

## Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi

Talousvaliokunnalle

### JOHDANTO

#### *Vireilletulo*

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi (HE 48/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava talousvaliokunnalle.

#### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Harri Haavisto, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Inkeri Lilleberg, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Maria Hyvönen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto
- johtava asiantuntija Aki Tilli, Liikenne- ja viestintävirasto
- kaupunginsihteeri Tuomo Sallinen, Lappeenrannan kaupunki
- tutkimusjohtaja Petteri Laaksonen, Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto LUT
- kehityspäällikkö Jussi Vainikka, Gasum Oy
- yhteiskuntasuhdejohtaja Ilkka Räsänen, Neste Oyj
- toimitusjohtaja Petri Appel, North European Oil Trade Oy
- erityisasiantuntija Hanna Kalenoja, Autoalan Keskusliitto ry edustaen myös Autotuoajat ja -teollisuus ry:tä
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toiminnanjohtaja Vilhartin Hanhilahti, Etanoliautoilijat ry
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Finnair Oyj
- Forchem Oyj
- Linja-autoliitto
- Suomen Varustamot ry

## Valiokunnan lausunto LiVL 12/2021 vp

### VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää esityksen tavoitetta edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä liikenteessä erittäin kannatettavana. Valiokunta pitää myös hyvänä, että jakeluvuoroitelakiin sisällytetään biokaasu ja muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset polttoaineet eli niin sanotut sähköpolttoaineet. Jakeluvuoroitteen laajentamisen kautta voidaan edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotannon kehittymistä ja niiden saatavuuden parantamista sekä vähentää myös olemassa olevan ajoneuvokannan päästöjä.

(2) Valiokunta korostaa, että keskeistä sääntelyssä on säilyttää riittävä teknologianeutraalisuus. Liikenteen energiaratkaisuihin tarvitaan tässä vaiheessa monipuolisesti useita vähäpäästöisiä vaihtoehtoja, joista on tapauskohtaisesti mahdollista valita sopivin eri käyttötarkoituksiin. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esiin arviona, että lähivuosikymmeninä noin kolmannes liikenteen päästövähennystarpeista voidaan saavuttaa biopolttoaineiden osuutta lisäämällä. Koska päästötavoitteet todennäköisesti lähivuosina kiristyvät nykyisestä, biopolttoaineiden merkitys päästövähennystoimenpiteenä todennäköisesti kasvaa edelleen erityisesti seuraavien 10–15 lähivuoden aikana. Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että biopolttoaineet ovat keskeinen osa myös joukkoliikenteen vihreää siirtymää erityisesti kaupunkiliikenteessä. Valiokunta pitää hyvänä, että uusien käyttövoimien sisällyttäminen jakeluvuoroitteen lisäksi samalla myös polttoaineiden jakelijoiden liikkumavaraa ja vaihtoehtoja vastata jakeluvuoroitteen asettamiin vaatimuksiin.

(3) Valiokunta korostaa yleisesti vaihtoehtoisten liikenteen käyttövoimien käytön lisääntymisen kannalta myös koko maan kattavien jakeluverkostojen kehittämisen tarvetta. Erityisesti harvemmalla asutuilla alueilla tässä on Suomessa vielä paljon kehittämistarvetta.

*Polttoaineiden hintakehitys.* (4) Saadun selvityksen mukaan esitys ei välittömästi muuta liikennepolttoaineiden suhteellista kilpailukykyä tai keskinäisiä hintasuhteita. Asiantuntijalausunnossa esityksen kunnianhimoisia tavoitteita ja ehdotuksia on kannatettu varsin laajasti. Asian käsittelyssä on kuitenkin myös tuotu yhtenä näkemyksenä esille huoli, että esityksessä on asetettu tavoitteet osin tarpeettoman korkealle siltä osin kuin ne poikkeavat ylöspäin EU-sääntelyn asettamista vähimmäisvaatimuksista. Lisäksi on tuotu esille huolia polttoaineiden hintojen noususta jatkossa.

(5) Niin sanotun RED-direktiivin mukaisesti tietyistä jäteperäisistä raaka-aineista valmistettujen biopolttoaineiden osuus tulee rajoittaa 1,7 prosenttiin velvoitteesta. Valiokunta pitää perusteltuna, että työ- ja elinkeinoministeriö on käynnistänyt kansallista poikkeusta koskevan hakumenettelyn, jonka tavoitteena on nostaa näille raaka-aineille asetettu rajoitus 1,7 prosentista 3,4 prosenttiin. Valiokunta katsoo, että rajoituksen nostaminen vähentää osaltaan paineita biopolttoaineiden tuotantokustannusten kasvuun ja polttoaineiden hintojen nousuun.

*Biokaasu.* (6) Esityksen mukaan biokaasun sisällyttäminen jakeluvuoroitteen edellyttää samalla biokaasun verollepanoa. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että koska lakimuutosten myötä biokaasu tulee verotuksen piiriin, tämä saattaa olla omiaan nostamaan polttoaineen niin sanottua pumppuhintaa. Samanaikaisesti kuitenkin biokaasun kysynnän ja tuotantovolyymin on arvioitu kasvavan siten, että kokonaishintavaikutuksen on arvioitu olevan hyvin vähäinen tai ole-

## Valiokunnan lausunto LiVL 12/2021 vp

maton. Näiden arvioiden mukaan biokaasun hinta säilyisi todennäköisesti kilpailukykyisenä verrattuna fossiilisten polttoaineiden hintoihin.

(7) Valiokunta katsoo, että biokaasulle asetettava vero on sinänsä tässä vaiheessa ymmärrettävä. Valiokunta pitää kuitenkin hyvin tärkeänä, että biokaasun käyttöä sekä biokaasun hinnan kilpailukykyä bensiinin ja dieselin hintoihin verrattuna tulee edistää jatkossa verotuksellisilla ja muilla vastaavilla keinoilla. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että biokaasun asettamisen verolle tulisi koskea vain liikennekäyttöön luovutettua biokaasua eikä sitä tule ulottaa koskemaan esimerkiksi biokaasun teollisuus- tai lämmityskäyttöä. Valiokunta katsoo, että biokaasun ottaminen mukaan jakeluelvoitteeseen edistää osaltaan selkeän lainsäädännöllisen pohjan luomista biokaasumarkkinan ja biokaasun liikennekäytön edistämiseksi pitkällä aikavälillä. Saadun selvityksen mukaan erityisesti raskaassa liikenteessä kaasuautojen kysynnän on tulevana vuosina ennakoitu kasvavan, sillä sähköistyminen etenee väistämättä raskaan kaluston osalta muuta ajoneuvokantaa hitaammin. Myös asiantuntijakuulemisessa on arvioitu biokaasun arvon liikenteessä nousevan jakeluelvoitteen myötä merkittävästi. Valiokunta katsoo, että ehdotettu sääntely on omiaan kannustamaan tutkimukseen ja tuotekehitykseen panostamista sekä tarvittavia investointeja esimerkiksi tuotantolaitoksiin.

*Sähkölaitteet.* (8) Esityksessä arvioidaan, että sähköpolttoaineiden tuotanto voisi käynnistyä laajamittaisemmin tämän vuosikymmenen loppupuolella, ja niiden käyttö voisi kaupallistua vuoden 2030 jälkeen hintatason pudotessa kilpailukykyiseksi vastaavien biopolttoaineiden ja biokaasun kanssa. Valiokunta pitää sähköpolttoaineita pidemmällä aikavälillä hyvin potentiaalisena ja päästöjä vähentävänä käyttövoimana liikenteessä ja painottaa lisäksi myös niihin liittyviä liiketoimintamahdollisuuksia Suomessa. Valiokunta katsoo, että myös lainsäädännön tulee mahdollistaa toimivat ja tehokkaat sähköpolttoaineiden valmistusprosessit, pilotointi ja jakelu sekä luoda Suomeen ennakoitavissa oleva investointiympäristö. Saadun selvityksen mukaan esimerkiksi teollisuuden jätevedyn hyväksyminen raaka-aineeksi voisi edistää sähköpolttoaineiden tuotantoa Suomessa.

*Meriliikenteen polttoaineet.* (9) Valiokunta näkee, että vaihtoehtoisilla polttoaineilla voi jo lähitulevaisuudessa olla nykyistä selkeästi suurempi merkitys myös meriliikenteen polttoaineina ympäristösääntelyn kiristyessä. Tähän tulee varautua myös Suomessa ja pyrkiä varmistamaan vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotannon riittävyys ja niiden saatavuus myös merenkulun tarpeisiin. Asiantuntijakuulemisessa tuotiin myös näkemyksenä esille, että meriliikennepolttoaineiden verovapaus tulisi laajentaa jatkossa myös muihin vaihtoehtoisiin polttoaineisiin.

