14.10.2021

Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Lausuntopyyntönne 11.10.2021 U 59/2021

**Valtioneuvoston U-kirjelmä U 59/2021: 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**

RE: torstai 21.10.2021 klo 12.25 / U 59/2021 vp / Asiantuntijapyyntö

LUT-yliopiston lausumat yhteenveto

1. On varauduttava liikenteen tehokkaaseen ja nopeaan muutokseen kohti hiilineutraaliutta.
2. Harkittava lisäpanostusta mm. raskaan liikenteen sähköistämistä edistäviin hankkeisiin ja tutkimukseen.
3. Pohdittava, miten sähköauton latauksen käyttöliittymää voidaan edelleen yksinkertaistaa.
4. LUT yliopisto ei kannata komissiolle annettavaa toimivaltaa antaa delegoitu säädös kaskadiperiaatteen soveltamisesta.
5. Toivoo nopeaa kehitystä kaikkien RFNBO-polttoaineiden määritelmien päivitykseen.
6. Esittää, että vähähiilisellä verkkosähköllä pitäisi voida tuottaa RFNBO-polttoaineita.
7. Varoittaa liiallisen ohjauksen ja sen sisältämän byrokratian vaaroista.

**RED II direktiivin päivitys**
Suomi tavoittelee EUn ohjauksessa kokonaisvaltaista energiamuutosta, jolla koko energiajärjestelmä muutetaan hiilineutraaliksi ja edelleen hiilinegatiiviseksi.

Tämä tarkoittaa sitä, että taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite EU:n tasolla kiristyisi 40 %:iin vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Kiristyvät tavoitteet ovat ilmaston kannalta hyvä tavoite. Komission ehdotuksessa tavoitteena on, että kiristyvät tavoitteet kohdistuvat jäsenmaihin kustannustehokkaalla ja yhdenmukaisella tavalla ottaen huomioon taakanjakoasetuksen eri sektoreiden päästövähennyspotentiaali ja oikeudenmukainen siirtymä.

Suomen kannalta tässä on isona haasteena se, että vaikka energian tuotanto nopeasti siirtyy vähähiilisyyteen, esim. maanviljelysektorin lisävähennykset vaatinevat tukia ja rakennusten päästövähennyksiä on haasteellista saada aikaan nopealla tahdilla, koska rakennusten elinkaari on pitkä ja suojeluvaatimukset haittaavat energiatehokkuuden parannusta. Siksi Suomen on varauduttava liikenteen tehokkaaseen ja nopeaan muutokseen.

LUT yliopisto huomauttaa, että kaikilta osin ei päästövähennyksiä kohdisteta kustannustehokkaasti ja yhdenmukaisesti. Tämä siksi, että sovitulla polulla ei EU fossiilisen käyttö alene väitetyn 55% verran kun poliittista tahtoa ei riittänyt, vaan osa tarvittavasta fossiilisten vähennyksistä tehdään lisävaatimuksin LULUCF sektorilta. Voidaankin väittää, että Suomen metsien hiilinielua käytetään ylläpitämään keski-Euroopan fossiilisten käyttöä toivottua tavoitetta pitempään. Metsien lisäsuojelu

**LUT-yliopisto**
**LUT University**

**lut.fi**

Yliopistonkatu 34
FI-53850 Lappeenranta

Mukkulankatu 19
FI-15210 Lahti

tel +358 294 462 111

Y-tunnus 0245904-2
ALV/VAT FI 02459042

ja tehokas biopohjaisten liikennepolttoaineiden tuotanto ovat biomassan käytön tavoitteen osalta ristiriidassa.

Ehdotuksessa tavoitellaan; ”… *päivittää RED II -direktiiviä siten, että se on linjassa uuden 55 prosentin päästövähennystavoitteen kanssa. Uusiutuvalla energialla on merkittävä rooli päästötavoitteiden saavuttamisessa ja nykymuodossaan direktiivin toimenpiteet eivät johda edellä kuvattuun yleistavoitteeseen. Tavoitteena on lisätä uusiutuvaa energiaa mahdollisimman kustannustehokkaasti. Muutoksella huomioidaan myös EU:n uudet strategiat merienergiaan, sektori-integraatioon ja vetyyn sekä biodiversiteettiin liittyen. Lisäksi ehdotuksella tavoitellaan positiivisia vaikutuksia työllisyyteen ja talouskasvuun.”* LUT yliopiston mielestä tavoitteet ovat tärkeitä ja niiden toteutuminen välttämätöntä hiilineutraaliuden saavuttamiseksi.

**Liiallinen ohjaus**
Esityksessä todetaan ” *Viitekehyksen tulisi sisältää erityisesti toimenpiteitä, joilla poistetaan lupamenettelyihin liittyviä jäljellä olevia esteitä ja hidasteita.*” Vähähiilisyyttä tavataan edistää joko jäykin määräyksin tai luottaen markkinoihin (esim. päästökauppa). Olisi tärkeää, että RED II direktiivin päivityksessä ei erilaisin uusin määräyksin ja niiden vaihtelevin tulkinnoin lisätä markkinoiden epävarmuutta.

