

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä, biopolttoaineiden käytön edistämisessä liikenteessä annetun lain muuttamisesta sekä biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Talousvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä, biopolttoaineiden käytön edistämisessä liikenteessä annetun lain muuttamisesta sekä biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain 2 §:n muuttamisesta (HE 199/2018 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava talousvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- hallitusneuvos Anja Liukko, työ- ja elinkeinoministeriö
- yli-insinööri Jukka Saarinen, työ- ja elinkeinoministeriö
- johtava asiantuntija Aki Tilli, Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)
- ryhmäpäällikkö Sampo Soimakallio, Suomen ympäristökeskus
- yhteiskuntasuhdejohtaja Ilkka Räsänen, Neste Oyj
- projektipäällikkö Esa Sipilä, Pöyry Management Consulting Oy
- yhteiskuntasuhdejohtaja Mika Aho, St1 Nordic Oy
- tutkimusprofessori Nils-Olof Nylund, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- ympäristöministeriö

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

Nyt käsiteltävänä oleva hallituksen esitys on hallituksen Energia- ja ilmastostrategian ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukainen. Valtioneuvoston selonteossa keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 (VNS 7/2017 vp) on arvioitu liikenteen fossii-

Valiokunnan lausunto LiVL 38/2018 vp

listen polttoaineiden korvaamisella uusiutuvilla ja vähäpäästöisillä vaihtoehdoilla olevan 1,5 miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonnin päästövähennyspotentiaali vuonna 2030.

Asiantuntijakuulemisessa esitykseen on suhtauduttu ristiriitaisesti. Toisaalta on katsottu, että vuoteen 2030 ulottuva ja sen jälkeen jatkuva jakeluvaihtoehto yhdessä poliittisesti jo hyväksytyyn Euroopan unionin uusiutuvan energian direktiivin (RED II) kanssa luo ennakoitavan säädösympäristön ja siten mahdollistaa uusia investointeja biopolttoaineiden tuotantoon. Toisaalta on todettu, että uusiutuvan energian direktiivi (RED II) ei vielä ole valmistunut ja että lainsäädäntöä joka tapauksessa joudutaan muuttamaan.

Valiokunta toteaa, että pitkäjänteinen lainsäädäntö luo mahdollisuuksia investoinneille ja sen myötä Suomeen onkin syntynyt maailmanlaajuisesti johtavaa biopolttoaineosaamista ja -tuotantoa. Toisaalta on myös syytä arvioida muuttuvaa EU-lainsäädäntöä. Jotta Suomi ei sitoisi itseään liikaa osittain ylimenokauden teknologiana pidettyyn biopolttoaineeseen, on syytä pitää keinovalikoima avoimena, jotta luodaan mahdollisuuksia uusien teknologioiden kehittämiseksi ja hyödyntämiseksi.

Keinovalikoimat

Liikenteen turvallisuusvirasto on asiantuntijakuulemisessa katsonut, että liikenteen päästövähennysten tulisi pohjautua usealle eri tukijalalle. Näitä ovat uusiutuvat polttoaineet, liikenteen suoritteiden vähentäminen, missä se on mahdollista, liikennejärjestelmän ja kuljetusten tehokkuuden lisääminen, ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen ja liikenteen sähköistäminen yhdistettynä vähenevään sähköntuotannon hiili-intensiteettiin.

Biopolttoaineen käytön kasvattaminen voi asiantuntijakuulemisen mukaan olla vain rajallinen osa liikenteen päästövähennysratkaisusta. Kestävästi tuotetut ja kustannustehokkaat polttoaineiden bioraaka-aineet ovat erilaisia teollisuuden, maa- ja metsätalouden sekä yhdyskuntien sivuvirtoja ja jätteitä, joiden hyötykäyttö tulisi maksimoida, mutta joiden määrät ovat rajallisia. Lisäksi useissa tapauksissa tehokkain tapa käyttää näitä raaka-aineita on biokaasun ja lannoitteen yhteistuotanto, jossa ei synny jakeluvaihtoehdon kannalta relevantteja nestemäisiä polttoaineita. Viljelyalan käyttöön tai metsien käytön voimakkaaseen lisäämiseen vain polttoainetuotantoa varten tulisi suhtautua varauksin varmistaen kasvihuonekaasujen väheneminen polttoaineen koko elinkaaren aikana. Hiilinielujen pieneneminen LULUCF-sektorilla katsotaan EU-lainsäädännössä lisäpäästökseksi, joka on katettava taakanjakosektorin (ml. liikenne) päästövähennyksillä.

Kustannusvaikutukset

Biopolttoaineiden osuuden kasvattamisella on vaikutus myös hintoihin, sillä tyypillisesti biopolttoaineiden kuluttajahinta on korkeampi kuin fossiilisten polttoaineiden, mikä saattaa johtaa liikennöinti- ja kuljetuskustannusten nousuun.

Vuoden 2018 aikana toteutettu valtioneuvoston yhteisen selvitys- ja tutkimustoiminnan (VN TEAS) hanke ”Biopolttoaineiden kustannustehokkaat toteutuspolut vuoteen 2030” on hallituksen esityksen vaikutusarvioinnin perustana. Selvitys on osoittanut, että moniin lähtöarvioihin liittyvät epävarmuudet sekä fossiilisten ja biopolttoaineiden hinta-arvioiden muuttaminen suuntaan

Valiokunnan lausunto LiVL 38/2018 vp

tai toiseen johtaa siihen, että myös tarvittavien biopolttoainemäärien ja kustannusvaikutusten vaihteluvälit ovat suuria. Yksittäisenä kysymyksenä voidaan nostaa esiin myös kehittyneiden biopolttoaineiden saatavuus ja hinta. Näiden polttoaineiden markkinat ovat vasta alkutekijöissä, eikä valtaosalla EU-maista ole vielä konkreettista politiikkaa kehittyneiden biopolttoaineiden tavoitteista ja edistämistoimista. Tämän vuoksi niiden tuotannon ja hintakehityksen arvioiminen on erityisen hankalaa.

Valiokunta kantaa huolta siitä, että asiantuntijakuulemisessa on esitetty, että biopolttoaineiden hintoja on aliarvioitu ja että kokonaiskustannusvaikutusten arviointi ei ole riittävän kattava.

Jakeluvuoro

VN TEAS -hankkeen työn tulosten perusteella suurimmat epävarmuudet biopolttoaineiden tarpeesta vuonna 2030 liittyvät energiatehokkuuden paranemiseen niin ajoneuvojen kuin liikennejärjestelmän tasolla ja tehostumisen ajoittumiseen. Jos energiatehokkuuden, ja todennäköisesti myös sähköautojen, vaikutus liikenteen energiankulutukseen on hyvin loppupainotteinen jaksolla 2020—2030, tulisi biopolttoaineilla vähentää päästöjä jakson puolivälissä suhteessa enemmän kuin jakson lopussa. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että jakeluvuorotteelle tulisi asettaa esimerkiksi 2—4 vuoden välein tapahtuva arviointipiste, jolla säädettäisiin tulevien vuosien veloitetta ylös- tai alaspäin toteutuneen kehityksen mukaan.

Liikenteen suoritteiden kehittyminen ja sähköistyminen vaikuttavat merkittävästi liikenteen polttoaineen kulutuksen kehittymiseen. Vastaavasti lämmitystarpeen ja -muotojen kehitys sekä työkonien sähköistyminen vaikuttavat polttoöljyn tarpeen kehittymiseen. Nämä taas vaikuttavat suoraan jakeluvuoroitteiden täyttämiseen tarvittavaan biopolttoaineiden ja bioöljyn määrään, niiden raaka-ainepohjaan, ympäristövaikutuksiin, tuotantokustannuksiin sekä siitä aiheutuviin kerrannaisvaikutuksiin valtiolle ja kuluttajille. Biopolttoaineiden ja bioöljyn tuotantokapasiteetin kehittymiseen ja raaka-aineiden saatavuuteen, hintaan ja hyväksyttävyyteen liittyy epävarmuuksia, jotka lisäävät taloudellisia ja haitallisten ympäristövaikutusten riskejä. Riskit jäänevät sitä pienemmiksi, mitä alhaisemmalla polttoainemäärällä jakeluvuoroite voidaan täyttää.

