19.10.2021

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
liv@eduskunta.fi

Asia: U 59/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä, sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta

Direktiiviehdotuksen pääsisältö liikenteen näkökulmasta

Ehdotuksen tavoitteena on päivittää RED II -direktiiviä siten, että se on linjassa uuden 55 prosentin päästövähennystavoitteen kanssa. Direktiiviin on lisätty lukuisia uusia määritelmiä. Uusiutuvan energian edistämistä liikennealalla koskevaa 25 artiklaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikenteen energiasisältöön perustuva velvoite korvaantuisi jatkossa liikenteen polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämisvelvoitteella. Liikenteeseen jaeltujen polttoaineiden ja sähkön kasvihuonekaasuintensiteetin tulisi vähentyä vähintään 13 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi tietyille polttoaineille asetettaisiin artiklassa edelleen vähimmäisosuusvelvoitteita.

Toisena keskeisenä muutoksena liikennettä koskeviin velvoitteisiin on komission ehdottama hyvitysjärjestelmä, jolla edistettäisiin sähkön käyttöä liikenteessä. Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on luotava hyvitysjärjestelmä, jossa julkisiin latauspisteisiin sähköä toimittavat toiminnanharjoittajat saavat hyvityksiä, joita he voivat myydä polttoaineen toimittajille. Polttoaineen toimittajat voivat ehdotuksen mukaan käyttää ostamiaan hyvityksiä täyttääkseen heille asetettuja velvoitteita.

Komission julkaiseman vaikutustenarvioinnin eri skenaarioiden mukaan uusiutuvan energian kustannustehokas osuus on 38–40 prosenttia vuonna 2030. Vertailuskenaarion eli nykyisten toimien seurauksena EU:n uusiutuvan energian osuus nousisi noin 33,2 prosenttiin. Siten uusi tavoitetaso edellyttäisi jäsenvaltioilta uusia toimenpiteitä uusiutuvan energian lisäämiseksi. Vaikutustenarvioinnin mukaan Suomen osuus tulisi kasvaa 57 prosenttiin. Komissiolle vuonna 2019 toimitetussa kansallisessa suunnitelmassa (NECP) Suomi on sitoutunut 51 prosentin osuuteen. Suunnitelman mukaan osuus kasvaisi kuitenkin noin 54 prosenttiin jo nykytoimilla.

Erityisesti liikennettä ja metsäbiomassan energiakäyttöä koskevien kriteerien muuttaminen välittömästi alkuperäisen direktiivin toimeenpanon jälkeen voidaan arvioida heikentävän investointivarmuutta uusiutuvan energian sektorilla ja siten lisäävän alan kokemaa riskiä.

Uusiutuvan energian lisääminen velvoitteella liikenteessä lisäisi uusiutuvien polttoaineiden kysyntää ja siten myös ainakin lyhyellä aikavälillä niihin liittyvää niukkuutta. Siten tavoitetason nostaminen johtaisi todennäköisesti polttoainehintojen nousuun. Kustannuksia nostaisi myös tiukentuva sääntely tiettyjä raaka-aineita koskien sekä muiden sektoreiden kilpailu samoista raaka-aineista.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto toteaa, että ehdotuksessa uusiutuvan liikenteen tavoitteet ja keinot painottuvat vahvasti uusiutuvan sähkön edistämiseen liikenteessä. Valtioneuvosto katsoo, että uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdollisimman laajana, eikä kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa tule tarpeettomasti rajoittaa. Biopolttoaineiden käytön edistäminen täydentää keinovalikoimaa liikenteen päästövähennyksiin, eikä sitä tule nähdä vastakkaisena tavoitteena liikenteen sähköistymiskehitykselle.

Ehdotuksen vaikutukset maanteiden tavaraliikenteelle Suomessa

SKAL pitää lähtökohtana kaikissa Suomen EU:n ilmastopakettiin liittyvissä linjauksissa sitä, että Suomi suhtautuu kielteisesti maamme kilpailukykyä selkeästi heikentäviin muutosehdotuksiin. Suomen syrjäinen sijainti ja pitkät kuljetusetäisyydet suhteessa päämarkkinoihin johtavat siihen, että kustannuksia lisäävät liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn enemmän kuin kilpailijamaihin.

SKAL pitää tärkeänä, että tämän ehdotuksen jatkovalmistelussa on käytettävissä riittävät vaikutusarvioinnit. Mikäli EU-tasolla niitä ei synny, SKAL edellyttää, että Suomi teettää ne. Suomen on jätettävä kannoissaan riittävästi varaumia sille, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta osana lainsäädäntöehdotuksia.

SKAL yhtyy valtioneuvoston kantaan, jonka mukaan uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdollisimman laajana, eikä kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa tule tarpeettomasti rajoittaa. Tällä on yhtymäkohta myös ehdotettuun energiaverodirektiivin uudistamisen ja siinä määriteltyihin minimiverotasoihin. Verotuksella tulee voida aidosti edistää myös ympäristöystävällisten nestemäisten polttoaineiden käyttöä, sillä ne ovat nopea ja tehokas keino vähentää liikenteen päästöjä.

Valtioneuvoston kannassa on oikein todettu, että biopolttoaineiden käytön edistäminen täydentää keinovalikoimaa liikenteen päästövähennyksiin, eikä sitä tule nähdä vastakkaisena tavoitteena liikenteen sähköistymiskehitykselle. Suomen kaltaisessa maassa uusituvan dieselin merkitys erityisesti raskaan liikenteen päästövähennyksissä on suuri. Tätä merkitystä tulee korostaa Suomen kannoissa.

Kun mahdollisesti uudistettavaa direktiiviä aletaan soveltaa kansallisesti, on pidettävä huolta eri sektoreiden välisen kohtelun tasapuolisuudesta. Muutokset eivät saa johtaa kansallisesti esimerkiksi liikennepolttoaineiden jo kunnianhimoisen jakeluvelvoitteen kiristymiseen, koska sillä olisi huomattava polttoaineen hintaa korottava vaikutus.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut