

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 13/2010 vp

**Hallituksen esitys laiksi biopolttoaineiden
käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain
muuttamisesta**

Talousvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 19 päivänä lokakuuta 2010 lähettäessään hallituksen esityksen laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (HE 197/2010 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi talousvaliokuntaan samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausunto talousvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- ylitarkastaja Jukka Saarinen, työ- ja elinkeinoministeriö
- neuvotteleva virkamies Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- ylitarkastaja Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö

- ylitarkastaja Henri Takkinen, Liikenteen turvallisuusvirasto
- professori Kai Sipilä, Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT
- johtaja Pasi Moisio, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- varapuheenjohtaja Ari Lampinen, Suomen Biokaasuyhdistys.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- ympäristöministeriö
- Motiva Oy
- Neste Oil Oyj
- St 1 Oy
- Linja-autoliitto
- Suomen Bensinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry
- Suomen Taksiliitto
- Autotuoajat ry
- Suomen ympäristökeskus
- WWF Finland.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta puoltaa lakiehdotusten hyväksymistä seuraavin huomautuksin.

Liikenne aiheuttaa noin 18 prosenttia kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Valiokunta toteaa, että liikenteen päästöjen vähentäminen asetettujen kansallisten ja kansainvälisten tavoitteiden edellyttämällä tavalla vaatii pidem-

mällä aikavälillä biopolttoaineiden käytön lisäämistä huomattavasti nykyisestä tasosta.

Valiokunta kiinnittää huomiota kuitenkin siihen, että EU-tavoitteiden mukaan liikenteen päästöjä tulee vähentää vuoteen 2020 mennessä 16 %. Asiantuntijalausuntojen mukaan tähän tavoitteeseen voitaneen päästä jo sillä, että biopolttoaineiden jakeluvelvoite olisi 10 %. Valiokunta pitää kuitenkin esitettyä 20 %:n jakeluvelvoitetta tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena ottaen huomioon päästöjen vähentämiseen vaikuttaviin muuttujiin liittyvät epävarmuustekijät.

Valiokunta toteaa, että jatkossa biopolttoaineiden vaikutuksista tulisi kuitenkin hankkia lisää tutkimustietoa ja tarvittaessa muuttaa asetettuja tavoitteita ja sääntelyä tähän tutkimustietoon perustuvan kokonaiskuvan pohjalta. Tutkimukseen tulisi myös varata riittävästi rahoitusta jatkossa.

Esitys liittyy tavoitteiltaan keskeisesti eduskunnan käsiteltävänä parhaillaan olevaan energiaveron uudistamista koskevaan hallituksen esitykseen (HE 147/2010 vp). Liikenne- ja viestintävaliokunta piti kyseistä esitystä lausunnotsaan (LiVL 12/2010 vp) lähtökohtaisesti tavoitteiltaan kannatettavana, mutta piti mm. dieselveeron korotuksesta ammattiliikenteelle, ja erityisesti linja-autoliikenteelle ympäristöystävällisenä liikennemuotona, aiheutuvia lisäkustannuksia kohtuuttoman suurina.

Eräitä epävarmuustekijöitä

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan eri biopolttoaineiden ympäristövaikutuksista ja mm. biopolttoaineiden tuotannon kehitysvauhdista on olemassa toisistaan poikkeavia näkemyksiä. Ehdotetun jakeluvelvoitteen 20 %:n tason toteutuminen vuonna 2020 vaatii riittävää kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden tuotantoa. Asiantuntijakuulemisten mukaan on kuitenkin epävarmaa, missä määrin esim. lignoselluloosapohjaisia biopolttonesteitä jalostavat laitokset pystyvät saavuttamaan riittävän kaupallisen tuotantokapasiteetin vuoteen 2020 mennessä. Lisäksi valiokunnan saaman selvityksen mukaan tällä hetkellä on epäselvää,

millaisia kriteeristöjä ja laskentamalleja tulisi käyttää biopolttoaineiden raaka-aineiden vaatimusten mukaisuuden arviointiin.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan biopolttoaineet eivät sovellu käytettäväksi kaikissa tällä hetkellä käytössä olevissa, erityisesti bensiinikäyttöisissä, autoissa. Tietävästi myös dieselikäyttöisissä ajoneuvoissa voi esiintyä ongelmia. Kuluttajan kannalta saattaa myös olla ongelmallista, että tietävästi joidenkin automerkkien takuu aika päättyy, mikäli polttoaineen joukossa käytetään enemmän etanolia kuin 5 %. Myöskään polttoaineiden nykyiset laatu-standardit eivät salli tavallisen bensiinin joukkoon lisääväksi yli viittä prosenttia etanolia. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan standardeja ollaan kuitenkin parhaillaan muuttamassa. Valiokunta toteaa, että kuluttajien kannalta on olennaista, että heillä on jatkossa saatavilla riittävästi informaatiota siitä, millaista polttoainetta jakelupaikalla on tarjolla ja sopiiko se juuri heidän ajoneuvoihinsa.

Biopolttoaineiden raaka-ainetuotannosta ja -jakeluverkosta

Esityksen perustelujen mukaan jakeluvelvoitteen 20 %:n tason toteutumiseen pyritään pääosin kotimaisten, toisen sukupolven tuplalaskettavien biopolttoaineiden avulla. Valiokunta pitää tätä lähtökohtaa erittäin kannatettavana ja toteaa, että kansallisiin tavoitteisiin ei tule pyrkiä sellaisilla biopolttoaineilla, jotka aiheuttavat esimerkiksi polttoaineen raaka-aineen tuotannossa huomattavan negatiivisia ympäristövaikutuksia. Vaikka myös kotimaisten tuplalaskettavien biopolttoaineiden käyttöön liittyy joitakin epävarmuustekijöitä niiden kokonaisympäristövaikutusten kannalta, kotimaisen raaka-ainetuotannon riskit ovat valiokunnan saaman selvityksen mukaan pienempiä ja todennäköisesti ainakin helpommin hallittavissa. Kotimaisen raaka-aineen käyttöä puoltavat myös huoltovarmuusnäkökohdat.

Suomessa metsäteollisuudella on suunnitteilla useita laitoshankkeita, jotka perustuvat mm. metsätähteiden hyödyntämiseen biopolttoainei-

den raaka-aineena. Metsätähteeseen perustuvala synteettisellä dieselpolttoaineella voidaan valiokunnan saaman selvityksen mukaan saavuttaa erittäin korkea, jopa 95 %:n päästövähennys fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna.

Valiokunta toteaa, että lähiaikoina tulisi tehdä ratkaisuja biopolttoaineen raaka-ainetuotannon kapasiteetin kehittämiseksi ja tämän kehityksen nopeuttamiseksi. Valiokunta pitää myös kattavan maanlaajuisen biopolttoaineiden ja mm. biokaasun ja maakaasun jakeluun tarvittavan jakeluverkoston kehittämistä keskeisenä edellytyksenä biopolttoaineiden käytön yleistymisen kannalta.

Kustannusvaikutukset ammattiliikenteeseen

Biopolttoaineen hinta on korkeammista tuotantokustannuksista johtuen ilman erityisiä tukitoimia lähtökohtaisesti tavanomaista polttoainetta korkeampi. Liikennepolttoaineiden jakelijoilla on oikeus toteuttaa heitä koskeva jakeluvelvoite joko bensiinin tai dieselin jakelussa. Kaikissa bensiinikäyttöisissä ajoneuvoissa ei teknisistä syistä voida nykyisin käyttää biopolttoaineita. Dieselikäyttöisten ajoneuvojen kohdalla tätä rajoitusta ei vastaavassa määrin ole, joten on mahdollista, että jatkossa lisääntyvät kustannukset kohdistuvat voimakkaasti mm. ammattiliikenteen laajalti käyttämään dieselpolttoaineeseen.

