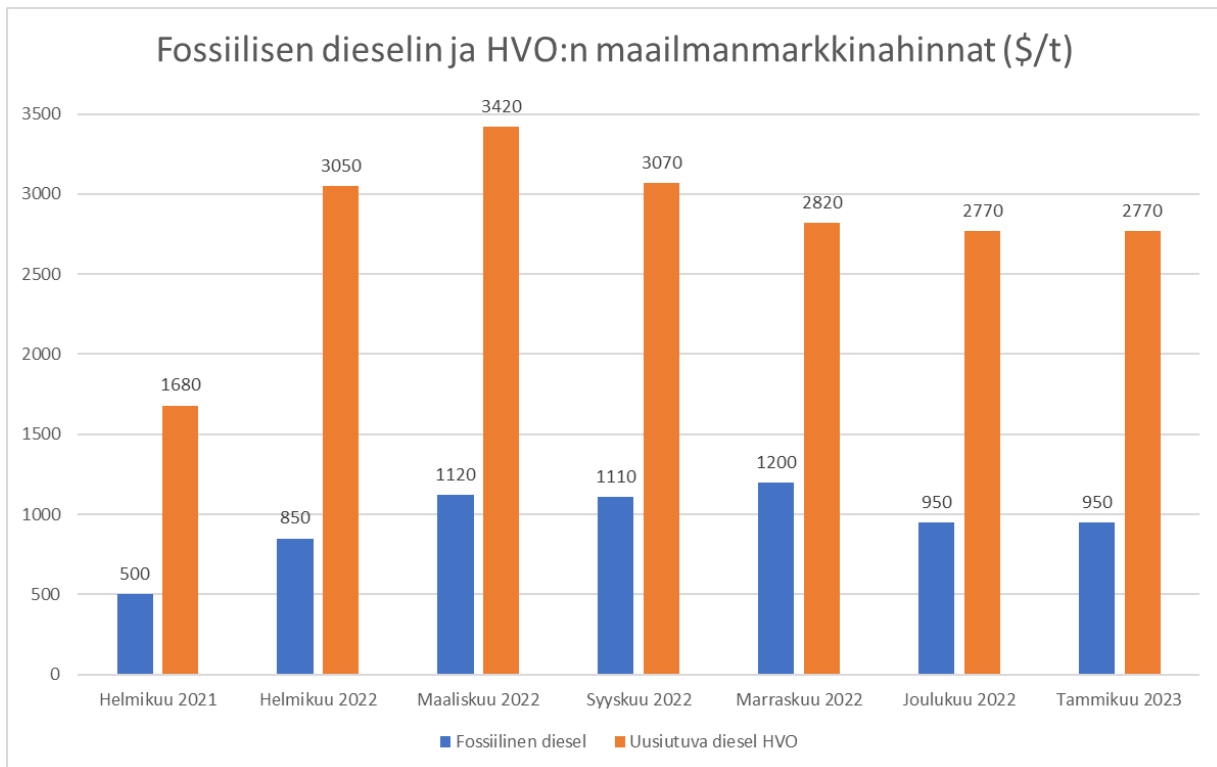
Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä annettua lakia. Esityksen mukaan biopolttoöljyn jakeluvelvoitetta nostettaisiin vuodesta 2026 alkaen siten, että vuonna 2030 jakeluvelvoite olisi 30 prosenttia. Nostolla tavoitellaan arviolta 0,5 miljoonan tonnin (Mt) päästövähennystä.

Taakanjakoasetuksen mukaan päästöjä on vähennettävä vuosittain lineaarisesti alenevalla polulla, vuositasolla määrättyjen päästökiintiöiden mukaan jakson 2021–2030 aikana.

SKALin huomioita hallituksen esitykseen

On perusteltua, että jakeluvelvoite säädetään suurusluokaltaan samankaltaiseksi taakanjakosektorin sisällä eri käyttötarkoituksessa käytettyjen samankaltaisten polttoaineiden osalta. Näin ollen – ja mikäli Suomi tavoittelee taakanjakosektorin tavoitteita – on perusteltua, että esim. työkoneissa käytettävän polttoöljyn jakeluvelvoitteen taso vastaa suurusluokaltaan liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitteen tasoa.

Samalla SKAL tuo esiin kuitenkin huolen huomattavan korkean jakeluvelvoitteen kustannusvaikutuksesta kaikille suomalaisille yrityksille ja taloudelle yleisesti. Kuten hallituksen esityksessä todetaan, biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen kustannusvaikutuksen osalta keskeistä on uusiutuvan dieselin, eli HVO:n ja fossiilisen dieselöljyn hintaerot maailmanmarkkinoilla. Ohessa on kuva näiden kahden tuotteen maailmamarkkinahintojen kehityksestä.



Kuvio: fossiilisen dieselin ja HVO:n maailmanmarkkinahintanoteerauksia. Lähde: Argus / Platts

Tammikuun 2023 maailmanmarkkinahinnoilla ja vuoden 2023 polttoöljyn valmisteveron tasoilla lasketuna polttoöljyssä jakeluvelvoitteen yhden prosenttiyksikön kiristämisen vaikutus sen arvonlisäverolliseen litrahintaan on 1,5 senttiä.

Jakeluvelvoitteen nostaminen 3 prosentista 30 prosenttiin nostaisi tammikuun 2023 maailmanmarkkinahintatasolla polttoöljyn arvonlisäverollista hintaa 0,41 €/l. Tämä korotus on erittäin huomattava ja se on enemmän kuin hallituksen esityksessä arvioitu 0,31 €/l.

Valiokunnan tulisi tarkastella lakiesityksessä esitettyjä taloudellisia vaikutuksia huolella. Vaikutusarvioissa tulee osin jo vanhentuneiden hintaennusteiden rinnalla ottaa vahvemmin huomioon jakeluvelvoitteen kustannusvaikutukseen vaikuttavien komponenttien nykyiset maailmanmarkkinahinnat.

Jakeluvelvoitteen yleinen taso

Liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitetta alennettiin määräaikaaisesti 7,5 prosenttiyksiköllä vuosina 2022 ja 2023. Tämä oli tarpeellinen toimi polttonesteiden hintojen noustessa nopeasti.

Kuitenkin 2024 alusta lukien jakeluvelvoitetta ollaan kiristämässä merkittävästi verrattuna aiemmin voimassa olleeseen lainsäädäntöön.

Vuosi	Jakeluvelvoite ennen (%)	Korotettu jakeluvelvoite (%)
2024	22,5	28
2025	24,0	29
2026	25,5	29
2027	27,0	30
2028	28,5	31
2029	30,0	32
2030	30,0	34

Tämä jo päätetty korotus on kaikkien suomalaisten liikkumiselle kestävä ja sitä tulee tarkastella uudelleen. Jakeluvelvoitteen korottamistarvetta on perusteltu sillä, että 2022 ja 2023 toteutettu määräaikainen 7,5 prosenttiyksikön alentaminen luo ikään kuin päästövähennysvelkaa taakanjakosektorille, joka tarvitsee kieriä kiinni tulevina vuosina. Kun nyt hallituksen esityksen mukaisesti biopolttoöljyn jakeluvelvoitetta ollaan kiristämässä merkittävästi, mahdollistaa se liikenteen osalta palaamisen takaisin siihen jakeluvelvoiteuraan, joka aiemmin oli säädetty ja joka päättyy 30 prosentin tasoon vuonna 2030.

Tämän päästövähennysvelan ja sitä kautta liikenteen jakeluvelvoitteen kiristämisen arvioinnissa on lisäksi otettava huomioon se tosiasia, että liikennepolttoaineiden kulutus on niiden poikkeuksellisen korkean hinnan vuoksi vähentynyt merkittävästi vuoden 2022 aikana. Taloudellisen toimeliaisuuden vähentäminen entisestään ei saa olla näiden toimien tavoitteena.

Dieselin myynti on Tilastokeskuksen mukaan vähentynyt vuoden 2022 yhdeksän ensimmäisen kuukauden aikana 4,1 prosenttia ja moottoribensiinin 6,2 prosenttia vuoden 2021 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Tämä noin viiden prosentin vähentyminen polttoaineiden kulutuksessa vähentää liikenteen päästöjä merkittävästi ja asettaa kyseenalaiseksi tarpeen kiristää liikenteen jakeluvelvoitetta jo säädetyn mukaisesti. Liikenteen jakeluvelvoitteen palauttaminen 30 % / 2029 -uralle vähentäisi oletettavasti myös biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen kustannusvaikutusta yrityksille, kun biopolttoaineissa vallitsee vielä pitkään rajoitettu saatavuus.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää, että talousvaliokunta mietinnössään kiinnittää erityistä huomiota biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen kustannusvaikutukseen, joka tämänhetkisinä maailmanmarkkinahinnoilla laskettuna on hallituksen esityksen arviota suurempi.

SKAL esittää myös, että talousvaliokunta velvoittaisi hallitusta selvittämään liikennepolttoaineiden kulutuksen vähenemisen vaikutukset liikenteen päästöihin ja mahdollisuuden tähän perustuen yleisesti keventää jakeluvelvoitteen tasoa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut