

Talousvaliokunta
Eduskunta
TaV@eduskunta.fi

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi HE 121/2024 vp (jakeluvelvoite)

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto jakeluvelvoitetta koskevan lainsäädännön muuttamisesta.

Yleistä hallituksen esityksestä

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.

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

Esityksessä ehdotetaan jakeluvelvoitetta nostettavaksi maltillisesti siten, että vuonna 2025 taso olisi 16,5 prosenttia, 2026 vuonna 19,5 prosenttia ja 2027 vuonna 22,5 prosenttia. Esityksessä ei ehdoteta vuosien 2028–2030 jakeluvelvoitetasojen muuttamista.

Lisäksi vuosien 2026 ja 2027 lisävelvoitetasoja muutettaisiin neljään prosenttiyksikköön, kun voimassa olevan lain mukaan lisävelvoitetaso olisi kuusi prosenttiyksikköä näinä vuosina.

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.

Jakeluvelvoitetaso säädettävä esityksen mukaisesti

SKAL kannattaa esityksen mukaisia jakeluvelvoitetason muutoksia vuosille 2025–2027. Hallituksen esityksessä on havainnollinen taulukko siitä, miten nyt ehdotetulla sääntelyllä estetään polttoaineen hinnan nousua.

EUR / litra, diesel	2025	2026	2027
Aikaisempi laki	1,781 (0,135)	1,827 (0,196)	1,885 (0,270)
Hallitusohjelma	1,724 (0,078)	1,763 (0,132)	1,814 (0,199)

Kuva: Dieselin pumppuhinta-arviot vuosille 2025–2027 sekä sulkujen sisällä arvio jakeluvelvoitteen vaikutuksesta hinnassa.

Jakeluvelvoitteen maltillisemmalla nostolla alennetaan dieselin hintaa 6–7 senttiä litralta verrattuna nyt voimassa olevaan lainsäädäntöön. SKAL kuitenkin korostaa, että hallituksen esityksen mukaisillakin jakeluvelvoitteen tasoilla sen hintavaihtelu dieseliin on vuonna 2027 yhteensä 20 senttiä litralta. Tämä tarkoittaa noin 240 miljoonan euron kustannusta maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville yrityksille.

Kuten esityksen perusteluissakin todetaan, esitys vaikuttaisi positiivisesti kuljetusalan yrityksiin, joille polttoainekustannukset muodostavat merkittävän osan palvelujen tuottamisen kustannuksista. Polttoainekustannukset muodostavat tyypillisesti neljäsosan kuljetusyrityksen kokonaiskustannuksista, raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä jopa kolmasosan. Hallituksen esityksen mukaan ilman nyt tehtäviä muutoksia velvoitetasoon, maanteiden tavaraliikenteen kustannukset dieselin käytön osalta olisivat nousseet noin 78–91 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2025–2027.

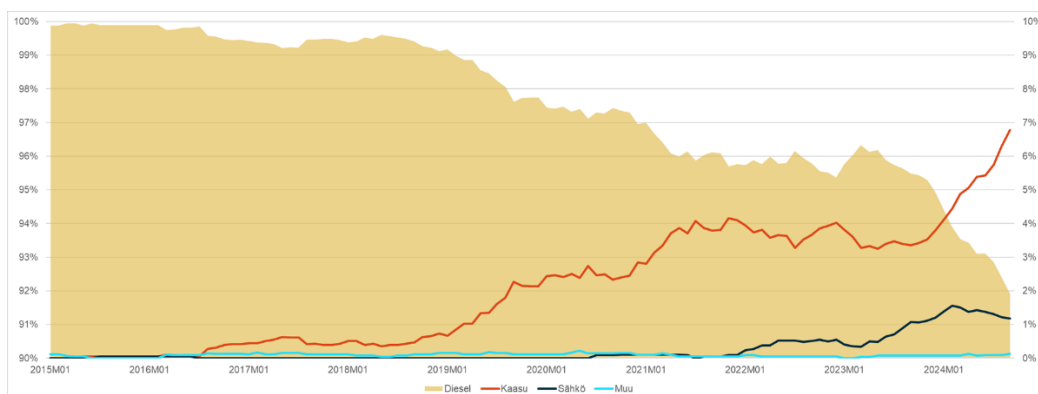
Kotimaan kuljetuksissa yli 80 % kuljetetusta tavaramäärästä ja lähes 70 % kuljetussuoritteesta kuljetetaan tiekuljetuksina. SKALin arvion mukaan vielä vuonna 2030 noin 90 prosenttia maanteiden tavaraliikenteen energiankulutuksesta on dieseliä. Tämän vuoksi dieselin hinnalla on vielä pitkään suuri merkitys kuljetuskustannuksiin ja sitä kautta Suomen logistiselle kilpailukyvyille.

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 huomioden lähivuosina voidaan edetä esityksen mukaisilla maltillisilla jakeluvelvoitteen korotuksilla ja samalla huomioida kilpailukykyvaikutukset.

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 laatusinfran kehittymistä raskaalle liikenteelle tärkeissä ympäristöissä.

Samalla SKAL tuo esiin, että biokaasu on raskaassa liikenteessä toimiva käyttövoima ja sille on kysyntää mm. kuljetusbarometrimme ja rekisteröintitilastojen perusteella. Biokaasukaluston lisääntyminen luo tälle energiamuodolle kysyntää, vaikka jakeluvelvoitteen tasoa hallituksen esityksen mukaisesti lasketaankin.



Kuva: Käyttövoimien osuudet luvanvaraiseen liikenteeseen ensirekisteröidyissä kuorma-autoissa, rullaava 12kk 01/2015–09/2024

RFNBO-polttoaineille riittää direktiivin mukainen 1 %:n jakeluvolvoitetaso

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.

Lopuksi

SKALin mielestä on tärkeää, että jatkossakin päästövähennyskeinojen kulut arvioidaan ja ne otetaan huomioon osana päätöksentekoa siten, että kohtuuttomat polttoaineen hinnan nousut pyritään välttämään.

Vuoden 2022 heinäkuussa tehty jakeluvolvoitteen määräaikainen laskeminen ja hallitusohjelmassa sovittu jakeluvolvoitteen maltillinen taso ovat hyvä esimerkki tästä. Näillä toimenpiteillä on ollut selkeä vaikutus polttonesteiden, erityisesti dieselin, hintoihin. Tämä on alentanut kuljetuskustannuksia ja parantanut kansalaisten liikkumismahdollisuuksia mm. työn vastaanottamisen kynnystä alentaen.

Lopuksi SKAL toteaa, että tulevana vuosina on tarpeen seurata polttoainemarkkinoiden kehittymistä ja jakeluvolvoitteen hintavaikutusta. Vuodesta 2027 vuoteen 2028 jakeluvolvoite on kiristymässä 22,5 prosentista 31 prosenttiin ja lopulta 34 prosenttiin vuonna 2030. Tämä nousu on erittäin jyrkkä ja osuu ajallisesti päällekkäin vuonna 2027 voimaan tulevan fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan kanssa. Mikäli päällekkäisten keinojen yhteistuloksena polttoaineen hinta alkaa Suomessa nousta huomattavasti verrattuna kilpailijamaihin, on eri poliittisin keinoin tätä mahdollista hinnan nousua torjuttava.

Kunnioitavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja