U 59/2021 vp (RED II päivitys)

Petri Murto

Ehdotuksen pääsisältö

- Ehdotuksen tavoitteena on päivittää RED II -direktiiviä siten, että se on linjassa uuden 55 prosentin päästövähennystavoitteen kanssa.
- Ehdotuksessa 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.
- 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.

10/21/2021 © SKAL

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

Ehdotuksen vaikutukset maanteiden tavaraliikenteelle Suomessa

- 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 uudistamiseen ja siinä määriteltyihin minimiverotasoihin.
- Valtioneuvoston kannassa on oikein todettu, että biopolttoaineiden käytön edistäminen täydentää keinovalikoimaa liikenteen päästövähennyksiin, eikä sitä tule nähdä vastakkaisena tavoitteena liikenteen sähköistymiskehitykselle.
- 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.

10/21/2021 © SKAL

Kokonaisuus haltuun

- FitFor55 –paketti tuo lukuisten lainsäädäntöehdotusten kautta lisäkustannuksia Suomen tavaraliikenteelle. Rinnalla etenevät myös kansalliset päätökset. Kokonaisuus tulee olla hallinnassa.

Lainsääntöehdotus / kansallinen säädös	Kustannusvaikutus dieselin hintaan	Kustannusvaikutus maanteiden tavaraliikenteelle	Huomioita
Energiaverodirektiivi	+ 26 snt./l (fossiilinen diesel)	+300 m€/a	Yhdistäisi dieselin ja bensiinin verotasot, mahdollisuus ammattidieseliin poistuisi
Eu:n liikenteen päästökauppa	+ 13 snt./l	+170 m€/a	Päästökaupan vaikutuksiin liittyy huomattavaa epävarmuutta ja hintavaikutus voi olla huomattavasti suurempikin.
Taakanjakoasetus	Ei arvioitu esityksessä		”Ehdotuksilla olisi monelta osin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.”
Energiatehokkuusdirektiivi	Ei arvioitu esityksessä		”Ehdotuksilla olisi monelta osin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia”
RED II päivittäminen	Ei arviota esityksessä		Tavoitetason nostaminen johtaisi todennäköisesti polttoainehintojen nousuun. Kustannuksia nostaisi myös tiukentuva sääntely tiettyjä raaka-aineita koskien sekä muiden sektoreiden kilpailu samoista raaka-aineista.
Kansallinen jakeluvelvoite 30 % vuonna 2030	Eri arvioita: VTT 2018: +5 % NEOT 2021: +68 snt./ l	75 m€ 890 m€	Biopolttoaineiden hintakehitykseen liittyy huomattavia epävarmuustekijöitä

© SKAL

Kiitos

Petri Murto

petri.murto@skal.fi

040 7622140