

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä 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 (U 59/2021 vp) ja jatkokirjelmästä

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä 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 (U 48/2021 vp) ja siihen liittyvä jatkokirjelmä. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston uusiutuvan energian direktiivin eli RED II-direktiivin muuttamiseksi KOM (2021) 557 lopullinen. Ehdotus on osa FitFor55 EU:n ilmastopakettia. 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. Ehdotusta on käsitelty neuvoston energiatyöryhmässä syyskuusta 2021 lähtien.

SKAL on korostanut jo alkuperäistä ehdotusta koskevassa U-kirjeen lausunnossaan, että käytettävissä tulee olla riittävät vaikutusarvioinnit ja mikäli EU-tasolla niitä ei synny, SKAL edellyttää, että Suomi teettää ne. Nyt komissio ei ole tehnyt uusia vaikutustenarviointeja uusiutuvan energian tavoitteen kiristämiseen tai uusiin lupamenettelyitä koskeviin ehdotuksiin liittyen. Siten myöskään uusia jäsenmaakohtaisia arviointeja ei ole tehty. SKAL pitää välttämättömänä, että ehdotusta edelleen käsiteltäessä kaikki tarvittavat vaikutustenarviot tulee tehdä ja niihin pitää sisällyttää myös jäsenvaltiokohtaiset vaikutukset.

SKAL pitää lähtökohtana kaikissa Suomen EU:n ilmastopakettiin liittyvissä linjauksissa sitä, että Suomi varoo kilpailukyvyn menettämistä. Suomen syrjäinen sijainti ja pitkät kuljetusetäisyydet suhteessa päämarkkinoihin johtaa siihen, että liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn enemmän kuin kilpailijamaihin.

SKAL haluaa muistuttaa, että kysymys ei ole pelkästään kuljetusalan yrityksistä vaan kaikkien suomalaisten yritysten kilpailukyvystä. Kuljetuskustannusten osuus asiakasyritysten liikevaihdosta on kohonnut viiteen prosenttiin (4 % vuonna 2017). Kuljetuskustannusindeksin keskimääräinen nousu huhtikuusta 2021 huhtikuuhun 2022 oli +15 % ja se tulee näkymään myös kaikkien muiden yritysten kustannuksissa kuluja lisäävänä tekijänä. Suurimmat kustannuspaineet kohdistunevat lähitulevaisuudessa kuljetuskustannuksiin ja tuotevarastoihin sitoutuneisiin kustannuksiin.

SKAL yhtyy edelleen 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 määriteltäviin minimiverotasoihin. Verotuksella tulee voida aidosti edistää myös ympäristöystävällisten nestemäisten polttoaineiden käyttöä, sillä ne ovat nopea ja tehokas keino vähentää liikenteen päästöjä.

Alkuperäisessä U-kirjeessä Valtioneuvoston kantana 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. Muutosten osalta on kiinnitettävä huomioita niiden vaikutuksiin liikennepolttoaineiden jo nyt kunnianhimoisen jakeluvolvoitteeseen. Kuten nyt on nähty, sillä on huomattava polttoaineen hintaa korottava vaikutus.

Vertailtaessa fossiilisen dieselin ja uusiutuvan dieselin (HVO) maailmanmarkkinahintoja, huomataan, että uusiutuvan dieselin hinta on kaksinkertaistunut vuoden aikana, helmikuusta 2021 helmikuuhun 2022, ollen jo silloin yli 3000 dollaria / tonni. Samaan aikaan fossiilisen dieselin hinta on noussut 500 dollarista noin 845 dollariin / tonni. Myöskään EU-velvoitteet eivät suoraan edellytä jakeluvolvoitteen kiristämistä, EU edellyttää 14 %:n jakeluvolvoitetta vuonna 2030.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja