

Täysistunto

Torstai 15.4.2021 klo 16.00—18.26

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

Hallituksen esitys HE 48/2021 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Anu Vehviläinen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 6. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään talousvaliokuntaan, jolle liikenne- ja viestintävaliokunnan, maa- ja metsätalousvaliokunnan ja ympäristövaliokunnan on annettava lausunto.

Lähetekeskusteluun varataan enintään 30 minuuttia. Asian käsittelyssä noudatetaan aikataulutettujen asioiden osalta sovittuja menettelytapoja. — Ministeri Lintilä, olkaa hyvä.

Keskustelu

17.37 **Elinkeinoministeri Mika Lintilä** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Lähetekeskustelussa on nyt tärkeä lakipaketti, joka edistää vähäpäästöistä liikennettä sekä investointeja Suomeen. Esityksessä biokaasu- ja sähköpolttoaineet lisätään liikenteen polttoaineitten jakeluelvoitteeseen. Samalla toteutetaan muita uusiutuvan energian direktiivin toimeenpanosta johtuvia muutoksia kaikkiaan neljään eri lakiin. Esityksessä ei esitetä muutoksia jakeluelvoitteen suuruuteen.

Tavoite biokaasun ottamisesta mukaan jakeluelvoitteeseen on kirjattu hallitusohjelmaan ja kansalliseen biokaasuohjelmaan, joten on hienoa, että voimme nyt tuoda esityksen eduskunnalle käsiteltäväksi. Kyseessä on merkittävä askel biokaasun liikennekäytön edistämiseksi, ja tiedän, että tälle tavoitteelle on hyvin laajaa tukea täällä eduskunnassa niin hallituksen kuin oppositionkin riveissä.

Jakeluelvoitteen tavoitteena on vauhdittaa liikennealan irtautumista fossiilisista polttoaineista mahdollisimman kustannustehokkaalla tavalla, monipuolistaa liikenteen käyttövoimia sekä edistää innovaatioita, kasvua ja työpaikkojen luomista. Lakiesitys kannustaa investoimaan biokaasuun sekä uusien vähäpäästöisten polttoaineitten kehitykseen ja tuotantoon.

Arvoisa puhemies! Esityksellä liikennepolttoaineitten jakeluelvoitteen soveltamisalaa laajennetaan biokaasuun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuviin nestemäisiin ja kaasumaisiin liikenteen polttoaineisiin. Näihin sisältyvät muun muassa niin sanotut sähköpolttoaineet, kuten uusiutuvalla sähköllä toteutettu vety, ja vedyn ja hiilidioksidin avulla tuotettavat polttoaineet.

Laajennuksen myötä jakelijoiden käytettävissä oleva uusiutuvien polttoaineitten valikoima laajenee, mikä lisää järjestelmän kustannustehokkuutta ja vähentää riippuvuutta yksittäisistä polttoaineista ja polttoainetoimittajista. Sähköpolttoaineiden kaupallistuminen

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

on todennäköistä vasta, kun niiden hintataso on kilpailukykyinen vastaavien biopolttoaineiden ja biokaasun kanssa. Jakeluelvoitteeseen sisällyttäminen luo kuitenkin kysyntää sähköpolttoaineille pitkälle tulevaisuuteen ja siten kannustaa yrityksiä investoimaan tutkimukseen, kehitykseen ja tuotantolaitoksiin. Esimerkiksi VTT on arvioinut, että Suomessa voisi olla 2030-luvulla useita sähköpolttoaineiden tuotantolaitoksia. Jakeluelvoite koskee kaikkia tietyn määrän polttoaineita jakeluun vuodessa tuovia tahoja. Lisäksi lakiin lisättäisiin soveltamisrajan alle jääville jakelijoille mahdollisuus vapaaehtoisesti hakeutua jakeluelvoitteen alaisuuteen. Tämä on tärkeää, jotta esimerkiksi maatilamittaluokan biokaasun tuottajat voivat halutessaan liittyä jakeluelvoitteen piiriin.

Arvoisa puhemies! Kuten alussa totesin, lakipaketissa saatetaan voimaan myös uusiutuvan energian direktiivin vaatimuksia. Näitä ovat esimerkiksi tietyistä raaka-aineista tuotettujen biopohjaisten polttoaineiden osuusrajoitukset. Lisäksi lakiin lisätään kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskriteerit muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville liikenteen polttoaineille. Ehdotettujen siirtymäsäännösten mukaisesti biokaasu lisättäisiin jakeluelvoitteeseen 1.1.22 ja muuta kuin biologista alkuperää olevat liikenteen polttoaineet 1.1.23 alkaen.

Arvoisa puhemies! Summaten: näillä lakimuutoksilla tavoitteena on saada liikenteeseen yhä enemmän kotimaassa tuotettuja vähäpäästöisiä polttoaineita ja samalla investointeja ja työpaikkoja Suomelle.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Koponen, Ari.

17.41 **Ari Koponen ps:** Arvoisa puhemies! Suomella on nyt jo selvästi EU:n tavoitteita korkeammat biopolttoaineiden käyttötavoitteet. Näin ei pitäisi olla, koska EU-tasokin on äärettömän kunnianhimoinen. Liian kireät tavoitteet aiheuttavat maamme yrityksille ja teollisuudelle laajaa kilpailukykyhaittaa. Täytyy ymmärtää, että suomalainen teollisuus on 1 500 kilometrin päässä päämarkkinastaan.

Biopolttoaineiden käyttöön kannustamisen tulisi perustua ennen kaikkea alempaan kuluttajahintaan, ei pakottamalla niin, että tehdään polttoaineista verottamalla kalliimpaa. Myös Energiavirasto on huomauttanut, että kiristytävä velvoitetaso ei tule tapahtumaan ilman vaikutuksia polttoaineiden hintoihin. Pumppuhintoja nostetaan jatkuvalla syötöllä, ja nämä hintojen korotukset rankaisevat kaikista eniten työssäkäyviä ihmisiä — niitä ihmisiä, jotka omalla panoksellaan pitävät Suomea pystyssä.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kiviranta.

17.42 **Esko Kiviranta kesk:** Arvoisa puhemies! Tarkoituksena on panna täytäntöön uudelleen laadittu uusiutuvaa energiaa koskeva EU:n direktiivi liikenteen uusiutuvan energian edistämistä koskevan sääntelyn osalta. Esityksellä edistetään siten vähähiilisyys toteuttamista liikennealalla. Esityksen ansiosta biokaasun kysyntä lisääntyy, kun sitä tarvitaan enemmän liikennekäyttöön. Tämä luo uusia mahdollisuuksia muun muassa maataloudelle. Esitys on valmisteltu niin, että myös maatilamittaluokan laitokset voivat liittyä jakeluelvoitteen piiriin. Synteettisten polttoaineiden kehittämisen kannusteet lisääntyvät, sillä niille on enemmän kysyntää, ja myös tuotantolaitosinvestointien kannattavuus paranee biokaasun jakeluelvoitteeseen lisäämisen myötä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

Jakeluelvoitteen laajentaminen biokaasuun edellyttää EU-lainsäädännön mukaan sille määrättävää valmisteveroa, joka on kuitenkin vain noin kolmannes maakaasun valmisteverosta. Kahta valtiontukea ei EU-säädösten mukaan saa olla päällekkäin. Veron merkitys on kuitenkin taloudellisesti vähäinen suhteessa biokaasun jakeluelvoitteeseen lisäämisen merkitykseen.

Arvoisa puhemies! Uusiutuvilla polttoaineilla on tarkoitus vauhdittaa liikennealan irtautumista hiilestä kustannustehokkaalla tavalla, parantaa muun muassa liikennealan energialähteiden monipuolistumista, edistää innovaatioita, kasvua ja työpaikkojen luomista. Tavoitteena on lisäksi varmistaa, että jakeluelvoitejärjestelmä on myös jatkossa kustannustehokas ja kevyen byrokratian tapa liikenteen päästöjen vähentämiseen.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Elo.

17.44 Tiina Elo vihr: Arvoisa puhemies! Suomi on sitoutunut vähentämään kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Uusiutuvilla polttoaineilla vauhditamme liikennealan irtautumista hiilestä kustannustehokkaalla tavalla, parannamme liikennealan energialähteiden monipuolistumista sekä edistämme innovaatioita, kasvua ja työpaikkojen luomista.

Suomessa on jo käytössä jakeluelvoite, jonka mukaan myydyn polttoaineen energiasällöstä vähintään 20 prosenttia on oltava biomassasta tuotettua. Tässä lakiesityksessä biopolttoaineiden jakeluelvoite laajennetaan biokaasuun ja muuta kuin biologista alkuperää oleviin uusiutuviin nestemäisiin ja kaasumaisiin liikenteen polttoaineisiin. Esitys on osa EU:n RED II -direktiivin toimeenpanoa, jolla edistetään uusiutuvan energian käyttöä liikenteessä.

Jotta biokaasu ei korvaisi jakeluelvoitteessa jo valmiiksi olevia biopolttoaineita, jakeluelvoitetta on tarkoitus nostaa siten, että osuus olisi yhteensä 34 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Tämän vuoden syksyyn mennessä arvioidaan, onko jakeluelvoitteen nostaminen vielä tätäkin korkeammaksi mahdollista. Se edellyttää, että kotimaisen kestävästi tuotetun biodieselin ja biokaasun saatavuus kasvaa ja että investoinnit sähköpolttoaineiden teollisen mittakaavan tuotantoon sen mahdollistavat.

Arvoisa puhemies! Liikenteen päästöjen vähentämisen lisäksi uusiutuvilla polttoaineilla voi olla myös muita positiivisia vaikutuksia ympäristöön. Kotimaisella biokaasun tuotannolla mahdollistetaan ravinteiden ja orgaanisten aineiden kierrätys sekä muita maatalouden ja jätehuollon päästövähennyksiä. Suomen ympäristökeskuksen mukaan biokaasun tuotantoa on mahdollista kasvattaa Suomessa vähintään kymmenkertaiseksi nykyisestä.

Hiilijalanjätkilaskelmien mukaan ympäristöystävällisin raaka-aine biokaasulle on tuotantoeläinten lanta. Tällä hetkellä lanta pitkälti levitetään pelloille, kun sille ei ole muuta kaan loppusijoituspaikkaa. Tämä on yksi merkittävä syy maatalouden aiheuttamalle vesistöjen ravinnekuormitukselle. Koska lannan kuljettaminen pitkiä matkoja ei ole järkevää, biokaasulaitoksia on perustettava sinne, missä raaka-ainetta syntyy.

Arvoisa puhemies! Biopolttoaineiden suurin haaste on niiden rajallinen määrä. Tästä raaka-aineesta on maailmalla kova kilpailu. Parhaimmillaan biopolttoaineet ovat silloin, kun niitä tuotetaan jättepohjaisista raaka-aineista. Lannan lisäksi esimerkiksi puunjalostusteollisuuden, elintarviketeollisuuden ja maatalouden sivuvirrat ja jätteet ovat hyviä raaka-aineita biopolttoaineille. Tosin myös näiden sivuvirtojen kohdalla kannattaa aina tutkia,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

voisiko kyseistä ainetta jalostaa polttamista pidemmälle ja näin tuottaa taloudellista lisäarvoa. On myös tärkeää varmistaa, ettei biopolttoaineiden tuotanto vie globaalisti maa-alaa ruoantuotannolta tai uhkaa luonnon monimuotoisuutta. Vihreiden vaatimuksesta osana fossiilittoman liikenteen tiekarttaa selvitetäänkin, paljonko kestävää raaka-ainepohjaa biopolttoaineille olisi.

Arvoisa puhemies! Koska biopolttoaineita on rajallisesti, niiden riittävyyden varmistamiseksi on pienennettävä liikennesuoritetta ja siten vähennettävä polttoaineen tarvetta. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että nestemäisten biopolttoaineiden absoluuttinen määrä tieliikenteessä ei nouse enää vuoden 2030 jälkeen, vaikka niiden suhteellinen osuus käytetyistä polttoaineista kasvaa. Tämä vaatii merkittäviä panostuksia sekä liikennejärjestelmän että ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamiseen. Keskeistä on saada henkilöautoliikenne kulkemaan sähköllä ja biokaasulla, jotta nestemäisiä polttoaineita riittää raskaan liikenteen tarpeisiin.

Totean vielä, että liikenteen päästöjen vähentämiseen tarvitaan laaja joukko erilaisia toimenpiteitä. Niihin kuuluvat vähäpäästöisten polttoaineiden ohella liikkumisen tarpeen vähentäminen esimerkiksi yhdyskuntasuunnittelulla, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisääminen sekä liikenteen sähköistyminen.

Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys tulee myös ympäristövaliokuntaan, jossa käymme asian vielä läpi asiantuntijakuulemisten pohjalta.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kinnunen.

17.49 Mikko Kinnunen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Suuri kiitos ministeri Lintilälle tästä merkittävästä askelesta biokaasun käytön edistämiseksi.

Energia- ja ilmastostrategia linjaa, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä tulisi vähentää vuoden 2005 tasosta 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Tavoite on kova. Biopolttoaineilla on tässä merkittävä rooli. Nestemäiset biopolttoaineet sekä biokaasu ovat käytännössä ainoa merkittävä keino laskea polttoaineiden elinkaaripäästöjä merkittävästi. Biopolttoaineiden kehittämisellä ja uutta tekniikkaa rohkeasti käyttöön ottamalla voimme myös luoda uutta työtä ja yrittäjyyttä koko maahan. On hyvä muistaa, että biokaasu ja vastuullisesti tuotettu nestemäinen biopolttoaine ovat kotimaisia energialähteitä, toisin kuin Arabiasta tai Venäjältä tänne tuotava öljy. Silti esimerkiksi biokaasun potentiaalista vain pieni osa on tuotannossa ja siitäkin vain osa liikenteen polttoaineena.

Biokaasualan kannattavuus on yleisesti heikkoa. Perussyinä nousevat esiin korkeat investointikustannukset ja lopputuotteiden matala hinta. Tulevaisuuden investointien toteutuminen on monin tavoin riippuvainen poliittisista päätöksistä. Tämän esityksen tarkoituksena on panna täytäntöön uudelleen laadittu uusiutuva energiaa koskeva EU-direktiivi liikenteen uusiutuvan energian edistämistä koskevan sääntelyn osalta. Esitys edistää vähähiilisuuden toteuttamista liikenteessä, kuten edustaja Kiviranta edellä totesi. Tämä lakiesitys lisää biokaasun kysyntää ja tuo sitä paremmin ulottuville liikennekäyttöön. Biokaasun lisääminen jakeluvoitteeseen lisää myös biokaasun tuotantolaitosten investointien kannattavuutta — juuri sitä, mitä biokaasumarkkinoilla nyt tarvitaan. On hieno asia, että myös maatilamittaluokan laitokset voivat liittyä jakeluvoitteen piiriin. Nämä ovat arkijärkisiä ympäristöpäätöksiä.

Biokaasu on enemmän kuin energiantuotantoa. Se on osa tehokkaampaa biomassojen hyödyntämistä. Kiertotalouden mukaisesti biomassojen tulisi kiertää nykyistä paremmin.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

Tämä vähentää ravinteikkaiden biomassojen päästöjä vesiin ja ilmakehään. Biokaasu tarjoaa monia ratkaisuja tulevaisuuden kiertotalousyhteiskuntaan. Se parantaa maaseudun energiaomavaraisuutta ja huoltovarmuutta ja samalla vähentää maatalouden päästöjä.

Tämä esitys kannustaa myös synteettisten polttoaineiden kehittämiseen. Se on erittäin kannatettava.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kivelä.

17.52 **Mai Kivelä vas:** Arvoisa puhemies! Olen itse suhtautunut kriittisesti liikenteen biopolttoaineisiin, mikäli ei ole varmistettu niiden aitoa kestävyyttä, jossa ilmaston ja luonnon monimuotoisuuskysymykset on otettu huomioon. No, nyt tässä esityksessä tosiaan on kyse jakeluelvoitteen laajentamisesta biokaasuun ja muuta kuin biologista alkuperää oleviin uusiutuviin nestemäisiin ja kaasumaisiin liikenteen polttoaineisiin sisältäen nämä sähköpolttoaineet.

Jakeluelvoitteella on tosiaan mahdollista lisätä uusiutuvia polttoaineita liikenteessä ja vähentää liikenteen päästöjä nimenomaan teknologianeutraalisti ja kustannustehokkaasti. Se on myös joustava ohjauskeino, mikä on mielestäni tärkeää tällaisessa tilanteessa, jossa liikenteen teknologiat kehittyvät nopeasti. On erittäin hyvä, että muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset polttoaineet nyt sisällytetään biopolttoaineiden jakeluelvoitteen piiriin ja että niille asetetaan tämän esityksen mukaiset ilmastopäästöjen vähennyskriteerit. Tämä mahdollistaa niiden kehittämistä ja kaupallistamista ja saattaa edesauttaa myös vähäpäästöisen sähkön tuotantoa ja siten Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Biokaasun ja näiden sähköpolttoaineiden ottaminen jakeluelvoitteen piiriin laajentaa mahdollisuuksia tuottaa kestäviä uusiutuvia polttoaineita. Lisäksi on tärkeää, että se vähentää painetta vähemmän kestävien biopolttoaineiden käyttöön, koska mielestäni meidän ei pitäisi käyttää sellaisia biopolttoaineita, jotka eivät tosiasiallisesti ole kestäviä. Kestävyyslainsäädäntöä tarvitaan myös varmistamaan päästövähennysten toteutuminen biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden osalta. Kestävyyskriteerit eivät kuitenkaan sellaisenaan pelkäästään varmistaa biopolttoaineiden lisääntyvän käytön vähentävän ilmastopäästöjä kestävyyskriteerien tarkoittamalla tavalla. Kyse on hyvin pitkälle siitä, kuinka biopolttoaineiden epäsuorat päästövaikutukset pystytään ottamaan huomioon kasvihuonekaasupäästöarvioissa.

No sitten on tämä toinen puoli, josta esimerkiksi YM on lausunut. Eli kun nämä liitetään kansalliseen jakeluelvoitteeseen, niin se aiheuttaa sen, että yksittäinen kuluttaja ei voi enää esimerkiksi silloin, jos käyttää sataprosenttista biokaasua, vähentää Suomen kansallisia hiilidioksidipäästöjä, koska sitten jakelijat voivat optimoida näiden käytettyjen biokomponenttien osuuden aina jakeluelvoitteen minimitasoon. Eli jos käyttää tällaista korkeaseoksista polttoainetta, niin se vähentää biopolttoaineiden käyttöä vastaavasti muualla, jolloin lopputulos olisi se, että kansalliset päästöt eivät vähene. [Puhemies koputtaa] Mutta biokaasulla toki on näitä merkittäviä tavoitteita. Ja kiitos, ministeri hyvin esitteli tätä.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Ollikainen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

17.56 **Mikko Ollikainen r:** Arvoisa rouva puhemies, ärade fru talman! Vi diskuterar nu ändringen i lagen om främjande av användning av biodrivmedel för transport, och ett stort tack till minister Lintilä för ett bra förslag och en bra presentation.

Syftet med propositionen är att genomföra EU-direktivet om förnybar energi, och direktivet ska vara godkänt senast i juni. Långtidsmålet såväl nationellt som på europeisk nivå är att minska utsläppen från trafiken och det här hör till den helheten.

Drivmedel för bilar är en stor diskussion just nu och skapar en hel del känslor också, vilket vi har märkt i den här salen. Det här gäller i vart och vartannat hushåll och man funderar säkert på hurdant drivmedel man ska använda för sin nästa bil.

I regeringsprogrammet finns skrivningar på att satsa på biogas och det här direktivet möjliggör att det blir bättre möjligheter att använda biogas. Det här är framför allt en bra satsning sett med landsbygdsögon och det är också bra med tanke på den cirkulära ekonomin, från det avfall som kommer från primärproduktionen. I helheten ska man också tänka på det bioavfall som kommer till exempel då vi sorterar, och att man kan omvandla det till biogas.

För att öka användningen av biogas bör man avlägsna de faktorer som hindrar fortsatta utvecklings- och investeringsbeslut. En av de här stora utmaningarna som har nämnts här är just lönsamheten och just att det finns tillgång till tankningsstationer, och det här har regeringen satsat på ganska mycket på sistone. En stor del av biobränslet kommer också att användas tillsammans med fossilt bränsle.

En annan skrivning i förslaget gäller mindre producenter. De distributörer som inte annars når upp till tillämpningsgränsen kan frivilligt ansöka om att omfattas av distributions-skyldigheten och det här har uppskattats väldigt mycket. Så man kan säga att det här förslaget har goda möjligheter för investeringar i Finland och kommer att använda inhemskt bränsle.

Tosiaan biokaasu on polttoainemuoto, jonka koko elinkaari tapahtuu Suomessa, ja biokaasu on myös pitkällä tähtäimellä edullisempi vaihtoehto autoilijalle, ja se on kyllä tärkeä vaihtoehto myös maaseudulle. Muun muassa meillä Pohjanmaalla on aika kattava biokaasuverkosto ja halua rakentaa laitoksia on, ja näen, että tämä on suuri mahdollisuus. Esityksessä mainitaan, että soveltamisrajan alle jäävillä jakelijoilla on mahdollisuus vapaaehtoisesti hakeutua jakeluvaihtoehdon alaisuuteen, ja näen, että tämä on todella hyvä asia. Kiitoksia siitä.

Tässä on myös puhuttu jonkun verran power-to-x:stä: Se on todella hyvä ja hieno asia. Siihen kannattaa panostaa, ja tässä Suomella on kaikki mahdollisuudet. Siihen kannattaa panostaa suuria tutkimusrahoja. — Kiitoksia.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Tornainen.

17.59 **Ari Tornainen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Iso kiitos ministeri Lintilälle tämän hallituksen esityksen esittelystä. Tätä hallituksen esitystä on odotettu ja toivottu myöskin tänne saliin, ja on hyvä hallitukselta, että hallitusohjelmaa noudatetaan nyt tältäkin osin ja viedään eteenpäin.

Tämä esitys kannustaa investoimaan nimenomaan biokaasuun ja uusien vähäpäästöisten polttoaineiden kehitykseen ja tuotantoon. Täällä nämä synteettiset polttoaineet, joita on pitkään jo kehitetty esimerkiksi vaikkapa tuolla Lappeenrannan teknillisen yliopiston pii-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

reissä, ovat varmaan niitä myöskin tulevaisuudessa. Biokaasun ottaminen jakeluelvoitteeseen on merkittävä askel kaasun liikennekäytön lisäämiseksi, ja tämä on iso mahdollisuus ympäri Suomea tulevaisuudessa. Jakeluelvoitteeseen sisällyttäminen... [Mai Kivelän mikrofoni avautuu, jolloin puhujan mikrofoni sulkeutuu — Mai Kivelä: Anteeksi, pahoittelun!] — Nyt puheenvuoro voi jatkua ilmeisesti? — Jakeluelvoitteeseen sisällyttäminen lisää biokaasun kannattavuutta tulevaisuudessa. Hyvä asia. Tämä hallituksen esitys myös luo edellytyksiä ja kysyntää sähköpolttoaineille pitkälle tulevaisuuteen, kun me katsomme tulevaisuuteen, ja täällä eduskunnassahan meidän pitää katsoa myöskin nimenomaan sinne tulevaisuuteen. Hallituksen esitys kannustaa myös yrityksiä tutkimukseen, kehitykseen ja tuotantolaitoksiin tulevaisuudessa, näin itse uskon, ja tämä on myöskin meidän yliopistoillemme mahdollisuuksien ala tulevaisuudessa. Biokaasun ja sähköpolttoaineiden tuominen jakeluelvoitteeseen laajentaa omalta osaltaan mahdollisuuksia vähäpäästöiseen liikumiseen.

Arvoisa herra puhemies! Tällä hallituksen esityksellä on omasta mielestäni hyvä tavoite ja päämäärä, ja se voidaan oikeastaan kiteyttää siihen, että vaikkapa enemmän kotimaista uusiutuvaa kuin ulkomailta tuotavaa fossiilista tankkiin tulevaisuudessa. Se on omasta mielestäni se hyvä päämäärä tässä asiassa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Edustaja Honkonen poissa. — Edustaja Junnila.

18.01 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa puhemies! Täällä aikaisemmissa puheenvuoroissa on hyvin puhuttu biokaasusta, sen kotimaisuudesta ja tämän merkityksestä sille. Kuitenkin muissa uusiutuvissa, kuten vaikka biodieselissä, tilannehan on siinä mielessä hankala, että esimerkiksi Nesteen investoinnit menivät Rotterdamiin ja samalla kuitenkin täällä sitten haluamme, että polttoaineessa olisi entistä enemmän uusiutuvia ainesosia. Tämä on tietenkin teollisesti hieman ristiriidassa.

Lisäksi useat eri tahot, mukaan lukien ministeri Harakka mutta myös useat alan järjestöt, kuten kuljettajien etujärjestö SKAL, Suomen Yrittäjät, Autoliitto ja niin edelleen, ovat nostaneet esille, että tästä joka tapauksessa aiheutuu kustannuksia etenkin valmisteverojen suhteen. Mutta tämä on kuitenkin sellainen, jota ala kannattaa, mukaan lukien edellä mainittu SKAL, ja siltä osin tämä on varmasti ihan perusteltua, koska tilanne on tällainen.

On kuitenkin huolestuttavaa, että jakeluelvoite on korkeampi kuin EU:n määräämä taso. Tässäkin asiassa siis olemme kunnianhimoisempia.

Mutta ehkä vielä huolestuneempi olen tulevaisuudesta ja siitä, mitä nämä muut toimenpiteet tulevat jatkossa olemaan. Esimerkiksi jos kansallinen päästökauppa mahdollistetaan, niin tämä voi aiheuttaa useiden kymmenien senttien hinnankorotuksen polttonesteisiin, ja tämä olisi tietenkin toteutuessaan katastrofi. Siksi pyydänkin ministeri Lintilää harkitsemaan vielä, onko tarpeellista tehdä omia kansallisia ratkaisuja vai voitaisiinko asiassa edetä yhteisen EU-linjan mukaisesti, eikä lähdetäisi tässä asiassa hirvittävän suuressa etu-
nojassa eteenpäin.

Lisäksi haluaisin jälleen muistuttaa tästä vinjetistä eli raskaan liikenteen tienkäyttömaksusta. Se toisi alalle selkeämmät pelisäännöt erityisesti ulkomaisen rekkaliikenteen osalta, ja silloin kotimaiset kuljetusyrittäjät olisivat samassa asemassa kuin vaikkapa idästä rajan takaa tulevat rekat. Ennen kuin lähdetään näihin fossiilivapauteen pyrkiviin raskaisiin ratkaisuihin, niin toivon syvästi, että myös tätä vinjettiä edelleen edistettäisiin. — Kiitoksia.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja nyt ministeri Lintilä, 3 minuuttia. Ja sen jälkeen käydään tämä keskustelu loppuun, vaikka nyt se puoli tuntia onkin jo käytetty. — Ministeri Lintilä, olkaa hyvä.

18.04 Elinkeinoministeri Mika Lintilä: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Muutamia kommentteja.

Edustaja Kuposelta — joka on poistunut kyllä paikalta — hiukan yllättävä kommentti, aika negatiivinen suhtautuminen. Kyllä tämä on kuitenkin sen palautteen perusteella, mitä on tullut, esimerkiksi maaseutuyrittäjille erittäin tervetullut uudistus tähän kokonaisuuteen. Sen kustannusvaikutuksesta on arvioitu, että puhutaan ykkössenteistä vuonna 2030, ja vakaa usko on, että nämä investoinnit kompensoivat sen moninkertaisesti, eli se täytyy mieltää. Eli aivan kuten edustaja Kinnunen sanoi, kyllä tässä nyt tarkoitus on tuoda sitten uutta työtä ja yrittäjyyttä Suomeen ja työpaikkoja. Itse asiassa edustaja Ollikainen vähän tavoitteli sitä, mikä on ollut semmoinen oma lähtökohtani ja mikä mielestäni tässä pystyy erittäin hyvin toteutumaan, eli ”suunniteltu Suomessa, valmistettu Suomessa ja omistettu Suomessa” — tämä kokonaisuus tulee täällä biopuolella verrattain hyvin onnistumaan. Edustaja Torniainen viittasi esimerkiksi LUTiin eli Lappeenrannan yliopistoon, joka on tehnyt aivan äärettömän hienoa työtä tässä, ja tässä mielestäni yhdistyy erittäin hyvin tutkimustieto, tuotekehitys ja, voiko sanoa, sen jalkauttaminen kentälle. Eli tämä kokonaisuus on erittäin hyvä sen puoleen.

Edustaja Junnilalle sanon, että ei kannata nyt tätä sotkea kyllä sitten Nesteen ratkaisuihin. Tällä ei ole mitään tekemistä Nesteen ratkaisuitten kanssa, ei yhtään mitään. Ja tämä jakeluelvoitehan meillä jo on olemassa, nyt tämä otetaan vain mukaan sinne jakeluelvoitteen piiriin. Ei tässä olla poistamassa mitään, vaan tämä pääsee siihen mukaan. [Wilhelm Junnilan välihuuto] Ja kyllä Neste on tehnyt ihan omat päätökset ihan omista lähtötilanteista, ja väitän, että se jälkihoito, jota Naantalissa siellä teillä tehdään, on tehty niin hyvin kuin se näissä olosuhteissa on mahdollista.

Vinjetistä en osaa sanoa. Se ei kuulu omalle kontolleni ja omalle ministeriölleni.

Sen voin sanoa ja antaa pienen, voisiko sanoa, ennustuksen tähän loppuun: tämä sähköisten polttoaineitten rooli tulee kasvamaan huomattavasti nopeammin kuin mitä me kuviteltiin vielä pari vuotta sitten, eli tämä vety nousee erittäin lujaa. Minä itse huomasin sen silloin, kun Saksan puheenjohtajuuskausi alkoi. Minä kävin kollegani Peter Altmaierin kanssa pitkän puhelun, tunnin puhelun. Hänet tunnen jo edelliseltä kaudelta, ja hän kertoi siitä, paljonko Saksa tulee panostamaan vetypuolelle power-to-x. Minä veikkasin aikaisemmin, että siihen, kun se tulee, on 20—30 vuotta, ja nyt minä joudun tiputtamaan siitä 10 vuotta pois. Itse asiassa täytyy sanoa, että pari viikkoa sitten kävin itse ajamassa vetyautolla, ja ei se huono ole, mutta tankkauspiste on vähän kaukana, kun se on Arlandassa — muuten hyvä auto.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, hienoa. — Ja sitten edustaja Harjanne.

18.08 Atte Harjanne vihr: Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille esittelystä, vastauksista ja useille kollegoille hyvistä puheenvuoroista — edustaja Ollikainen, Elo ja Kivelä, erinomaisia pointteja.

Jakeluelvoitehan on siitä hieno mekanismi, että se sitouttaa kaikki kuluttajat ja yritykset toteuttamaan sitä tavoitetta, joka ikään kuin toteutuu varmasti, mutta sen kääntöpuole-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

na on sitten tämä, minkä edustaja Kiveläkin nosti, eli yksittäinen kuluttaja tai yritys puolestaan ei voi omilla valinnoillaan enää kirittää sitä tavoitetta. No, ministeri ehti poistua, mutta olisin toivonut, että tästä voisi valmistella kenties jotain mekanismeja ja miettiä, millä voisi yhdistää molempien parhaat puolet. On selvä, ettei valistuneiden kuluttajien ja yritysten vastuuseen luottaminen itsessään riitä, mutta siitä voi saada voimaa ja lisävauhtia näiden tavoitteiden saavuttamiseen ja niiden ylittämiseen.

Biomassa on rajallinen polttoaineiden lähde, ja yleensä polttaminen on se viimeinen asia, mihin biomassaa kannattaa käyttää. Jo nykyisen raaka-ainepohjan kestävyys on sinänsä kyseenalainen kokonaisuudessaan, se on pohdinnan alla, ja on tärkeitä seurata, kun näitä tavoitteita on ja ne etenevät, mikä se kokonaisvaikutus siinä on. Suomessahan valmistetaan käsittääkseni paljon biopolttoaineita ulkomaisista tuontiraaka-aineista, eli sekin kuvaa sitä rajallisuutta.

Biokaasu on myös rajallinen, mutta siinä potentiaalia on vielä paljon hyödyntämättä. Ja se on hyvä, että se on tässä nyt mukana näillä äsken mainitsemillani ehkä pienillä reunaehdoilla. Kuitenkin sillä on rajansa, kuinka paljon meillä biokaasua on mahdollista ja kannattavaa tehdä ja kuinka paljon sitä kannattaa liikenteessä mahdollisesti käyttää. On tärkeitä, että eri käyttötarkoitukset ovat aika neutraalisti tässä rinnakkain.

Sähkölaitteilla ei ole tällaista rajoitetta, eli niitä voi tuottaa periaatteessa vaikka ilmasta loputtomasti, se vain kysyy sähköä. Ja tämä on yksi asioista, joka tulee ajamaan sitä kasvavaa sähkön tarvetta, ja olisi hyvin tärkeä tiedostaa, kun näitä päätöksiä kohti sähköistämistä tehdään, että siellä on valtava kysyntä ja tarve kasvavalle sähkönkäytölle, ja tietysti puhdasta ja päästötöntä sähköä pitää käyttää.

Lisäksi huomauttaisin, että tästä sähköpolttoaineesta kannattaisi kyllä leikata kokonaan tämä yhteys siihen uusiutuvaan energiaan, koska meillä on erikseen päästökauppa, joka ohjaa sitä energiasektoria. Se sähkö tulee pistorasiasta. Meillä on päästötöntä sähköä, joka ei ole uusiutuvaa, ja ei kannata mutkistaa tätä mekaniikkaa tässä yhtään ylimääräistä vaan edistää sähköpolttoainetta ja sen tuotantoa niin, että se korvaa meillä fossiilisia polttoaineita.

Mutta kaiken kaikkiaan sinänsä hyviä, puollettavia asioita on esityksessä. Olennaista on kuitenkin seurata seuraavan kymmenen vuoden aikana, kuten sanoin, mikä tämä biopolttoaineiden ja bioenergian kasvun kokonaisvaikutus on, ja reagoida siihen. Erityisesti huoleltaa vaikutus luonnon monimuotoisuuteen. [Mai Kivelä: Hyvä!]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Vestman.

18.11 Heikki Vestman kok: Arvoisa puhemies! Sähkölaitteet kehittyvät nopeasti, ja niillä on merkittävä potentiaali liikenteen päästöjen leikkaamiseksi järkevästi ilman autoilijan kohtuutonta kurittamista. Power-to-x-tekniikalla voidaan valmistaa synteettisiä polttoaineita ilman hiilidioksidista ja vedestä vähähiilisesti tuotetun sähkön avulla. Valmistusprosessi on päästötön, ja siinä sidotaan ilmakehään päätyvää hiiltä uusiokäytettäväksi energiaksi. LUT-yliopiston projektin arvioiman perusteella hiilidioksidin talteenotto ilmakehästä ja savupiipusta on välttämätöntä, jotta maapallon keskilämpötilan nousua vuosisadan loppuun mennessä voidaan rajoittaa 1,5 asteeseen celsiusta. Laskelman mukaan, jos kaikki biopohjaiset hiilidioksidipäästöt Suomessa sijaitsevista metsäteollisuuslaitoksista otettaisiin talteen, voitaisiin niistä tehtävillä synteettisillä polttoaineilla kattaa Suo-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

men tieliikenteen polttoainetarve kokonaisuudessaan. Asiantuntija-arvioiden perusteella synteettisiä polttoaineita voitaisiin valmistaa myös kilpailukykyiseen hintaan.

Ministeri Lintilä on vastauksessaan kirjalliseen kysymykseeni todennut, että synteettiset polttoaineet voitaisiin luokitella uusiutuvan energian direktiivin toimeenpanossa jakeluvaihteen piirissä uusiutuvaksi vuoden 2022 alusta alkaen. Nyt kuitenkin hallitus on esittämässä, että synteettiset polttoaineet tuotaisiin jakeluvaihteen piiriin vasta vuoden 23 alusta. On vaikea ymmärtää, miksi hallitus ei ole pyrkinyt edistämään puhtaan kotimaisen sähköbensan tuotannon ylösajoa mahdollisimman nopeasti. On harmillista, että ministeri ei ole enää keskustelussa paikalla. Tähän olisi ollut tärkeää saada selvennystä.

EU:n käyttämä energiatuotantomuotojen luokittelu eli taksonomia määrittää sen, miten eri tavoin tuotettuja energian tuotantomuotoja kohdellaan unionin politiikassa ja direktiivivaihteen suhteen. Ydinvoimalla tuotettu sähkö on erittäin vähähiilistä, mutta EU:n taksonomia uhkaa suhtautua ydinsähköön silti vähemmän myönteisesti kuin aurinko- ja tuulivoimalla tuotettuun sähköenergiaan — näin, vaikka tieteellisiä perusteita ydinsähkön rajaamiseksi kannusteiden ulkopuolelle ei ole. Myös julkisuuteen vuodettu komission tieteellinen raportti arvioi, että ydinvoima olisi perusteltua luokitella EU:n taksonomian piirissä kestäväksi.

Ydinvoimalla tuotetut synteettiset polttoaineet voivat olla Suomelle suuri mahdollisuus. Jo lähitulevaisuudessa Suomen ydinvoimatuotantokapasiteetti tulee kasvamaan. Ydinvoimaloiden kylkeen asetettavilla elektrolyysereillä voitaisiin tuottaa merkittäviä määriä uusiutuvaa sähköä. Vähähiilinen ydinsähkö olisi järkevää ohjata tieliikenteen päästöjen vähentämiseen.

Arvoisa puhemies! Biopolttoaineet ovat uusiutuva vaihtoehto eri liikkuemuotojen energianlähteeksi, mutta niiden ydinhaaste on raaka-ainepohjan rajallisuus, kuten tässä keskustelussa ollaan kuultu. Kestävät raaka-aineet ovat pääosin jo nyt käytössä, ja lisäpotentiaali raaka-aineiden osalta on erittäin rajattu. Samasta kestävien materiaalien ja energialähteiden raaka-ainepoolista ei pystytä ammentamaan jokaiselle sektorille. EU:n direktiivimuutokset ovat yhdessä Suomen kansallisesti tiukan jakeluvaihteen kanssa nostamassa bensiinin hintaa joidenkin arvioiden mukaan jopa 68 senttiä litralta. Toivottavasti hallitus ei aio entisestään nostaa jakeluvaihteen tasoa, kuten on väläytetty. Suomen ei pitäisi ylikireillä kansallisilla omilla tavoitteillaan leikata suomalaisten ostovoimaa ja haitata maamme kilpailukykyä.

Suomea tulee joka tapauksessa haittaamaan uusiutuvan energian direktiivin rajoitus paisto- ja eläinrasvaperäisistä biopolttoaineista. Hallituksen esityksen mukaan käytettyjä paistorasvoja ja eläinrasvoja koskevat uudet rajoitukset voivat periaatteessa nostaa jakelijoiden kustannuksia tulevaisuudessa, jos näitä joudutaan korvaamaan kalliimmilla biopolttoainevaihtoehtoilla velvoitetasojen noustessa. Alan asiantuntijoiden mukaan hinnat tulevat nousemaan tämän rajoitteen vuoksi. Kansallisen poikkeuksen hakeminen, siltä osin kuin se direktiivin mukaan on mahdollista, on aivan kriittistä Suomelle.

Se, mihin tämän keskustelun aikana ei ole vastattu, on se, miten hallitus aikoo ratkaista uusiutuvien biopolttoaineiden materiaalivajeen ja siitä johtuvan hinnannousun. Toivon todella, ettei hallitus nosta jakeluvaihtetta nykyisestä, kuten on tuotu esille. Sen maksaisivat suomalaiset bensapumpulla, ja pahimmillaan siitä kärsisi ilmasto ja luonnon monimuotoisuus.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Kalli — edustaja Kalli poissa. — Edustaja Mäenpää.

18.16 **Juha Mäenpää ps:** Arvoisa puhemies! Nyt kun käsitellään jakeluvuorot, niin haluan lyhyesti tuoda oman näkemykseni tähän asiaan. Uskon vahvasti siihen, että tulevaisuuden polttoaineet meillä on vety ja biokaasu. Se, millä tavalla biokaasua voitaisiin edistää, on tällainen... Biokaasun puhtautta määritellään sillä, mikä sen metaaniluku on. Suomi on kopioinut sen käsittääkseni Ruotsista, että tällaisella huoltoasemalla tai jakelupisteellä myytävän biokaasun metaaniluvun pitää olla 90. Se tarkoittaa sitä, että sitä kaasua on tavallaan jouduttu käsittelemään ja puhdistamaan sillä tavalla, että se metaaniluku on saatu suuremmaksi. Tämä on minun tietojeni mukaan aivan turhaa, koska nykyiset käytössä olevat kaasuautoit toimivat huomattavasti pienemmällä metaaniluvulla, joka on noin 70. Jos pystyttäisiin alentamaan tätä metaaniluvun määrää, niin tämä tekisi huomattavasti edullisemmaksi ja huomattavasti helpommaksi valmistaa tieliikennekäyttöön biokaasua. Arvoisa puhemies, tämä oli se asia, minkä halusin nostaa esille, sen, että meidän ei kannata itse vaikeuttaa omilla säännöillämme, turhilla säännöillä, biokaasun yleistymistä. En ihan täysin ymmärrä tätä nykyistä sähköautovillitystä, jota ajetaan niin kuin käärmettä pyssyyn niin sanotusti. [Tuomas Kettusen välihuuto] Meidän pitäisi odottaa sillä tavalla, että tekniikka kehittyy, eikä saa lähteä liian aikaisin näitä asioita omilla määräyksillä kiristämään.

Suhtaudun erittäin myönteisesti kyllä tähän biokaasuun, [Tuomas Kettusen välihuuto] ja näkisin itsekkin siinä semmoisia asioita, että... Valitettavasti siitä on vain puhuttu, erityisesti keskustapuolue on puhunut siitä vuosikymmeniä, mutta mitään asian eteen ei ole tehty, vaan on jonkinlaisessa kiimassa vain käytetty tukirahoja tuulivoimaan. Mielestäni olisi ollut paljon järkevämpää biokaasun kehittäminen ja tukeminen sillä tavalla, että kun me tehdään biokaasua, niin me tehdään siinä rinnalla myös ympäristöteko. Me saadaan siinä rinnalla tällaista hyvää, ravinteikasta kasvien kasvua nopeuttavaa lannoitetta. Me ollaan ehkä vähän niin kuin takamatkalla tässä. Tämä olisi pitänyt aikaisemmin jo oivaltaa ja hyödyntää sitä. Elikkä tällaisen biokaasulaitoksen, jossa tuotetaan polttoainetta sähköntuotantoon tai johonkin muuhun, rinnalla saadaan semmoista lannoitetta, jossa typpi on paremmassa asennossa, ja se olisi ollut ympäristöteko.

Arvoisa puhemies! Tässä tämä minun ideani nyt oli. Tietenkin siinä on haasteita tämän eteenpäinviemiseksi. Mutta esimerkiksi kotipaikkakunnallani Ilmajoella, jossa on valtava sianlihan tuotantoa ja maataloutta, tällainen tuotannon kehittäminen, yhteisen biokaasulaitoksen rakentaminen esimerkiksi kaukolämpökeskuksen viereen ja sinne lannan kuljettaminen olisi erittäin fiksua, vaikka sitten tavallansa putkea pitkin. Näin toimitaan muun muassa Tanskassa, ja silloin pystytään hyödyntämään mahdollisimman hyvin tämä tuotettu biokaasu.

Mutta tästä nyt hallitukselle viestinä toivon sitä, että tutkitte tämän asian, voidaanko Suomessa tätä metaanilukua tiputtaa alemmas siitä 90:n tasosta, jolla kuitenkin nämä kaasuautoit toimivat. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitoksia. — Edustaja Kettunen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 41/2021 vp

18.22 **Tuomas Kettunen kesk:** Arvoisa puhemies! Tosiaan keskustelussa on lakiesitys biopolttoaineiden käytön edistämiseksi liikenteessä annetun lain muuttamiseksi ja eräksi muiksi laeiksi myös.

Puhemies! Kyllä minä ilolla tätä kaasukeskustelua olen kuunnellut ja totean, että biokaasun ottaminen nyt tähän jakeluelvoitteen piiriin on merkittävä askel kaasun liikennekäytön lisäämiseksi. Tuossa edustaja Mäenpää käytti puheenvuoron ja totesi, että Suomen Keskusta on tätä ajanut pitkään, ja niin on, ja vihdoinkin ja viimein se tulee nyt tänne isoonkin saliin käsittelyyn. Haluan kiittää ministeri Lintilää ja hallitusta, että vihdoinkin ja viimein tämä esitys on täällä eduskunnassa.

Tuossa edustaja Mäenpää toi ansiokkaassa puheenvuorossaan esille myös maatilat. Tämä esityshän on valmisteltu nyt niin, että myös maatilamittaluokan laitokset voivat siten liittyä tulevaisuudessa tähän jakeluelvoitteen piiriin.

Tämän jakeluelvoitteen lisäämisen myötä biokaasulle nyt asetetaan vero. Tästä pikkusen olen hieman eri mieltä. Ennenmin olisin sillä kannalla, että jopa jonkinäköistä kompensatiota luotaisiin siihen, että maatilat laittaisivat niitä biokaasulaitoksia pystyyn, ja hieman kriittisesti suhtaudun siihen, että tässä alussa varsinkin biokaasulle asetetaan vero.

Pääasia on, että tämä esitys nyt on tänne tullut, ja tätä ilolla tervehdin.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin talousvaliokuntaan, jolle liikenne- ja viestintävaliokunnan, maa- ja metsätalousvaliokunnan ja ympäristövaliokunnan on annettava lausunto.