

Lausunto: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta

Talousvaliokunta
Eduskunta
TaV@eduskunta.fi

Pyydettyä lausuntona Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry antaa eduskunnan talousvaliokunnalle lausunnon jakeluvelvoitetta alentavaan hallituksen esitykseen.

Lakiehdotuksen tavoitteet

Esityksessä ehdotetaan, että jakeluvelvoitelakia muutettaisiin hallitusohjelman jakeluvelvoitetta koskevien kirjausten toimeenpanemiseksi. Esityksen mukaan vuoden 2024 jakeluvelvoitetta alennettaisiin 13,5 prosenttiin. Lisäksi lisävelvoitetta alennettaisiin 2024 vuonna 2 prosenttiyksikköön ja 2025 vuonna 3 prosenttiyksikköön. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään hillitsemään liikennepolttoaineiden hintojen nousua.

Lisäksi esitykseen liittyy Euroopan Komission Suomelle osoittama perusteltu lausunto liittyen RED II -direktiivin täytäntöönpanoon.

Ehdotuksen vaikutusarviot

Jakeluvelvoitteen alentamisen 28 prosentista 13,5 prosenttiin vuonna 2024 arvioidaan esityksessä vaikuttavan dieselöljyn hintaa laskevasti noin 17 sentillä litralta. SKALin oman arvion mukaan ehdotetun velvoitteen alentamisen hintavaikutus on välillä 16 – 26 senttiä litralta. Arvioon vaikuttaa muun muassa uusiutuvan ja fossiilisen dieselin maailmanmarkkinahintojen suhteellinen kehitys.

Hallituksen esityksessä kohdassa vaikutukset yrityksille on hyvin arvioitu ehdotuksen vaikutuksia kuljetusyrityksille, johon jakeluvelvoitteen alentaminen yritystasolla erityisesti vaikuttaa. Hallituksen esityksen, jonka yritysvaikutusosissa on viitattu SKALin asiasta tekemiin laskelmiin, mukaan ilman nyt tehtäviä muutoksia velvoitetasoon maanteiden tavaraliikenteen kustannukset dieselin käytön osalta olisivat nousseet noin 221 miljoonaa euroa.

Hallituksen esityksen yritysvaikutukset on arvioitu laadukkaasti. **SKAL tuo esiin, että 221 miljoonan euron kustannuslisan estäminen vuodelle 2024 on todella merkittävä asia maanteiden tavaraliikenteelle ja koko Suomen logistiikkakustannuksille.** Kaukana Euroopan päämarkkinoista sijaitsevalle Suomelle logistiikkakustannusten hillitseminen on maamme kilpailukykyä edistävää. Suomen logistiset kustannukset ovat kilpailijamaitamme korkeammat ja ne vaikuttavat myös yritysten sijoittumispäätöksiin. Tämän vuoksi on tärkeää eri keinoin pitää maamme logistiikkakustannukset mahdollisimman alhaisina.

Ympäristövaikutuksissa on käyty läpi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kehittyminen ilman lentoliikennettä. Liikenteen päästöt olivat seuraavat:

- 2020: 10,4 miljoonaa CO₂-tonnia
- 2021: 9,9 miljoonaa CO₂-tonnia (uusiutuvien osuus polttoaineista 18 %)
- 2022: 9,8 miljoonaa CO₂-tonnia (uusiutuvien osuus polttoaineista 16 %)

Vuonna 2022 liikenne jäi vain noin 0,3 Mt (3 %) jälkeen liikenteen perusskenaariossa lasketulta päästövähennysuralta, joka johtaisi varsin tasaisesti liikenteen päästöjen puolittumiseen vuonna 2030.

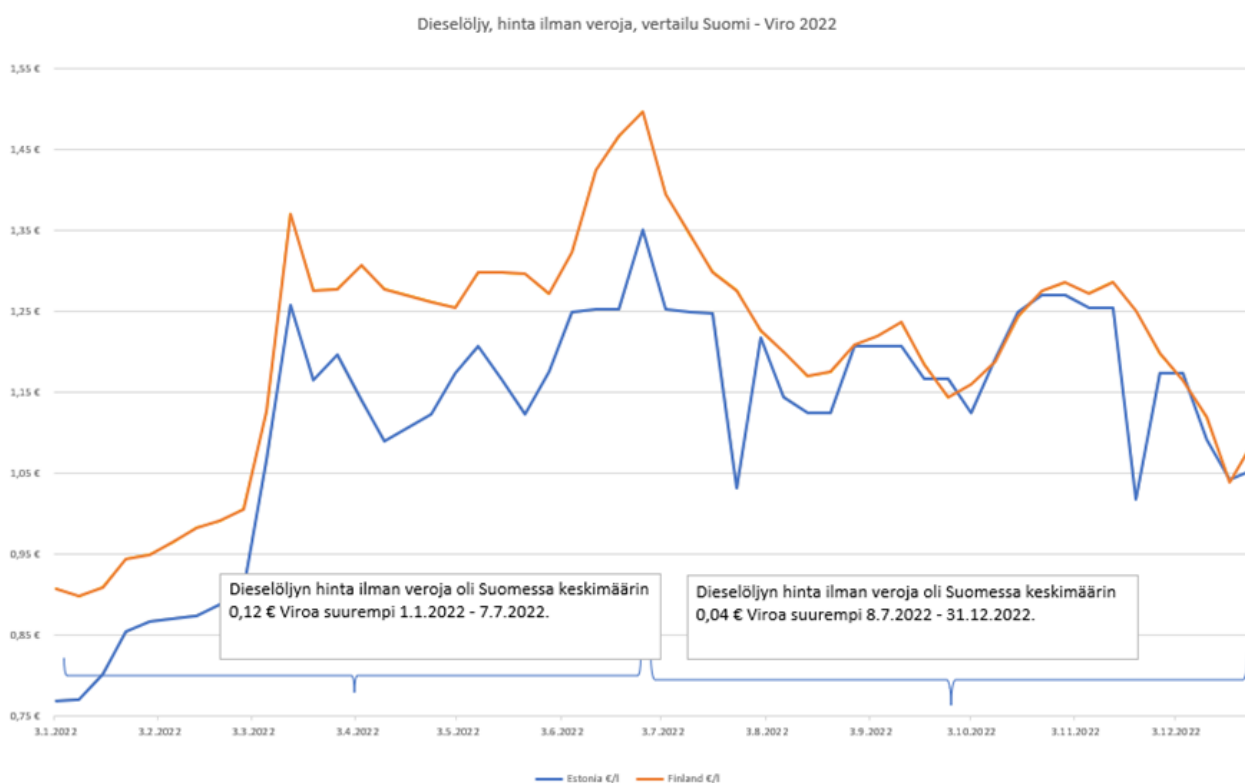
SKAL huomauttaa, että liikenteen päästöt absoluuttisesti pienenevät vuonna 2022, vaikka sinä vuonna toteutettiin keskellä vuotta jakeluvelvoitteen 7,5 prosenttiyksikön alentaminen. Tällä alentamisella

pystyttiin merkittävästi vaikuttamaan polttoaineen hintaa alentavasti ilman, että liikenteen päästöt olisivat absoluuttisesti kasvaneet.

Tämän vuonna 2022 toteutetun jakeluvuorituksen alennuksen toteutunutta hintavaikusta voi arvioida vertailemalla kyseisenä vuonna Suomen ja Viron dieselin arvonlisäverottoman hinnan kehittymistä. Jäljempänä on kuvaaja dieselpolttoaineen verottomasta hinnasta Suomessa ja Virossa vuonna 2022. Virossa ei tehty muutoksia jakeluvuoritukseen vuoden 2022 aikana. Vertailulla voidaan arvioida Suomessa 8.7.2022 voimaantulleeseen jakeluvuorituksen 7,5 prosenttiyksikön alennuksen vaikutusta dieselin hintaan suhteessa sellaiseen maahan, jossa vastaavaa alennusta ei tehty.

Vuoden 2022 alussa, 1.1.2022 – 7.7.2022 Suomessa dieselin veroton hinta Euroopan Komission julkaiseman viikkohintaseurannan mukaan oli keskimäärin 12 senttiä Viroa korkeampi. Suomessa jakeluvuoritetta alennettiin 7,5 prosenttiyksikköä, jonka jälkeen 8.7.2022 – 31.12.2022 dieselin veroton hinta Suomessa oli keskimäärin neljä senttiä Viroa korkeampi.

Suomi – Viro -vertailun perusteella voidaan todeta, että jakeluvuorituksen alentamisen jälkeen Suomen ja Viron välinen dieselin veroton hintaero aleni kahdeksalla sentillä per litra. Vuoden lopussa maiden hintaero poistui lähes kokonaan. Tämän analyysin perusteella jakeluvuorituksen alentaminen Suomessa vaikutti merkittävästi dieselin hintaan.



Dieselöljyn verottomat hinnat Suomessa ja Virossa vuonna 2022. Lähde: Euroopan komissio, https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en

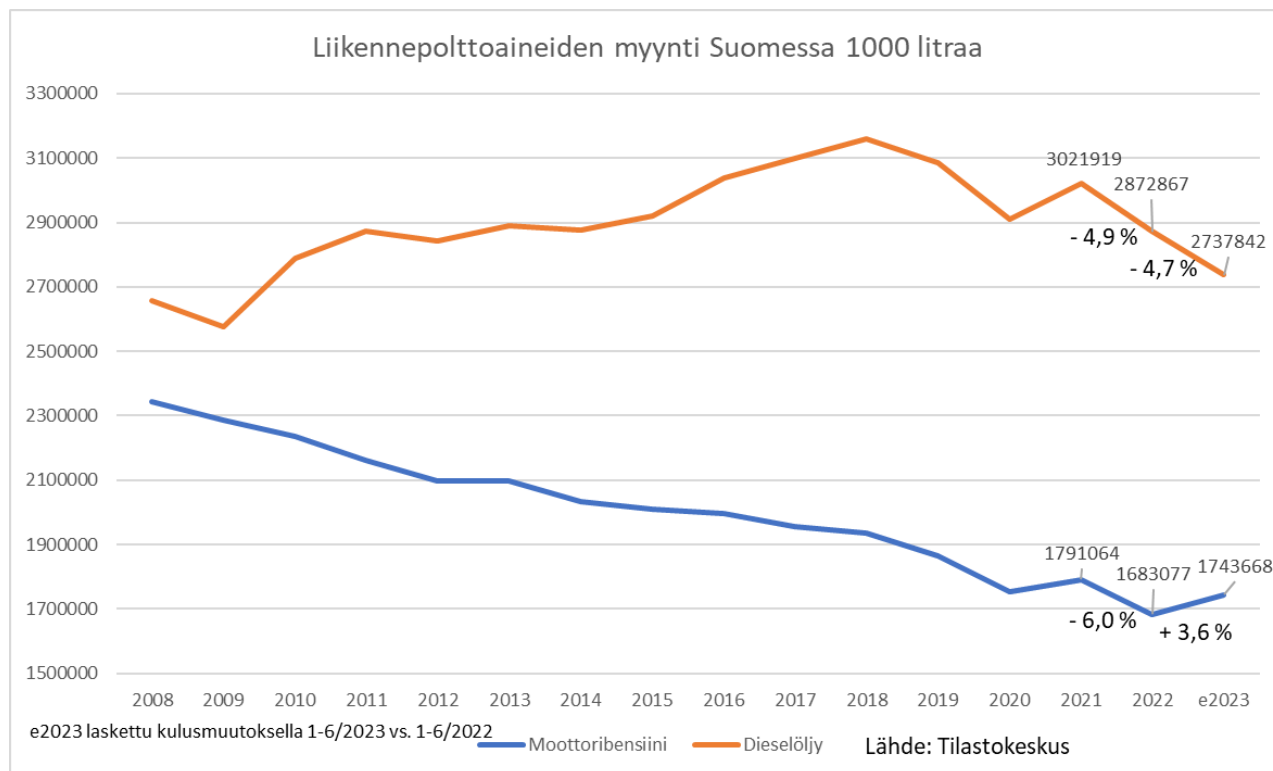
Edellä kuvatulla historiavertailulla SKAL haluaa osoittaa sen, että jakeluvuorituksen tasoa koskevilla päätöksillä voidaan merkittävästi vaikuttaa polttoaineen hintaan muiden hintaan vaikuttavien tekijöiden pysyessä muuttumattomana (ceteris paribus).

Polttoaineen kulutuksen kehittyminen

Vuonna 2022 dieselin myynti väheni 4,9 prosentti ja bensiinin myynti 6,0 prosenttia verrattuna vuoteen 2021. Vuoden 2023 ensimmäiselle puoliskolla dieselin kokonaiskulutus on Tilastokeskuksen mukaan

edelleen vähentynyt 4,7 prosenttia verrattuna vuoden 2022 ensimmäisen vuosipuoliskoon. Bensiinin myynti lisääntyi 3,6 prosentilla vastaavana ajanjaksona.

On mahdollista, että nestemäisten liikennepolttoaineiden kulutuksen eri syistä tapahtuva väheneminen edelleen merkittävästi kompensoi alemman jakeluvelvoitteen tason aiheuttamaa liikenteen päästöjen kasvua myös vuonna 2024.



Vaikutuksissa julkiseen talouteen on perustellusti kuvattu esityksen polttoaineverotuottoja kasvattava vaikutus. Vuotta 2024 koskevat muutokset kasvattava valmisteverotuloja liikenteen polttoaineista noin 146 miljoonalla eurolla. SKALin mielestä tämän verotuottojen kasvun voisi kohdistaa liikenteen energiatehokkuutta parantaviin ja päästöjä vähentäviin toimiin, kuten tiestön päällysteiden uusimiseen.

SKALin kanta ehdotukseen

SKAL kannattaa jakeluvelvoitetasojen muuttamista hallituksen esittämällä tavalla siten, että velvoite ei nouse 28 prosenttiin vuoden 2024 alussa, vaan säilyy nykyisessä 13,5 prosentissa.

Jakeluvelvoitteen tasosta vuosille 2024 – 2027 on päätetty yksityiskohtaisesti hallitusohjelmassa. SKAL esittää, että nämä hallitusohjelmassa päätetyt jakeluvelvoitteen prosentit myös vuosille 2025, 2026 ja 2027 säädettäisiin lakiin tässä yhteydessä. Tällä parannettaisiin edelleen lainsäädännön ennustettavuutta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut