

## Ympäristövaliokunta

**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 ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava talousvaliokunnalle.

#### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Inkeri Lilleberg, työ- ja elinkeinoministeriö
- yli-insinööri Jukka Saarinen, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Ville Laasonen, ympäristöministeriö
- professori Jyri Seppälä, Suomen ympäristökeskus
- energia-asiantuntija Anssi Kainulainen, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- toiminnanjohtaja Anna Virolainen-Hynnä, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
- suojeleasiantuntija Liisa Toopakka, Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- yhteiskuntasuhdejohtaja Ilkka Räsänen, Neste Oyj
- toimitusjohtaja Petri Appel, North European Oil Trade Oy
- johtaja Marko Janhunen, UPM Biopolttoaineet

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Kotkamills Absorbex Oy

### VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Hallituksen esityksen pääasiallinen tarkoitus on uusiutuvista energialähteistä peräisin olevan energian käyttöä koskevan direktiivin, ns. RED II:n liikennettä koskevan kansallisen täytäntöönpanon edellyttämien muutosten toteuttaminen jakeluvuittelainsäädännössä. Hallituksen esityksessä ehdotetaan biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden (RFNBO-polttoaineet<sup>1</sup>) lisäämistä jakeluvuittelaisissa

## Valiokunnan lausunto YmVL 8/2021 vp

tarkoitettuna jakeluelvoitteen piiriin. Ympäristövaliokunta on tarkastellut esitystä toimialansa kannalta ja kiinnittää talousvaliokunnan huomiota seuraaviin näkökohtiin.

### *Biokaasutuotannon edistäminen*

Ympäristövaliokunta pitää biokaasun ja RFNBO-polttoaineiden lisäämistä jakeluelvoitteeseen perusteltuna, sillä sen arvioidaan edistävän biopolttoainelvelvoitteen toteutumista ja keinojen kustannustehokkuutta. Jakeluelvoite on osoittautunut tehokkaaksi keinoksi vähentää tieliikenteen päästöjä ja edistää kansallista biopolttoaineiden tuotantoa. Suomen asettama kansallinen 30 %:n jakeluelvoite vuoteen 2030 mennessä on merkittävästi direktiivin edellyttämää tasoa (14 %) tiukempi.

Biokaasun arvo liikenteessä tulee jakeluelvoitteen myötä nousemaan merkittävästi. Tämän arvioidaan vaikuttavan positiivisesti biokaasun tuotantolaitoshankkeiden kannattavuuteen ja siten edistävän biokaasutuotantoa. Kannattavuuden paraneminen voi myös edistää biokaasuun liittyvien uusien teknologioiden kehittämistä ja käyttöönottoa ja jäteraaka-aineiden hyödyntämistä eli laajasti kiertotaloutta. Yksinkertainen ja vakaa ohjauskeino tukee tavoitteena olevan uusiutuvien osuuden tehokasta saavuttamista ja parantaa investointivarmuutta.

Hallituksen esityksessä todetaan, että liikenteen päästöjen vähentämisen lisäksi uusiutuvilla polttoaineilla voi olla myös muita positiivisia vaikutuksia ympäristöön. Erityisesti kotimaisella biokaasun tuotannolla mahdollistetaan esimerkiksi ravinteiden ja orgaanisten aineiden kierrättäminen sekä muita maatalouteen ja jätehuoltoon kohdistuvia päästövähennyksiä. Näiden vaikutusten laajamittainen arviointi ei kuitenkaan ole ollut osana esityksen valmistelua. Biokaasun tuotantoon ja käyttöön sekä ravinteiden kierrätykseen kohdistuu useita toimenpiteitä, ja siksi näiden osalta on vaikeaa arvioida, mikä vaikutus juuri jakeluelvoitteella on tässä kokonaisuudessa.

Ympäristövaliokunta korostaa kotimaisen biokaasutuotannon myönteisiä oheisvaikutuksia ravinteiden ja orgaanisten aineiden kierrättämisen ja maatalouden päästövähennysten kautta. Hajautettuna biokaasutuotannon lisäämisellä voidaan saada siten myös huomattavia vesiensuojeluhyötyjä. Valiokunta pitää tärkeänä biokaasutuotannon lisäämistä, sillä siten voidaan samanaikaisesti edistää ilmasto-, vesiensuojelu-, kiertotalous- ja huoltovarmuustavoitteita.

Hallituksen esityksessä todetaan, että nykytilanteessa, kun kaasu on jakeluelvoitteen ulkopuolella, liikenteessä käytetty biometaani kasvattaa biopolttoaineiden kokonaismäärää yli jakeluelvoitteen tuoman nestemäisten biopolttoaineiden määrän. Liikennekaasun tullessa velvoitteen piiriin ja biometaanin osuuden ollessa yli 30 % velvoitteen ylittävä osuus käytännössä vähentää nestemäisten biopolttoaineiden käyttöä biopolttoaineiden kokonaismäärän ollessa vakio. Vaikutuksen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemään arvioidaan kuitenkin olevan varsin pieni. Työ- ja elinkeinoministeriön teettämän selvityksen<sup>2</sup> mukaan, jos kaasu on jakeluelvoitteen piirissä ja kokonaisvelvoite on edelleen 30 %, menetetään kaasun sisällyttämisellä velvoitteeseen 0,04 mil-

---

1 Renewable Fuels of Non-Biological Origins.

2 Jakeluelvoitteen laajentaminen; Esa Sipilä, Heidi Kiuru, Nils-Olof Nylund ja Kai Sipilä AFRY Management Consulting Oy TEC TransEnergy Consulting Oy. Raportti VN/336/2020, 4.9.2020.

## Valiokunnan lausunto YmVL 8/2021 vp

joonan tonnin päästövähennemä kaasun biometaanin osuuden ollessa 45 %. Jos biometaanin osuus olisi 100 %, vastaava menetys päästövähennyksissä olisi 0,17 miljoonaa tonnia.

Valiokunta toteaa, että muutoksen välillisten vaikutusten arviointi on haastavaa, minkä lisäksi muut toimet vaikuttavat kokonaislopputulokseen. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esimerkiksi esiin, että jos biokaasu sisällytetään liikennepolttoaineiden jakeluelvoitteeseen ilman lisäehtoja, dieselin biokomponenttiosuus vähenee ja tämä voi hidastaa raskaan liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Lisäksi on arvioitu, että muutos voi vaikuttaa päätöksiin ajoneuvojen käyttövoimista, jos kuluttajat haluavat varmuuden siitä, että he omalla toiminnallaan voivat vaikuttaa suoraan Suomen liikenteen päästökemitykseen, kuten biokaasun tankkauksen ollessa erillään jakeluelvoitteesta. Siksi olisi tärkeää, että sääntely ja muut ohjaukset ovat teknologianeutraaleja, mutta kannustavat myös tosiasiallisesti kaasumaisten biopolttoaineiden käyttöön. Tästä syystä esimerkiksi korkeaseospolttoaineiden ei tulisi kuulua jakeluelvoitteen piiriin, vaan tuottajien saaman arvon tulisi perustua kuluttajan maksamaan lisäarvoon markkinaehtoisesti.

Valiokunta korostaa, että päästöjen vähentämiseksi ja vähähiilisyyden edistämiseksi tarvitaan monipuolisia toimia eikä esimerkiksi eri ajoneuvoteknologioita tule asettaa vastakkain. Sähköautot ja varsinkin ladattavat hybridit soveltuvat hyvin kaupunkien lyhyille matkoille, kun taas pitemmille matkoille ja erityisesti raskaan liikenteen käyttöön teknologiset ratkaisut ovat vasta kehittymässä. Raskaan liikenteen näkökulmasta kaasuteknologia on vakiintunutta ja biokaasun avulla päästötaso saadaan alas. Pidemmällä aikajänteellä on nähtävissä, että erityisesti raskas liikenne voi hyödyntää vetyä ja polttokennoja.

### *Epäsuorat vaikutukset maankäyttöön*

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia, koska jakeluelvoitteen tasoa ei ehdoteta muutettavaksi eikä esitys siten vaikuta suoraan päästöihin. Myöskään kestävyyskriteerejä ei ehdoteta muutettaviksi. Kestävyyslakiin ehdotetaan kuitenkin lisättäviksi kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskriteerit RFNBO-polttoaineille. Direktiivi myös edellyttää, että ravinto- ja rehupohjaisten biopolttoaineiden osuus rajoitetaan vuoden 2020 kulutuksen tasolle ja korkean ILUC-riskin polttoaineet vuoden 2019 tasoon. ILUC-direktiivin tavoitteena on biopolttoaineiden käytöstä aiheutuvien epäsuorien maankäytön muutosten (indirect land use change, ILUC) rajoittaminen.<sup>3</sup>

Biopolttoaineiden raaka-aineiden saatavuus on maailmanlaajuisesti rajallinen, ja jo nykyinen jakeluelvoite merkitsee biopolttoaineiden tai niiden raaka-aineiden maahantuontia. Jo nyt nousevien velvoitetasojen ja lisääntyvien rajoitteiden myötä raaka-aineisiin kohdistuu huomattavia kysyntäpaineita. Korkea kansallinen jakeluelvoite johtaa tilanteeseen, jossa biopolttoaineet ohjautuvat markkinoille, joilla niistä maksetaan eniten, eikä päästöjä alentavaa kokonaisvaikutusta synny.

Suurin osa tällä hetkellä Suomessa jaeltavasta biopolttoaineesta ja suuri osa Suomessa valmistettavan biopolttoaineen raaka-aineesta tuodaan ulkomailta. Käytössä oleva raaka-ainevalikoima ra-

---

<sup>3</sup> Ns. kestävyyslain eli biopolttonesteitä, bionesteitä ja biomassapolttoaineita koskevan lain muutoksella (967/2020) pantiin täytäntöön RED II-direktiivi kestävyyskriteerisääntelyn osalta eli saatettiin voimaan direktiivin uudistetut kestävyyskriteerit ja laajennettiin kestävyysarvioinnin soveltamisalaa. Ympäristövaliokunta antoi siitä lausuntonsa YmVL 12/2020 vp—HE 70/2020 vp.

## Valiokunnan lausunto YmVL 8/2021 vp

jautuu edelleen RED II -direktiivissä asetettavien raaka-ainevelvoitteiden ja käyttökattojen myötä. Direktiivin toimeenpano edellyttää ravinto- ja rehupohjaisten biopolttoaineiden osuuden rajoittamista vuoden 2020 kulutuksen tasolle ja korkean ILUC-riskin eli epäsuorien maankäytön muutosten riskin aineiden vuoden 2019 tasoon. Lisäksi direktiivin liitteen IX B-osan raaka-aineista valmistettujen biopolttoaineiden osuus on rajattava 1,7 %:iin. Suomi on hakenut komissiolta poikkeusta nostaa tämä 3,4 %:iin. Jakeluvetoilain liitteen B osan raaka-aineiden osalta ei ole tullut ilmi kestävyteen liittyviä ongelmia. Ne ovat jäteraaka-aineita ja hyvin laajasti käytössä. Valiokunta toteaa, että komissio on määritellyt ainoastaan palmuöljyn korkean ILUC-riskin raaka-aineeksi. Suomessa palmuöljystä ei tuotettu vuonna 2019 biopolttoaineita lainkaan, joten niitä ei voi jatkossakaan käyttää. PFAD:n eli palmuöljyn rasvahappotisleen ei ole Suomessa katsottu kuuluvan liitteen raaka-aineisiin, mutta siihen sovelletaan polttoaineverolain mukaisia alempia verokantoja. Raaka-aineiden luokittelu kuuluu Energiaviraston toimivaltaan. Raaka-aineiden luokittelussa noudetaan RES ja RED II -direktiiveissä säädettyjä määritelmiä, jotka on kansallisesti toimeenpantu kestävyyslailla. Raaka-aineiden luokitusta koskeva päätös annetaan joko erillisessä ennakkotietomenettelyssä tai osana toiminnanharjoittajan kestävyysjärjestelmän hyväksyntää. Kyse on keskeisestä sääntelyratkaisusta jakeluveto- ja kestävyys sääntelyn toimeenpanossa. Valiokunta toteaa, että eri jäsenmaissa on raaka-aineista erilaisia tulkintoja.

Valiokunta toteaa, että maatalousbiomassasta tuotettuja biopolttoaineita, bionesteitä ja biomassapolttoaineita koskevat kestävyyslain 7–9 §:ssä säädetty kestävyyskriteerit. Myös määritelmät esimerkiksi ravinto- ja rehuksveille tulevat suoraan direktiivistä. Esimerkiksi nurmiin liittyvä merkittävää biokaasupotentiaalia suomalaisilla maatiloilla. Jos komissio lisää direktiivin liitteen IX raaka-aineluetteloihin uusia raaka-aineita, tulee ne lisätä myös jakeluvetoilain liitteeseen. Jäsenvaltio ei voi oma-aloitteisesti tehdä muutoksia raaka-aineluetteloon. Valiokunta pitää tärkeänä, että sääntelyn täytäntöönpanossa saadaan määritelmiin selkeyttä ja siten maatalouden kestävä biokaasupotentiaali tehokkaasti hyödynnettyä.

Ympäristövaliokunta korostaa aikaisempaan kestävyyslaista antamaansa lausuntoon viitaten, että pitkällä aikavälillä tulee tarkastella myös sääntelyn epäsuoria ympäristövaikutuksia maankäyttöön ja luonnon monimuotoisuuteen ja arvioida laajemmin sääntelyä osana ilmastopolitiikan kokonaisuutta. Biomassaa tarvitaan lyhyellä aikavälillä korvaamaan fossiilisia polttoaineita, mutta hiilineutraaliuden saavuttaminen tulee edellyttämään siirtymistä polttoon perustumattomiin teknologioihin sekä synteettisten polttoaineiden yhdisteiden käyttöä liikenteessä ja teollisuudessa, sillä kestävästi tuotetut biomassapohjaiset polttoaineet eivät riitä globaaliin kysyntään. Hiilineutraalin siirtymän nopeuttamiseksi tarvitaan Power-to-X-tekniikan (P2X) polttoaineita. Valiokunta korostaa, että hiilineutraalien synteettisten polttoaineiden pilotointia ja tuotannon käynnistämistä Suomessa tulee aktiivisesti edistää.

RFNBO-polttoaineita voidaan valmistaa muun muassa P2X-tekniikan avulla. Valiokunta korostaa P2X:ään pitkällä aikavälillä liittyvää potentiaalia ja Suomessakin olevaa korkeatasoista osaamista ja mahdollisuuksia menestyä globaaleilla markkinoilla. P2X-polttoaineiden haasteena ei ole raaka-aineresurssien rajallisuus, mutta niiden käytön esteenä on vielä vedyn ja puhtaan sähköenergian saatavuus ja hinta ja siten polttoaineen kallis hinta fossiiliseen verrattuna. Mikäli sähkön tuotannon päästöjä onnistutaan alentamaan merkittävästi ja vähäpäästöistä sähköä riittää vedyn tuotantoon, ovat P2X-tekniikan avulla valmistettujen liikennepolttoaineiden elinkaariset nettopäästöt selvästi pienemmät kuin metsäpohjaisten tai epäsuoria maankäytön muutoksia ai-

## Valiokunnan lausunto YmVL 8/2021 vp

heuttavien liikennepolttoaineiden. Tulevaisuudessa P2X-teknologia voi siten helpottaa Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Valiokunta toteaa, että vaikutusarviointien näkökulmasta merkitystä on myös sillä, että EU:n komissio julkaisee kesällä ns. 55-valmiuspaketin. Tämän laajan lainsäädäntöpaketin tarkoituksena on varmistaa, että EU saavuttaa 55 %:n päästövähennystavoitteensa vuoteen 1990 verrattuna vuonna 2030. Lainsäädännön muutostarpeita tulee myös tarkastella kiristyvien tavoitteiden ja liisääntyvän tiedon valossa tarvittaessa uudelleen.

Valiokunta korostaa lopuksi, että tulevaisuudessa päästövähennystavoitteissa on tärkeää keskittyä kokonaisvaltaiseen päästöjen vähentämiseen sektorirajat ylittäen. Tässä lähestymistavassa tieliikenteen päästövähennyskeinoja ovat esimerkiksi EU:n päästökaupan ulottaminen tieliikenteeseen, RFNBO-polttoaineiden ja biokaasun laajamittainen hyödyntäminen liikenteessä, negatiivisten päästöjen hyödyntäminen sekä liikenteen sähköistäminen. Nestemäiset uusiutuvat polttoaineet tulisi säästää lento- ja meriliikenteeseen, jossa päästöjen vähentäminen muin keinoin on haastavinta.

### VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Ympäristövaliokunta esittää,

*että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 29.4.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Hannu Hoskonen kesk  
varapuheenjohtaja Tiina Elo vihr  
jäsen Petri Huru ps  
jäsen Emma Kari vihr  
jäsen Mai Kivelä vas  
jäsen Hanna Kosonen kesk  
jäsen Johan Kvarnström sd  
jäsen Sheikki Laakso ps  
jäsen Niina Malm sd (osittain)  
jäsen Mikko Ollikainen r  
jäsen Mauri Peltokangas ps  
jäsen Saara-Sofia Sirén kok  
jäsen Katja Taimela sd  
jäsen Mari-Leena Talvitie kok  
jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos

## Valiokunnan lausunto YmVL 8/2021 vp Eriävä mielipide

### Eriävä mielipide

#### Perustelut

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi 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 uudelleen laadittu uusiutuvan energian direktiivi ((EU) 2018/2001, RED II)

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

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

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä näkee esityksessä sekä isoja ongelmia että epäoikeudenmukaisuuksia, vaikka myös mahdollisuuksia. Keskeisin 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 jakeluelvoitteen suora vaikutus polttoainesekotteen hintaan varovaisillakin hinta-arvioilla on voimakkaasti nouseva hintakehitys. Hinnat voivat nousta polttoaineiden käyttäjille helpostikin useita prosentteja. Tämä ei ole mielestämme suotavaa eikä hyväksyttävää.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä huomauttaa, että biopolttoaineiden kohonneet hinnat näkyvät välittömästi myös maamme yritysten kilpailukyvyyn heikkenemisenä. Erityisenä haasteena ja kilpailukyvyyn heikkenemisenä tämä näkyy maanteillä kulkevissa kuljetuksissa sekä niitä käyttävillä teollisuudenaloilla, kuten metsäteollisuudessa. Jotkut asiantuntijatahot ovat arvioineet, että laajentamalla velvoitejärjestelmää uusiin polttoaineisiin hintojen nousun painetta voidaan pienentää oleellisesti. Perussuomalaisten valiokuntaryhmä kyseenalaistaa näkemyksen, koska myös tulevaisuudessa on todennäköisesti painetta maailmanlaajuisista päästövähennyksistä päättämiseen, mikä aiheuttaisi painetta polttoaineverojen nostamiseen entisestään myös Suomessa.

**Valiokunnan lausunto YmVL 8/2021 vp**  
**Eriävä mielipide**

Hyvänä puolena hallituksen esityksessä on se, että meri- ja lentoliikenteen päästövähennyskeinot ja mahdolliset jakeluvaihtoehdot arvioidaan erillisinä toimina tieliikenteen jakeluvaihtoehdoista, ja meri- ja lentoliikenne on rajattu tämän esityksen ulkopuolelle. Esityksellä ei myöskään olisi merkittäviä vaikutuksia nykyisten jakelijoiden kustannuksiin.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä painottaa, että kasvihuonekaasulaskennassa käytettäviä menetelmiä sekä oletuskertoimia tulee analysoida jatkossa huolellisesti ottaen huomioon myös teknologioiden ja teollisuusprosessien kehittyminen, keskeisenä 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 sekä vetytalouden mahdollisuudet. Näin ollen olisi erityisen suotavaa, jos veroratkaisuin löydetäisiin sellainen tie, jolla sekä kuluttajat, yrittäjät että muut alan toimijat pystyisivät toimimaan ilman kohtuutonta verorasitusta ja samalla saataisiin aikaan päästövähennyksiä uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääntymisen myötä. Tuolloin kyseessä olisi todellinen win-win-tilanne kaikille osapuolille.

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitämme,

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että talousvaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kolme lausumaa (***Eriävän mielipiteen lausumaesitykset***).

***Eriävän mielipiteen lausumaesitykset***

1. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto pyrkii luomaan uusiutuvan energian ja energiatehokkaan teknologian käytölle mahdollisimman kannustavan ilmapiirin.
2. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto mahdollistaa jo tehtyjen investointien tehokkaan käytön.
3. Eduskunta edellyttää, että osana liikenteen päästövähennystavoitteisiin pyrkimistä valtioneuvosto selvittää, kuinka Suomessa voitaisiin edistää vedyn käyttöä liikennepolttoaineena osana tavoitetta tehdä Suomesta vetytalouden edelläkävijä.

Helsingissä 29.4.2021

Mauri Peltokangas ps  
Sheikki Laakso ps  
Petri Huru ps