

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uusiutuvan energian direktiivin 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 (HE 85/2022 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunta

14.6.2022

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



Ehdotuksen pääsisältö

- Euroopan komissio antoi 14.7.2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston uusiutuvan energian direktiivin eli RED II-direktiivin muuttamiseksi KOM (2021) 557 lopullinen
- 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.

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 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. **Suomen on jätettävä kannoissaan riittävästi varaumia** sille, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta osana lainsäädäntöehdotuksia.
- 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.**

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 minimiverotaseihin.
- Alkuperäisessä U kirjeessä Valtioneuvoston kantana 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
- Muutosten osalta on kiinnitettävä huomioita niiden vaikutuksiin liikennepolttoaineiden jo nyt kunnianhimoisen jakeluvelvoitteeseen
- 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**

Uusiutuvan dieselin maailmanmarkkinahinta

- **Fossiilinen diesel (Platts ULSD 10 ppm)**
 - 2/2021 - 500 \$/tn
 - 2/2022 - 845 \$/tn
 - **3/2022 – 1120 \$/tn → 0,81 €/l (+valmistevero + alv = 1,68 €/l)**
- **Uusiutuva diesel (HVO)**
 - 2/2021 - 1682 \$/tn
 - 2/2022 - 3046 \$/tn
 - **3/2022 - 3419 \$/tn → 2,48 €/l (+valmistevero + alv = 3,46 €/l)**
- **Yllä olevilla luvuilla karkeasti arvioituna**
 - 19,5 % jakeluvelvoitteen lisähinta 0,35 €/l (verrattuna tilanteeseen ilman jakeluvelvoitettua)
 - 30 % jakeluvelvoitteen lisähinta 0,53 €/l (verrattuna tilanteeseen ilman jakeluvelvoitettua)
 - 7,5 %-yksikön laskun kustannusvaikutus noin 13,5 senttiä / litra (HE perustelut 12 senttiä / litra)

Luvut eivät sisällä esim.
logistiikan ja jakelun kustannuksia

Jakeluvelvoitteen
vaikutus dieselin
hintaan: +35 snt/l

SKAL

