

13.6.2022

U 59/2021 vp

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 9.6.2022 –U 59/2021 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta [...] uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä; liikenne- ja viestintäministeriön lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja lausuu valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle seuraavaa.

Komission direktiiviehdotuksen pääasiallinen sisältö on kuvattu valtioneuvoston kirjelmässä 59/2021 vp. Euroopan komission ns. REPowerEU-suunnitelman ("REPowerEU Plan") (KOM(2022) 230 lopullinen) yhteydessä annettiin lainsäädäntöehdotus (KOM(2022) 222 lopullinen) ("REPowerEU-ehdotus") uusiutuvan energian direktiivin muuttamiseksi, joka koskee uusiutuvan energian tavoitteen korottamista sekä lupamenettelyiden nopeuttamista ja yksinkertaistamista.

Liikenteen osalta uusiutuvan energian velvoite pysyisi kuitenkin samana kuin alkuperäisessä direktiiviehdotuksessa, eli liikenteeseen jaeltujen polttoaineiden ja sähkön kasviuonekaasuintensiteetin tulisi vähentyä vähintään 13 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. RFNBO-polttoaineiden vähimmäisvelvoitetta on muutosehdotuksessa laskettu 2,6 prosentista 2,2 prosenttiin. Kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun vähimmäisosuusvelvoitteisiin ei ole neuvoston toimesta esitetty muutoksia.

U-kirjelmäluonnoksessa Valtioneuvosto pitää hyvänä kunnianhimoisia liikennesektorin tavoitteita sekä erillisiä alatavoitteita kehittyneille biopolttoaineille, biokaasu mukaan lukien, sekä RFNBO-polttoaineille. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy tähän kantaan, ja huomauttaa, että biopolttoaineet ovat vielä 2020-luvulla merkittävän liikenteen kasviuonekaasupäästöjen vähennyskeino Suomessa¹. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa on linjattu, että jakeluvelvoite nousee Suomessa 30 prosentista 34 prosenttiin vuonna 2030. Nousu on tarkoitus kattaa nimenomaan kasvavalla biokaasun käytöllä liikenteessä. Jakeluvelvoitteen noston kautta liikenne voi saavuttaa oman päästövähennystavoitteensa (-50%) vuonna 2030, mikä edesauttaa koko taakanjakosektorin pääsemistä omaan tavoitteeseensa (-50% vuonna 2030).

¹ Biopolttoaineilla aikaansaatava kasviuonekaasupäästöjen vähenemä on suurimmillaan 2020-luvun alkupuolella, kun sähköautoja on vielä suhteellisen vähän (koko autokantaa ajatellen). Ilman jakeluvelvoitteen keventämistä jakeluvelvoitteella oltaisiin aikaansaatua noin 2 miljoonan tonnin päästövähennemä liikenteessä vuonna 2022. Velvoitteen keventämisen myötä päästövähennemä jää noin 0,8 miljoonaa tonnia pienemmäksi.

Neuvoston puheenjohtajan muutosehdotuksen mukaan biopolttoaineiden ja bionesteiden tähteitä, jotka syntyvät ruoka- ja rehukasvien käsittelyssä tulee jatkossa kohdella sivutuotteina. Käytännössä tämä tarkoittaa, että edellä mainituille raaka-aineille tulee kohdistaa alkutuotannon päästöjä, kuten esim. viljelyn ja keräilyn päästöjä. Nämä raaka-aineet pitävät sisällään mm. palmuöljytisleen (PFAD).

U-kirjelmäluonnoksen mukaan uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdollisimman laajana, eikä kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa tule tarpeettomasti rajoittaa, etenään jo tehtyjen investointien osalta. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy tähän kantaan, mutta muistuttaa, että palmuöljytisleen käyttöön voi liittyä erilaisia epäsuoria maankäyttövaikutuksia, ja että monissa EU-maissa palmuöljytisle on jo määritelty sivutuotteeksi.

Neuvoston puheenjohtajan muutosehdotuksessa on täsmennetty, että ei-julkisessa käytössä olevia sähkön latauspisteitä koskevia vaatimuksia sovellettaisiin vain uusiin ja korvattaviin latauspisteisiin.

U-kirjelmäluonnoksen mukaan Valtioneuvosto pitää sähköautojen latausinfrastruktuurin kehittämistä tärkeänä niin ajoneuvokannan uudistamisen kuin kulutusjousto-mahdollisuuksien edistämiseksi ja voi kannattaa älykkään latauksen toiminnallisuuden vaatimista uusiin ei-julkisiin latauspisteisiin. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että kaksisuuntaisen latauksen toiminnallisuuden vaatimisen osalta jäsenvaltiolle jää harkintavaltaa. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy tähän kantaan.