

Ympäristövaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Talousvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta (HE 174/2022 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava talousvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Nicoleta Kaitazis, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Harri Haavisto, työ- ja elinkeinoministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Valtteri Härmälä, liikenne- ja viestintäministeriö
- ilmastopanelisti Jyri Seppälä, Suomen ilmastopaneeli
- tiiminvetäjä Lauri Kujanpää, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- toiminnanjohtaja Anna Virolainen-Hynnä, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- valtiovarainministeriö
- ympäristöministeriö
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Bioenergia ry
- Neste Oyj

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Metsäteollisuus ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Hallituksen esityksessä ehdotetaan jakeluvelvoitteen kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen nostamista 34 prosenttiin vuonna 2030. Valiokunta pitää nostamista tärkeänä toimenä, jolla toteutetaan keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (Kaisu) mukaisia taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteita. Jakeluvelvoite on tärkein liikenteen hiilidioksidipäästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Nostolla turvataan se, että biokaasun ja sähköpolttoaineiden ottaminen jakeluvelvoitteen piiriin tuottaa lisäisiä päästövähennyksiä ja että fossiilisia päästöjä ajetaan alas osana Suomen hiilineutraaliuspolkua.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan myös jakeluvelvoitelain muuttamista alentamalla jakeluvelvoitetta 7,5 prosenttiyksiköllä vuonna 2023. Vuoden 2023 jälkeen jakeluvelvoitetasoja kuitenkin ehdotetaan korotettavaksi kattamaan vuosilta 2022 ja 2023 toteuttamatta jääneet päästövähennykset.

Valiokunta toteaa, että velvoitteen väliaikainen alentaminen perustuu varautumisen ministeriryhmän päätöksiin, joilla ymmärrettävästi pyritään vaikuttamaan Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan seurausten johdosta pääosin aiheutuneeseen energiahintojen äkilliseen nousuun. Valiokunta kiinnittää kuitenkin talousvaliokunnan huomiota siihen, että ehdotus polttoaineen hinnan alentamiseksi jakeluvelvoitetta laskemalla on ilmastopoliittisesti epäjohdonmukainen toimi eikä edes hintavaikutuksiltaan varma. Ilmastopolitiikan johdonmukaisuuden kannalta jakeluvelvoitteen laskeminen antaa vääränlaisen markkinasignaalin hidastaen vihreää siirtymää liikenteessä. Jakeluvelvoitteen alentaminen ei ole linjassa fossiilisen ja varsinkaan venäläisen energian käytöstä irtautumisen kanssa, vaan se päinvastoin hidastaisi öljyriippuvuuden vähentämistä. Muutos lisää riippuvuutta erityisesti fossiilisesta dieselistä, sillä uusiutuvalla dieselillä katetaan tällä hetkellä merkittävä osa jakeluvelvoitteesta. Energiakriisistä huolimatta ilmastopolitiikan johdonmukaisuudesta tulee pitää kiinni, jotta yrityksille turvataan ennakoitava näkymä energiamurroksen edellyttämien investointien tekemiseen. Elinkeinoelämälle on tärkeää, että ilmastolain vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteesta pidetään kiinni.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa esitettyjen arvioiden mukaan toivottu vaikutus on erittäin epävarma, sillä polttoaineiden hinnanlasku riippuu markkinoiden reaktiosta, eikä valtio voi siten taata sen toteutumista. Velvoitteen noustessa vastaavan määrän tulevaisuudessa hintavaikutus on vastaavanlainen päinvastaiseen suuntaan eli itse asiassa hintavaikutus vain siirretään tulevaisuuteen. Vuosien 2024—2030 korkeammat velvoitetasot ovat kuitenkin välttämättömiä taakanjakoasetuksen mukaisen pakottavan, kumulatiivisen päästövähennyksen aikaansaamiseksi. Hallituksen esityksen mukaisella ratkaisulla liikenteen kumulatiiviset päästöt olisivat vuoden 2025 lopulla silti noin 0,55 miljoonaa tonnia korkeammat kuin ne olisivat ilman velvoitetasojen väliaikaista kevennystä, mistä saattaa seurata taakanjakoasetuksen mukainen sanktio. Lisäksi taakanjakoasetusta vastaava kumulatiivinen päästövähennyspolku on kirjattu Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan (RRP). Myös sen osalta voi seurata sanktio, sillä komission mukaan tavoitteiden saavuttamatta jääminen johtaa maksujen keskeyttämiseen ja jäsenvaltion saamaa taloudellista tukea voidaan vähentää.

Valiokunnan lausunto YmVL 43/2022 vp

Valiokunta pitää huolestuttavana esityksen vaikutusta myös biokaasun investointinäkymiin. Biokaasu on sisällytetty biopolttoaineiden jakeluvuorotteeseen 1.1.2022, jolloin biokaasun verottomuusedusta luovuttiin, joten jakeluvuorotteeseen vaikuttavuuden arviointi biokaasusektorin kasvunäkymiin on vielä varhaista. Valiokunta kiinnittää talousvaliokunnan huomiota kuitenkin siihen, että liikennebiokaasun tuotanto ja käyttö on kasvussa, vaikka suhteessa liikennepolttoaineiden kokonaismäärään biokaasun osuus on edelleen vähäinen. Liikennebiokaasun (biometaanin) tuotantolaitoksia on toiminnassa 24. Myönteistä potentiaalia arvioidaan olevan runsaasti erityisesti maatalouden virtojen osalta. Maatalousbiomassapohjaisen liikennebiokaasun tuotanto on valitettavasti vielä marginaalista. Biokaasun tuotanto kuitenkin parantaa omavaraisuutta ja on aluetaloudellisesti merkittävää, ja jakeluvuorotetta pidetään tärkeänä liikennebiokaasun investointien näkökulmasta ja investointien kannattavuuden parantamisessa. Toimintaympäristön epävarmuus, erityisesti muutokset jakeluvuorotteessa, heikentävät erityisesti maatalousbiomassaisen biokaasun investointinäkymiä.

Valiokunta korostaa, että uusiutuvat polttoaineet mahdollistavat jätteiden, tähteiden sekä tuotannon sivuvirtojen jalostamisen korkean lisäarvon tuotteiksi. Ravinnekierrätyksen edistäminen vähentää kasvihuonekaasupäästöjä samanaikaisesti sekä maataloudessa että liikenteessä. Kestävien raaka-aineiden saanti uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon on keskeisessä asemassa, ja merkittävää TKI-työtä tehdään jatkuvasti prosessi- ja esikäsitteilyteknologioiden kehittämiseksi, jotta teknisesti haastavampien ympäristöllisesti kestävien raaka-aineiden käyttö biopolttoaineena olisi mahdollista. Merkittävä osuus Suomessa kulutetusta uusiutuvasta polttoaineesta pohjautuu kotimaisiin raaka-aineisiin ja on tuotettu Suomessa. Jakeluvuorotteeseen muutoksilla ei tule vaarantaa uusiutuvien polttoaineiden kysyntää, sillä se hidastaa investointeja uuteen kapasiteettiin.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Ympäristövaliokunta esittää,

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto YmVL 43/2022 vp

Helsingissä 9.11.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Hanna Kosonen kesk

varapuheenjohtaja Tiina Elo vihr

jäsen Petri Huru ps

jäsen Emma Kari vihr

jäsen Mai Kivelä vas

jäsen Johan Kvarnström sd

jäsen Sheikki Laakso ps

jäsen Niina Malm sd

jäsen Kai Mykkänen kok

jäsen Mikko Ollikainen r

jäsen Juha Sipilä kesk

jäsen Saara-Sofia Sirén kok

jäsen Hussein al-Tae sd

jäsen Katja Taimela sd

jäsen Mari-Leena Talvitie kok

jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos

Valiokunnan lausunto YmVL 43/2022 vp Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Ympäristövaliokunnan käsittelyssä nyt olevassa esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia. Esityksen mukaan uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelitettä alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuodeksi 2023. Jakeluvelitteen alentamisesta johtuvat vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäävät päästövähennykset katettaisiin kuitenkin korottamalla seuraavien vuosien jakeluvelitettä. Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että vuosilta 2022 ja 2023 toteuttamatta jääneet päästövähennykset korvataan korotetuilla velvitetasoilla myöhemmin. Samalla vuoden 2030 jakeluvelitettä nostettaisiin jo 34 prosenttiin.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa sekä keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa että ilmastoj- ja energiastrategian luonnoksessa on linjauksia, joissa jakeluvelitettä ehdotettiin korotettavaksi 30 prosentista 34 prosenttiin, koska jakeluvelitteeseen sisällytettiin myös biokaasu vuoden 2022 alusta ja sähköpolttoaineet vuodesta 2023 alkaen. Valiokuntaryhmämme ei voi hyväksyä edellä olevaa linjaa näin siksi, koska pidämme hallituksen energia- ja ilmastopolitiikkaa jo lähtökohtaisesti liian kunnianhimoisena sekä ylikireänä, mikä tulee maksamaan kansalaisille paljon. Tämä näkyy niin asumisen, elämisen kuin liikkumisen kallistumisena.

Toisaalta emme voi myöskään hyväksyä valiokuntaryhmänä nyt tehtyä esitystä, sillä Perussuomalaiset ovat esittäneet, että jakeluvelitteesta tulee luopua kokonaan. Tällä toimenpiteellä olisi välitön alentava vaikutus polttonesteiden hintoihin.

Kolmanneksi emme myöskään voi allekirjoittaa esitystä, sillä sekä valiokuntaryhmänä että Perussuomalaisten eduskuntaryhmänä pelkäämme aidosti sitä, että jakeluvelitteen nosto tuo mukanaan maahamme suuria ongelmia, sillä on kuitenkin huomattava, että Suomessa liikkuminen vapaasti onnistuu laajoilla alueilla vain henkilöautolla. Täten on tärkeää, että polttoainehinnoittelu pysyy järkevällä tasolla.

Lopuksi toteamme valiokuntaryhmänä niin ikään, että tämä edellä mainittu alentava vaikutus (polttonesteiden) hintaan on kuljetusalalle ja koko Suomen kilpailukyvyllä erittäin tarpeellinen. Nyt keväällä 2022 nähty nopea ja yllättävä dieselin hinnannousu on romahduttanut kuljetusyritysten kannattavuuden, eikä näin rajuihin kustannusnousuihin ole mahdollisuuksia varautua normaalein liiketoiminnan keinoin. Lisäksi voidaan todeta, että kuljetusala onkin ajautunut jonkinlaiseen kustannus- ja kannattavuuskriisiin. Näemme myös, että Suomen huoltovarmuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että maassa toimii elinvoimainen kuljetusala kotimaisessa omistuksessa.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

Valiokunnan lausunto YmVL 43/2022 vp
Eriävä mielipide

että talousvaliokunta ottaa päätöstä tehdessään huomioon eriävässä mielipiteessä esitetyt näkökohdat.

Helsingissä 9.11.2022

Petri Huru ps
Sheikki Laakso ps