

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)

Petri Murto
Johtaja, asiantuntijapalvelut
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

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.
- SKAL kannattaa esityksen mukaisia jakeluvelvoitetason muutoksia vuosille 2025–2027. Hallituksen esityksessä on havainnollinen taulukko siitä, miten nyt ehdotetulla sääntelyllä estetään polttoaineen hinnan nousua.
- Jakeluvelvoitteen maltillisemmalla nostolla alennetaan dieselin hintaa 6–7 senttiä litralta verrattuna nyt voimassa olevaan lainsäädäntöön (vaikutus maanteiden tavaraliikenteelle 78 m€ – 91 m€ / a). SKAL kuitenkin korostaa, että hallituksen esityksen mukaisillakin jakeluvelvoitteen tasoilla sen hintavaikutus dieseliin on vuonna 2027 yhteensä 20 senttiä litralta. Tämä tarkoittaa noin 240 miljoonan euron kustannusta maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville yrityksille.

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)

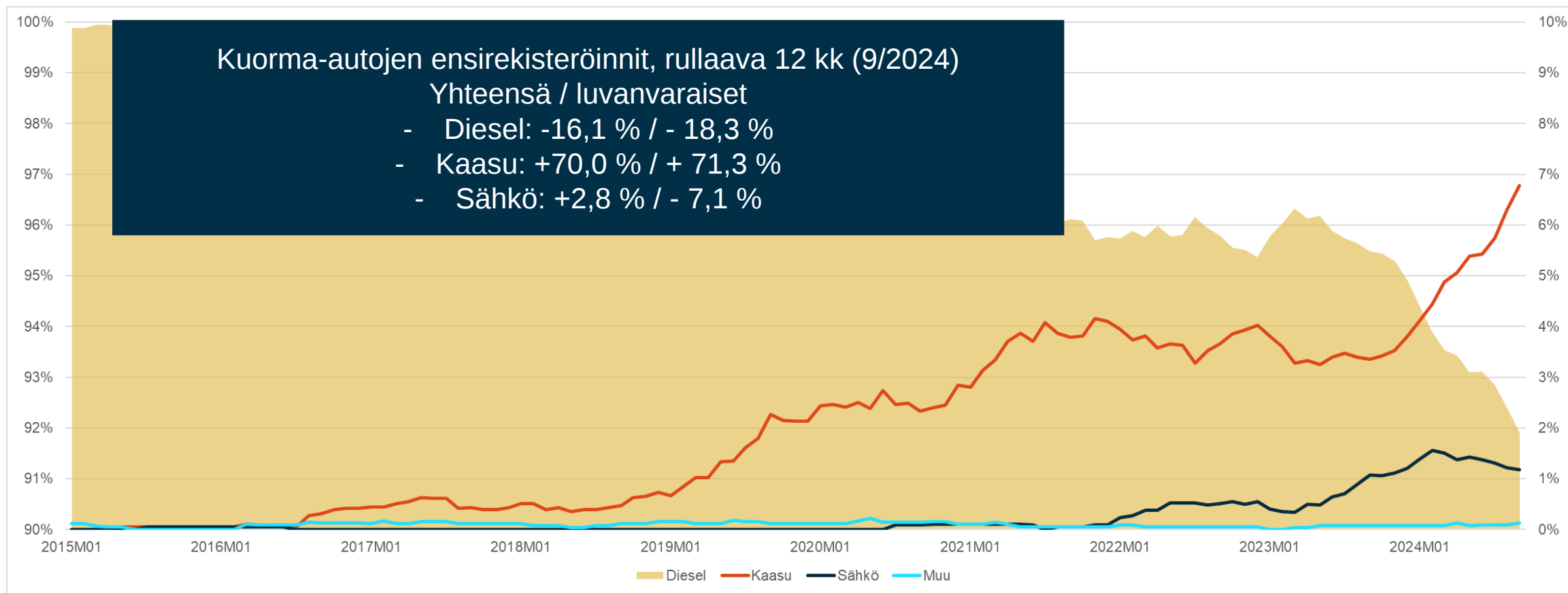
Jakeluvelvoite ja liikenteen päästöjen vähentäminen

- 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.

Jakeluvelvoite: liikennesähkö, biokaasu ja RFNBO

- 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 latausinfra 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.
- SKAL esittää, että RFNBO polttoaineille asetetaan RED III-direktiivin mukainen 1 %:n vähimmäisosuusvelvoite (esityksessä 1,5 %-yksikköä ja 4,0 %-yksikköä vuodelle 2030 ja sen jälkeen). 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.

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



Lähde: Tilastokeskus/Traficom

Lopuksi

- SKALin mielestä on tärkeää, että jatkossakin päästövähennyskeinojen kulut arvioidaan ja ne otetaan huomioon osana päätöksentekoa siten, että kohtuuttomat polttoaineen hinnan nousut pyritään välttämään.
- Tulevina vuosina on tarpeen seurata polttoainemarkkinoiden kehittymistä ja jakeluvelvoitteen hintavaikutusta.
- Vuodesta 2027 vuoteen 2028 jakeluvelvoite 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.