Esimerkkinä liiallisesta ohjuksesta on Kaskadikäytön nosto. Esityksessä todetaan ”*Kaskadiperiaatteella tarkoitetaan materiaalien resurssitehokasta käyttöä siten, että metsäbiomassaa käytetään ensi sijassa tuotteisiin ja materiaaleihin energiakäytön sijasta*.” Suomessa jalostetaan mäntyöljyä. On jopa menty niin pitkälle, että mäntyöljyn poltto on kielletty. Ei ole yksikäsitteistä, mikä mäntyöljyn käyttötapa olisi kaskadikäytön periaatteiden mukaan ensisijainen. Huolena on, että uusiutuvan kotimaisen liikennepolttoaineen tuotanto loppuisi, jos kaskadikäyttöön vedoten sen raaka-aine siirrettäisiin toiselle, maksukyvyttömälle sektorille. Raaka-aineiden käytössä markkinatalouden tulee olla määräävä. Raaka-aineiden tuottajilta ei saa raaka-ainetta hankkia alihintaan kaskadikäytön perusteella. Kaskadikäytön pitää ja kannattaa olla tukijärjestelmiä ohjaava periaate, jolla tarkastellaan raaka-aineiden tarkoituksen mukaista käyttötapaa. Se ei kuitenkaan saa määrätä markkinahinnan vastaisesti mihin raaka-aine on käytettävä. Kaskadikäytön ohjausta voidaan ja pitäisi toteuttaa tuilla ja verotuksella ei sitovin määräyksin.

Todetaan, että yksi merkittävimmistä Suomen haasteista on vähäpäästöiseen liikenteeseen siirtyminen erityisesti koska sillä on liityntäpinta tavalliseen suomalaiseen, jolloin energiaköyhyys ja yhdenvertaisuus korostuu. Esityksessä todetaan, että ” *Erityisesti liikennesähköön liittyvät joustokeinot ja niille edullinen päästölaskentatapa todennäköisesti kuitenkin kompensoisi vaikutusta.*” LUT-yliopiston mielestä olisikin siksi sähköautoilun latausverkon käyttäjäliitynnän ja käytön helpottamiseen tehtävä parannuksia. Sähköauton lataajan olisi omalla sovelluksellaan kyettävä lataamaan kaikista latauspisteistä ts. vain yhden appsin periaate.

Raskaan liikenteen päästövähennysten toteuttamiseen pitää kiinnittää yhä enemmän huomiota. Suomen pitkät kuljetusetäisyydet, talviolosuhteet ja keskieurooppalaiseen kalustoon verrattuna raskaampi maantiekuljetuskalusto vaativat erityishuomiota toimivia teknologiaratkaisuja arvioitaessa. Pitäisikin harkita enenevää panostusta mm. raskaan liikenteen sähköistämistä edistäviin hankkeisiin ja tutkimukseen.

**Laskentasäännöt**
Esityksessä todetaan ” *Laskentasääntöjä muutettaisiin 7 artiklassa RFNBO-polttoaineiden osalta siten, että RFNBO-polttoaineista tuotettu energia laskettaisiin jatkossa sille sektorille (sähkö, lämmitys- ja jäähdytys tai liikenne), jolla energia on kulutettu. Sähkön kokonaisloppukulutusta laskettaessa huomioitaisiin sähkö, joka on tuotettu RFNBO-polttoaineilla, kun taas RFNBO-polttoaineiden tuottamiseen käytettyä sähköä ei huomioitaisi*.” LUT-yliopisto yhtyy laskentasääntöjen uuteen muotoiluun.

**RFNBO-polttoaineet**
LUT-yliopisto tuo esiin sen, että epäselvyydet RFNBO-polttoaineiden määrittelyssä ovat merkittävästi haitanneet ko. liiketoiminnan kehitystä ja kunnes selvyys saadaan tulevat haittaamaan uutta ympäristöystävällisempää liiketoimintaa.

Esitetään ” *Teollisuuden RFNBO-polttoaineiden osuuden tulisi olla 50 prosenttia teollisuudessa käytetystä vedystä vuoteen 2030 mennessä. Laskennassa ei huomioida perinteisten liikennepolttoaineiden tuotantoon käytettyä vetyä. Jäsenvaltion tulisi lisäksi varmistaa, että uusiutuvalla energialla tai RFNBO-polttoaineilla tuotetuksi väitettyihin tuotteisiin tulee merkitä uusiutuvan energian tai RFNBO-polttoaineiden osuus raaka-aineiden hankinnasta, esikäsittelystä, valmistuksesta ja jakelusta.* ” LUT-yliopisto toteaa, että esityksellä on merkittävä RFNBO polttoaineiden käyttöä lisäävä vaikutus.

Valtioneuvosto esittää kantanaan ” *Teollisuuden RFNBO-polttoaineiden osuudelle asetetun tavoitteen tason kohtuullisuuden arviointiin vaikuttaa Suomen osalta olennaisesti se, voidaanko verkkosähköstä valmistettu vety katsoa vähintään osittain uusiutuvaksi. Uusiutuvan vedyn kriteereitä ei ole vielä määritelty EU-tasolla.*” LUT-yliopisto on eri kehityshankkeissa havainnut, että taloudellinen RFNBO-polttoaineiden tuotanto vaatii markkinasähkön ja yleisemmin verkkosähkön käyttöä. On huomattava, että Suomessa ja Pohjoismailla verkkosähkö on jo nyt käytännössä vähähiilistä (<100gCO2/kWh). LUT-yliopisto toteaa, että ei ole tieteellisiä perusteita rajoittaa vähähiilisen verkkosähkön käyttöä vedyn tuotantoon. Tarvittaessa verkkosähkön vähähiilisyyden voi aina vahvistaa sertifikaateilla tai vastaavalla auditoinnilla.

Lausunnon ovat valmistelleet LUT School of Energy Systems:

Olli Pyrhönen
dekaani

Esa Vakkilainen
professori

Juha-Matti Saksa
rehtori