Valiokunta toteaa, että pitkällä aikavälillä jakeluvuoroitteen kannalta relevantit nestemäiset biopolttoaineet tulisi kasvavassa määrin ohjata raskaan kaluston ja lentoliikenteen käyttöön.

Raaka-aineet

Esityksessä todetaan, että käytettävien biopolttoaineiden raaka-ainepohjalla on huomattava merkitys aiheutuviin ympäristövaikutuksiin. Niiden hallintaan vaikuttavat biopolttoaineista ja bio-nesteistä annetussa laissa määritetyt kestävyyskriteerit, joiden täytyminen jakelijan on osoitettava. Kestävyyskriteerien osalta on syytä huomioida, että ne koskevat vain raaka-aineen alkuperään liittyviä tekijöitä sekä kasvihuonekaasupäästövähennyksiä. Kestävyyskriteerit eivät siis suoranaisesti huomioi muita ympäristövaikutuksia kuin polttoaineiden tuotannon ja käytön kasvihuonekaasupäästöjä.

Valiokunta kiinnittää tässä yhteydessä huomiota myös eettisiin ja muihin ympäristönäkökohtiin. Valiokunta ei pidä eettisesti hyvänä sitä, että biopolttoaineita tuotetaan ruokatarvikkeiksi kelpaa-

Valiokunnan lausunto LiVL 38/2018 vp

vista raaka-aineista, eikä sitä, että raaka-aineiden viljelyssä tuhoetaan esimerkiksi sademetsiä ja hiilinieluja.

Vaihtoehtoiset uusiutuvat, vähäpäästöiset ei-fossiliset polttoaineet

Asiantuntijakuulemisessa on todettu, että kestävästi tuotetut biopolttoaineet eivät kuitenkaan riitä koko ajoneuvokannalle. Ajoneuvokannan uusiutumista tulisikin ensisijaisesti nopeuttaa niin, että lyhyitä matkoja kulkeva kalusto sähköistyisi tai kulkisi biokaasulla jo reilusti ennen vuotta 2030.

Lakitekstin osalta on asiantuntijakuulemisessa ehdotettu määritelmän ”uusiutuvat polttoaineet” käyttöä termin ”biopolttoaineet” sijaan. Tämä olisi valiokunnan saaman selvityksen mukaan linjassa uusiutuvan energian direktiivin eli ns. RED II -direktiivin terminologian mukaan ja voisi myös mahdollistaa muiden uusiutuvien ei-fossiilisten polttoaineiden käytön. Valiokunta katsoo, että tämä laajentaisi myös Suomen mahdollisuuksia paremmin täyttää päästövähennystavoitteet kestävä kehityksen puitteissa.

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty Lappeenrannan teknillisen yliopiston ja Teknologian tutkimuskeskus VTT:n yhteishankkeeseen, jossa on käynnistetty koko maailman mittakaavassa harvinaislaatuinen hiilivetyjä tuottava Soletair-pilottilaitos. Hiilivedyt lukeutuvat maailman tärkeimpiin yhdisteisiin, sillä niistä jalostetaan esimerkiksi autojen, laivojen ja lentokoneiden polttoaineet sekä iso osa muoveista. Valiokunnan saaman tiedon mukaan Soletair-pilottilaitos voi käyttää raaka-aineenaan ilmasta kaapattua hiilidioksidia ja vedestä sähköllä irrotettua vetyä. Prosessi vaatii paljon sähköä, jota tuotetaan paikan päällä laitokseen kytketyllä aurinkovoimalalla. Lopputuote on niin sanottu sähköinen polttoaine eli uusiutuva ja hiilineutraali raakaöljy.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että lainsäädäntöä tulee jatkossa kehittää siten, että Suomi ei sulje pois sellaisia uusia teknologioita, joilla voidaan tuottaa puhdasta uusiutuvaa polttoainetta ja siten paremmin päästä päästötavoitteisiin samalla luoden uusia mahdollisuuksia elinkeinoelämälle. Valiokunta korostaakin, että Suomen tulee edistää fossiilisten polttoaineiden korvikkeena biopolttoaineiden rinnalla myös yllä mainittujen kaltaisten sähköisten polttoaineiden kehittämistä ja käyttämistä.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 29.11.2018

