



KIRJALLINEN LAUSUNTO EDUSKUNNAN MAA- JA METSÄTALOUSVALIOKUNNALLE AIHEESTA VALTIONEUVOSTON SELONTEKO JULKISEN TALOUDEN SUUNNITELMASTA VUOSILLE 2021-2024 (VNS 1/2020 vp)

Hyvä eduskunnan maa- ja metsätalousvaliokunta,

tähän kirjalliseen lausuntoon on koottu ravinnekiertoon ja biokaasuun liittyviä asioita otettavaksi huomioon valtion keskipitkän aikavälin julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2021-2024. Valtion taloussuunnitelmassa ja hallitusohjelmassa on useita toimenpiteitä biokaasun edistämiseksi, jotka ovat ajankohtaisia myös koronaepidemiasta toipumisessa ja uudelleenrakentamisessa. Osa toimenpiteistä liittyy hallitusohjelmassa mainittuja tulevaisuusinvestointeja. Rahan sijaan osa toiminnoista vaatii enemmänkin poliittista tahtotilaa ja yhteispeliä sekä virkamiesten työpanosta.

Julkisen talouden suunnitelmassa ravinnekierron ja biokaasun kannalta keskeisimmät aiheet liittyvät kestävän kehityksen verouudistukseen (energia-, liikenne-, jäte- ja mahdollisesti myös päästöperusteisen kulutusvero), maatalouden investointien rahoitukseen ja tukijärjestelmiin sekä uusiutuvan energian investointitukiiin ja fossiilittoman liikenteen edistämiseen liittyviin toimiin.

Koemme tärkeäksi tuoda nämä asiat tietoonne tässä yhteydessä, sillä ravinteiden kiertoon ja biokaasuun (sis. myös kaasuautoilu) liittyvät toimenpiteet linkittyvät vahvasti kansallisiin toimenpiteisiin: niin koronaepidemiasta selviytymiseen, kuin myöhemmin elvytystoimiin omavaraisen ruuan- ja energiantuotantoihin liittyen. Koronaepidemiasta huolimatta, keskeisiä ovat edelleen toimet, joilla voidaan hillitä ilmastomuutosta, säilyttää luonnon monimuotoisuus ja estää vesistöjen rehevöityminen. Ravinnekierto ja biokaasu ovat paikallisia ja alueellisia toimenpiteinä näiden globaalien haasteiden ratkaisemiseksi, mikä samalla vahvistaa kansallista omavaraisuutta ja huoltovarmuutta.

1/2: Nyt kannattaa panostaa biokaasun ja kierrätysravinteiden tuotannon lisäämiseen uutta liiketoimintaa synnyttämällä

Biokaasun ja ravinnekierron edistämiseksi keskeiset toimenpiteet julkisen talouden suunnitelmassa vuosina 2021-2024 ovat:

- **MMM:n valmisteleva ravinnekiertokorvaus tulisi ottaa käyttöön** hallitusohjelman mukaisesti vuoden 2021 alusta ja liittää osaksi pysyvää maatalouden ohjauskeinovalikoimaa. Tukea tulisi kohdistaa erityisesti maatalouspohjaisten syötteiden hyödyntämiseen biokaasulaitoksissa ja liikennebiokaasun jalostamiseen sekä kierrätysravinteiden tuottamiseen. Tuki-instrumentin perusteet



tulisi julkaista mahdollisimman pian, koska nyt on se ajankohta, kun investoinnit sitä silmällä pitäen pitäisi kiireesti käynnistää.

- **Biokaasulaitosinvestoinneille on tarpeen varata energiainvestointitukea riittävän korkealla tukitasolla (30% hyväksytyistä kustannuksista) myös jatkossa.** Biokaasun tuotannon ja ravinnekierrätystoimintojen yhteensovittaminen täyttävät kiistatta uudelle teknologialle ja liiketoiminnalle asetetut määritelmät. Kierrätyslannoitteiden ja biokaasun pitää pystyä kirmämään kiinni mineraalilannoitteiden ja fossiilisten polttoaineiden valtavaa etumatkaa markkinaosuuksissa.
- **Biokaasua ja ravinnekiertoa tulisi pystyä edistämään myös uudessa CAP27-rahoituskehyspuutteessa.**
- **Biokaasu- ja lannankäsittelyinvestointituki tulisi olla käytettävissä jo vuonna 2020** hallitusohjelman mukaisesti. Tällä hetkellä tuki ei ole käytettävissä eikä käyttöönoton aikataulusta ole tietoa.

Perustelut

Jäte- ja kiertotalouspuolella ohjausvaikutus näyttäisi toimivan ja tarvittavia investointeja on syntynyt; vuoden 2020 aikana biojätteen käsittelyyn on valmistumassa neljä uutta biokaasulaitosta ja muutamaa nykyistä laitosta laajennetaan. **Maataloussyötteitä ja osin myös teollisuuden sivuvirtoja hyödyntävien laitosten investointipäätökset sen sijaan odottavat edelleen ratkaisevia poliittisia päätöksiä ja signaaleja.** Muutama uusi maatalouspohjaisia syötteitä hyödyntävä biokaasulaitos on valmistunut vuonna 2019 ja muutama laitos on parhaillaan rakenteilla. Arviointi- ja suunnitteluvaiheessa on kuitenkin satoja laitoksia.

Tällä hetkellä maatalousperäisistä massoista ainoastaan noin 160 000 tonnia on prosessoinnin piirissä, kun yksistään kotieläinten lantaa muodostuu Suomessa vuosittain noin 15 miljoonaa tonnia. Osa syntyvästä lannasta ja maan kasvukuntoa parantavasta nurmesta voitaisiin hyvinkin käsitellä biokaasulaitoksissa, jolloin **voitaisiin tuottaa uusiutuvaa energiaa, optimoida alueellista ravinnekiertoa sekä samalla luoda toimeentuloa paikalliselle tasolle.** Näin voitaisiin lisätä myös ruuantuotannossa tarvittavien tuotantopanosten omavaraisuusastetta. Muita hyötyjä ovat muun muassa pienemmät päästöt vesistöihin ja maaperän hiilensidonnin tehostuminen. Kierrätysravinteiden käyttö lannoitteena nousee yhä merkittävämmäksi, jos lannoitteiden saatavuudessa ulkomailta on häiriöitä. **Lannoitteiden saatavuus on myös huoltovarmuuskysymys.** Eurooppa on riippuvainen tuontilannoitteista, jolloin kriisin pitkittyessä on ilmeistä, että niiden hinnat lähtevät nousuun.

SBB:n arvioiden mukaan maatalousperäisistä syötteistä voitaisiin tuottaa 2 TWh biokaasua vuonna 2030, kun ohjataan biokaasutukseen noin 4,7 miljoonia tonnia lantaa (30 % vuosittaisesta lantamäärästä), 900 000 tonnia kasvisbiomassoja ja reilu 300 000 tonnia teollisuuden biohajoavia jätteitä ja sivuvirtoja. **Näin voitaisiin kierrättää vuosittain 28 000 tonnia fosforia ja 6 000 tonnia typpeä.** Tämä edellyttäisi eri



puolelle Suomea kymmeniä, ellei jopa satoja uusia biokaasulaitoksia vuoteen 2030 mennessä. Investointien kokonaissumma olisi satoja miljoonia euroja. **2 TWh vastaa lähes 180 000 henkilöauton tai lähes 5 000 raskaan ajoneuvon kaasun tarvetta/käyttöä.** Poliittisilla päätöksillä voitaisiin kysyntä ohjata nimenomaan biometaaniin fossiilisten polttoaineiden sijaan.

2/2: Energiavero-, liikennevero- kestävän kehityksen verotusuudistuksilla sekä biokaasun jakeluvelvoitteella voidaan parantaa liikennebiokaasun kilpailukykyä

Biokaasun ja ravinnekierron edistämiseksi keskeiset toimenpiteet julkisen talouden suunnitelmassa vuosina 2021-2024 ovat:

- **Energiaverotusuudistuksen (valmiste-, polttoaine-, auto- ja ajoneuvoverot) yhteydessä uusiutuvan ja kotimaisen energiamuodon tulee saada riittävästi etua suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin.**
- **Mikäli biokaasun jakeluvelvoite halutaan ottaa käyttöön, niin sen määrittely on tehtävä hyvin nopeasti ja käyttöönoton aikataulusta on kerrottava selvästi.** Jakeluvelvoitteen käyttöönotolla voi olla vaikutusta biokaasun verottomuuskohteluun. Verottomuus on ollut tähän mennessä yksi tärkeimmistä biokaasun ohjauskeinoista niin taloudellisena kannusteena kuin myös hiilidioksidipäästövähennysten näkökulmasta. Biokaasun verottomuuden kokonaissumma oli noin miljoona euroa vuonna 2018 eli kovin suuresta summasta ei ole kyse. Suomen tulee myös hakea notifiointia Euroopan komissiolta biokaasun verottomuuteen heti, sillä nykytilanne voi langettaa suomalaisille toimijoille vahingonkorvausmaksuja takautuvasti.
- **Liikennebiokaasun jakeluverkoston laajentamiseen tulee satsata.** Jakeluinfratukea tulisi kohdistaa edelleen kaasun jakeluasemaverkoston laajentamiseen sekä raskaiden ajoneuvojen kaasunjakeluinfran palvelutason nostamiseen. Erityisesti tulee varmistaa, että tukea saaneet hankkeet todella toteutuvat. Jos näyttää siltä, että tukea saaneet asemahankkeet eivät syystä tai toisesta toteudu, tulisi näistä säästyneet tuet ohjata uudelleen haettaviksi.
- **Osana liikenteen päästövähennystoimia suosittelemme vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintatuen käyttöönottoa,** jolla kannustetaan raskaiden kaasujoneuvojen hankintaan niin kuljetusyritysten kuin julkisten hankkijoiden parissa. Henkilöautoille tulee mahdollistaa konversiotuen saaminen myös jatkossa.

Perustelut

Kotimaan tieliikenteen päästöjen vähentämistalkoissa biokaasulle on kysyntää – liikenteen päästövähennystoimet olisi järkevää elyvytysmielessä kohdistaa mahdollisimman pitkälle niihin ratkaisuihin, jotka vahvistavat aluetaloutta, luovat työpaikkoja ja vahvistavat arvoketjua nimenomaan Suomessa.



Biokaasu on kotimainen käyttövoima, biokaasutuotanto ja kaasuaajoneuvoteknologiat ovat luotettavia ja kohtuullisen hintaisia verrattuna moniin kilpaileviin vaihtoehtoihin. Markkinat ovat kuitenkin edelleen kehityksen varhaisessa vaiheessa, minkä vuoksi tuki ja kannustimet ovat tarpeen. **Investointien käynnistymiseen vaikuttaa vahvasti se, miten uusiutuvan energian ja maatalouden ohjauskeinopaketit muotoutuvat.**

Yksi keskeisin tekijä on liikennebiokaasun hintakilpailukyvyn varmistaminen. **Henkilöliikenteessä biokaasu on nykyisillä ohjauskeinoilla nipin napin kilpailukykyinen, mutta raskaassa liikenteessä biometaani ei ole kilpailukykyinen.** Harva toimija on nyt valmis maksamaan extraa ekologisuudesta ja kotimaisuudesta, kun samaan aikaan fossiiliset vaihtoehdot ovat todella edullisia. Lisäksi infran laajuus ja palvelutaso mietityttävät autoilijoita. Toimivalla ohjauskeinopaketilla voidaan markkinoiden kehittymisen alkuvaiheessa parantaa biokaasun tuotantolaitoshankkeiden heikkoa kannattavuutta, joka on tunnistettu kansallisessa biokaasuohjelmassa yhdeksi biokaasualan kehityksen merkittävimäksi hidasteeksi 2020-luvulla (TEM, tammikuu 2020).

VTT:n tuoreen liikennepäästöjen perusennusteessa¹ liikennekaasun käyttö lisääntyisi raskaassa liikenteessä, mutta myös henkilö-, linja- ja pakettiautoissa. SBB:n laskelmien mukaan VTT:n perusennusteessa liikennekaasun käyttö olisi luokkaa 3,7 TWh, mikä on noin 7 % nykyisestä tieliikenteen energiankäytöstä. Mikäli liikennekaasu olisi 100%:ta biokaasua, niin silloin voitaisiin saavuttaa yli 770 000 tCO₂ päästövähennys vuodessa. **Biokaasulla pystyttäisiin näin saavuttamaan 15 prosenttia tarvittavasta päästövähennysstarpeesta**, jos kotimaan liikenteen päästöt halutaan puolittaa vuoden 2005 tasosta (11 550 000 tCO₂). Liikennebiokaasu tarjoaa kotimaisen, kestävän ja kustannustehokkaan päästöjenvähennyskeinon myös pitkälle ajanjaksolla. Biometaanilla on huomattavaa potentiaalia myös laivaliikenteen päästöjen vähentämisessä, mutta kansainvälinen laivaliikenne ei ole VTT:n tarkastelussa mukana. VTT:n perusennusteen laskennassa biokaasun osuus kaasun käytöstä on 50 %, mikä tarkoittaa vain noin 1,8 TWh biokaasun käyttöä. **SBB:n arvion mukaan biokaasun tuotanto voisi olla 4 TWh vuonna 2030 ja biokaasun taloudellisteknillinen tuotantopotentiaali on luokkaa 10 TWh.**

Lisätiedot: Anna Virolainen-Hynnä, anna.virolainen-hynna@biokierto.fi, 0400-987 805, www.biokierto.fi

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, edustaa yrityksiä ja henkilöitä, jotka ovat kiinnostuneita biokaasusta, uusiutuvista kaasuista, kaasuautoilusta ja ravinnekierrosta. SBB jäsenistön osuus Suomen biokaasun tuotannosta on lähes 70 %, käytössä olevista liikennekaasun jakeluasemista 85 % sekä yli 50 % kierrätysravinnetuotannosta.

¹ Liikenteen perusennusteessa on arvio päästökehityksestä vuoteen 2050 asti; huomioi ainoastaan olemassa olevat ohjauskeinot. Lisätietoa: [LVM:n tiedote 24.4.2020](#); [SBB:n tiedote 25.4.2020](#).