*Raaka-aineita koskevat haasteet.* (10) Asiantuntijakuulemisissa on tuotu vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta monelta osin esille, että keskeinen haaste vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisääntymisessä on saatavilla olevien raaka-aineiden rajallisuus. Valiokunta painottaa yleisesti polttoaineiden, raaka-aineiden ja polttoaineiden tuotannon aitojen ympäristövaikutusten läpinäkyvyyden ja kestävyuden lisäämisen tarvetta. Keskustelussa on kiinnitetty huomiota muun muassa siihen, että jätteenä luetaan myös sellaisia raaka-aineita, joista voi aiheutua metsäkatoa. Raaka-aineiden osalta tarvitaan tehokasta kotimaista tuotantoa, ja myös todellisen kotimaisuusasteen arviointimahdollisuuksien tulisi olla nykyistä selkeämpää.

## Valiokunnan lausunto LiVL 12/2021 vp

*Jakeluvaihteen taso. (11)* Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esityksellä ei ehdoteta muutoksia jakeluvaihteen tasoihin. Jotta uusien polttoaineiden lisääminen jakeluvaihteen piiriin edistäisi jatkossa nimenomaan fossiilisten polttoaineiden käytön ja liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentymistä, jatkossa on tärkeää selvittää ja arvioida myös jakeluvaihteen tason nostamisen tarvetta. Valiokunta pitää jakeluvaihtetta yhtenä kustannustehokkaana keinona saavuttaa kansallisia liikenteen päästövähennystavoitteita.

*Seurannan ja väliarvioinnin tarve. (12)* Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että muun muassa eri polttoaineiden hintakehitykseen tulevaisuudessa sisältyy vielä monia epävarmuustekijöitä. Tästä syystä tulisi ylläpitää valmius muuttaa lainsäädäntöä nopeallakin aikataululla, jos hintakehitys ei esimerkiksi kannustaisi tarvittavaan kotimaiseen tuotantoon tai jos polttoaineiden kilpailukyky tai saatavuus muodostuisi ympäristövaihteen kannalta tai muutoin epäedulliseksi.

*(13)* Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että sekä EU-tason että kansallinen asiaa koskeva sääntely on monimutkaista ja sen kaikkia vaikutuksia voi siten olla hyvin vaikeaa arvioida. Tämän voidaan nähdä korostavan ehdotetun lainsäädännön väliarviointien tarvetta ja tarvetta varautua myös mahdollisiin yllättäviin polttoaineiden hinta- ja kustannusvaikutuksiin.

*(14)* Valiokunta pitää tärkeänä, että liikenteen ympäristövaihteen kannalta keskeinen sääntely on riittävän selkeää. Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin tuotu huolenaiheena esille, että RED II -direktiivin ja sitä koskevan kansallisen sääntelyn monimutkaisuus asettaa jatkossa haasteita erityisesti Energiaviraston nykyisten resurssien riittävyydelle.

*(15)* Edellä mainittujen epävarmuustekijöiden vuoksi liikenne- ja viestintävaliokunta esittää, että talousvaliokunta sisällyttäisi mietintöönsä ehdotuksen eduskunnan lausumaksi, jonka mukaan lain vaikutuksia tulee seurata ja arvioida erittäin tarkkaan ja sääntelyn vaikutuksista tulee tehdä väliarviointi viimeistään vuoden 2023 loppuun mennessä. Tarvittaessa tulee olla valmius muuttaa tai täydentää nyt ehdotettua sääntelyä nopeallakin aikataululla.

### VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

## Valiokunnan lausunto LiVL 12/2021 vp

Helsingissä 27.5.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd  
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk  
jäsen Pekka Aittakumpu kesk  
jäsen Sandra Bergqvist r  
jäsen Seppo Eskelinen sd  
jäsen Juho Kautto vas  
jäsen Jouni Kotiaho ps  
jäsen Johan Kvarnström sd  
jäsen Joonas Könttä kesk  
jäsen Sheikki Laakso ps  
jäsen Matias Marttinen kok  
jäsen Mirka Soinikoski vihr  
jäsen Kari Tolvanen kok  
jäsen Ano Turtiainen at  
jäsen Paula Werning sd  
varajäsen Jari Ronkainen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

## Valiokunnan lausunto LiVL 12/2021 vp Eriävä mielipide

### Eriävä mielipide

#### Perustelut

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia, biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettua lakia, biopolttoöljyn käytön edistämisestä annettua lakia ja Energiavirastosta annettua lakia.

Samaten ehdotetuilla lakimuutoksilla pantaisiin liikenteen uusiutuvan energian edistämistä koskevan sääntelyn osalta täytäntöön uudelleenlaadittu uusiutuvan energian direktiivi ((EU) 2018/2001, RED II).

Sinänsä esityksen pääasiallinen tavoite on RED II:n liikennettä koskevan sääntelyn kansallisen täytäntöönpanon edellyttämien säännösmuutosten toteuttaminen jakeluvelvoitelainsäädännössä. Esityksen tavoitteena on myös varmistaa, että uudet polttoaineet sisällytään järjestelmään mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla; kustannustehokkaasti ja huomioiden olemassa olevan järjestelmän keskeiset piirteet. Esityksen tavoitteena on lisäksi varmistaa, että jakeluvelvoitejärjestelmä on myös jatkossa kustannustehokas ja hallinnollisesti kevyt tapa liikenteen päästöjen vähentämiseen.

Ehdotetulla lailla biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta säädettäisiin niin ikään kansallisen jakeluvelvoitteen soveltamisalan laajentamisesta uusiin polttoaineisiin: biokaasuun ja muuta kuin biologiasta alkuperää oleviin uusiutuviin nestemäisiin ja kaasumaisiin liikenteen polttoaineisiin. Jatkossa jakelija voisi siten täyttää jakeluvelvoitettaan biopolttoaineiden lisäksi myös biokaasulla ja muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuville liikenteen polttoaineilla.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä näkee esityksessä sekä isoja ongelmia että epäoikeudenmukaisuuksia, samoin kuin mahdollisuuksia. Eräs tällainen ongelma on se, että Suomi asettaa taas kansallisesti EU:n vaatimuksia korkeampia velvoitteita sektorille. Tämä näkyy etenkin liikenteen ja biopolttoaineiden kohdalla. Toisaalta tulee muistaa sekin tosiasia, että jakeluvelvoitteen suora vaikutus polttoainesekotteen hintaan varovaisillakin hinta-arvioilla on voimakkaasti nouseva hintakehitys. Hinnat voivat nousta kuluttajille helpostikin useita prosentteja. Tämä ei ole mielestämme suotavaa, eikä hyväksyttävää.

Samaten valiokuntaryhmämme näkee, että biopolttoaineiden kohonneet hinnat näkyvät välittömästi myös maamme yritysten kilpailukyyn heikkenemisenä. Erityisenä haasteena ja kilpailukyyn heikkenemisenä tämä näkyy esimerkiksi maanteillä kulkevissa kuljetuksissa. Jotkut asiantuntijatahot ovat arvioineet, että velvoitejärjestelmää laajentamalla uusiin polttoaineisiin hintojen nousun painetta voidaan pienentää oleellisesti. Me Perussuomalaiset, emme kuitenkaan tätä ihan heti usko, sillä jatkossa on myös todennäköinen tarve maailmanlaajuisista päästövähennyksistä päättämisestä, mitkä täten myös aiheuttavat hintojen nousua tai ainakin painetta siihen näin ollen edelleen ilmenee.

**Valiokunnan lausunto LiVL 12/2021 vp**  
**Eriävä mielipide**

Onneksi kuitenkin hallituksen esityksessä meri- ja lentoliikenteen päästövähennyskeinot ja mahdolliset jakeluelvoitteet arvioidaan erillisinä toimina tieliikenteen jakeluelvoitteesta. Täten meri- ja lentoliikenne on nyt rajattu onneksi tämän esityksen ulkopuolelle. Esityksellä ei myöskään olisi merkittäviä vaikutuksia nykyisten jakelijoiden kustannuksiin.

Lopuksi toteamme ryhmänä, että kasvihuonekaasulaskennassa käytettäviä menetelmiä sekä oletuskertoimia tulee analysoida jatkossa huolellisesti ottaen huomioon myös teknologioiden ja teollisuusprosessien kehittyminen (mm. biojalostamot). Tässä Suomella voi olla mahdollisuuksia kehittyä alan johtavaksi suunnannäyttäjäksi. Huomionarvoista on myös se, että biopolttoaineiden käytön edistämistä ei pidä myöskään nähdä vastakkaisena tavoitteena liikenteen sähköistymiskehitykselle, ja sääntelyn tulee huomioida myös uusiutuvalla energialla tuotetun sähkön mahdollisuudet. Näin ollen, olisi erityisen suotavaa, jotta veroratkaisuun löydettäisiin sellainen tie, jolla sekä kuluttajat, yrittäjät että muut alan toimijat pystyisivät toimimaan ilman kohtuutonta verorasitusta. Tuolloin kyseessä olisi todellinen win-win -tilanne kaikille osapuolille.

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitämme,

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 27.5.2021

Sheikki Laakso ps  
Jouni Kotiaho ps  
Jari Ronkainen ps