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen sin

Valiokunnan lausunto LiVL 38/2018 vp

varapuheenjohtaja Markku Pakkanen kesk
jäsen Olavi Ala-Nissilä kesk
jäsen Jyrki Kasvi vihr
jäsen Mia Laiho kok
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Jari Myllykoski vas
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Satu Taavitsainen sd
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Sofia Vikman kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 38/2018 vp
Eriävä mielipide 1

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Perustelut

Nyt ehdotettu laki biopolttoöljyn käytön edistämisestä merkitsisi, että vuodesta 2021 alkaen osa kevyestä polttoöljystä olisi korvattava biopolttoöljyllä. Vuonna 2028 jakeluelvoite olisi 10,0 prosenttia. Seuraamusmaksu jakeluelvoitteen laiminlyömisestä olisi 0,04 euroa megajoulelta.

Esityksessä ehdotetaan myös muutettavaksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia siten, että jakeluelvoitetta tiukennettaisiin vuodesta 2021 alkaen. Lisävelvoitteen laiminlyönnistä säädettäisiin seuraamusmaksu, joka olisi 0,03 euroa megajoulelta.

Ensinnäkin Perussuomalaisten valiokuntaryhmä on alusta pitäen suhtautunut varsin kriittisesti nyt tehtyihin esityksiin, koska lakeihin liittyy paljon sellaisia vaikutuksia, joita Perussuomalaiset eivät voi hyväksyä. Biopolttoaineiden, erityisesti kehittyneiden biopolttoaineiden fossiilisia tuotteita korkeammat hinnat tulevat nostamaan polttoainekustannuksia. Maaliikennepalvelusektorille kustannukset nousevat tavoiteskenaariossa 0,8 prosenttia vuonna 2030. Todellisuudessa hinnankorotukset ovat huomattavan paljon suuremmat kuin hallitus antaa esityksessään ymmärtää.

Maataloudessa puolestaan kustannusten nousu aiheutuu jakeluelvoitteen työkoneita koskevista muutoksista ja kohdistuu etenkin viljanviljelyyn. Tämä on viljelijöitä kohtaan kohtuuton lisärasite etenkin, kun tiedetään viljelijöiden haasteet viime vuosina. Samoin lämmityshinnan nousu lisää kustannuksia öljylämmitystaloissa. Perussuomalaisten valiokuntaryhmä näkee, että tämäkin on kohtuutonta etenkin eläkeläisiä, mutta myös kaikkia muitakin omakotiasujia kohtaan.

Perussuomalaiset näkevät, että ei ole tarpeen tehdä sellaisia päätöksiä, mistä koituu Suomelle ja Suomen yrityksille kilpailukykyhaittaa. Lakiehdotuksista koituu tai syntyy satojen miljoonien eurojen kustannus eri toimijoille sekä yrityssektoreille (ml. metsäteollisuus), aivan kuten edellä on jo todettu.

Myös logistiikkakustannusten nousun vaikutus on lakiesityksen myötä Suomen kaltaisessa pitkien logististen yhteyksien maassa huomattava. Henkilöautoilijat maksavat tästä sievoisen summan korotettuina polttoainemaksuina. Näitäkään kustannuksia hallitus ei tuo omassa esityksessään selkeästi julki.

Lopuksi valiokuntaryhmämme näkee, että poliittisia päätöksiä tehtäessä tulisi aina asettaa etusijalle maamme kansallinen etu. Nyt näin ei ole tapahtunut. Ei siis tässäkään lakipaketissa. Tämä on sekä pöyristyttävää että tuomittavaa. Istuva hallitus tuntuuikin täysin unohtaneen sen pääasiallisen tehtävän, Suomen kansan ja sen edun ajamisen.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme

että lakiehdotukset hylätään.

**Valiokunnan lausunto LiVL 38/2018 vp
Eriävä mielipide 1**

Helsingissä 29.11.2018

Jari Ronkainen ps
Jani Mäkelä ps