Tällä voi olla hyvin negatiivisia vaikutuksia Suomessa jo entisestään korkeisiin logistisiin kustannuksiin, ja se heikentää myös joukkoliikenteen kannattavuutta ja toimintamahdollisuuksia. Esimerkiksi linja-autoliikenteen kokonaiskustannuksista polttoainekustannukset ovat huomattavat, noin 20 %. Kuten edellä on jo todettu, energiaverotuksen uudistamista koskevan esityksen toteutuminen esitetyssä muodossa johtaisi erityisesti linja-autoliikenteen kustannusten ja matkalippujen hintatason nousuun. Mikäli biopolttoaineen jakeluvelvoitetta koskevasta esityksestä aiheutuvat lisäkustannukset kohdistuisivat nekin dieselpolttoainetta käyttävään ammattiliikenteeseen, tämä olisi edelleen omiaan johtamaan ympäristöystävällisen joukkoliikennemuodon suosion laskemiseen. Vastaavalla ta-

valla, mutta ei aivan yhtä voimakkaina, nämä kahden esityksen kustannusvaikutukset kohdistuisivat myös dieselpolttoainetta käyttävään taksi- ja pakettiautoliikenteeseen ja kuorma-autoliikenteeseen.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esitetyllä ja todennäköisesti monia muita maita kunnianhimoisemmalla jakeluvelvoitteen tasolla vuoteen 2020 mennessä voi olla hintojen nousun kautta myös suomalaisten kuljetusyritysten kilpailuasemaa heikentäviä vaikutuksia suhteessa muiden maiden, ja erityisesti Suomen lähialueiden, Suomessa toimiviin kuljetusyrityksiin. Nämä ulkomaiset kuljetusyritykset eivät tyypillisesti hanki polttoainetta Suomen puolelta, vaan ostavat sen halvemmalla rajan toiselta puolelta.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että uusiutuvan energian ja biopolttoaineiden raaka-aineen hyväksikäytön huomattava lisääntyminen lähivuosina tulee lisäämään raskaiden tie- ym. kuljetusten tarvetta, mikä vaatii nykyistä parempaa väylien kunnossapidosta ja rahoituksesta huolehtimista jatkossa.

Valiokunnan arviot

Liikenne- ja viestintävaliokunta kannattaa kokonaisympäristövaikutuksiltaan kestävä kehityksen kriteerit täyttävien biopolttoaineiden käytön edistämistä liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Biopolttoaineiden käyttöä tulee ohjata myös verotuksellisin keinoin ympäristön kannalta parhaisiin vaihtoehtoihin, kuten toisen sukupolven biopolttoaineisiin, jotka ovat kasvi- huonekaasujen vähentämisen kannalta tehokkaita ja valmistettu kestävästi tuotetuista raaka-aineista.

Valiokunnan näkemyksen mukaan jakeluvelvoite yhdessä energiaverouudistusten kanssa antaa edellytyksiä lisätä jatkossa uusiutuvan energian käyttöä liikenteessä ja vähentää tätä kautta liikenteen päästöjä. Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että toimenpiteet eivät saa johtaa kohtuuttomiin kustannuksiin ammattiliikenteen ja erityisesti ympäristöystävällisen joukkoliikenteen kannalta.

Valiokunta katsoo, että jakeluvelvoitteen ja energiaverotuksen keinoin tulee ohjata vähäpäästöisten polttoaineiden ja moottoritekniikoiden käyttöönottoon ja samalla edistää uusia innovaatioita. Valiokunnan mielestä lähtökohdaisesti pakottavaa sääntelyä tehokkaampaa voisi kuitenkin olla pikemminkin kannustava sääntely, jossa investointitukien avulla tai muilla vastaavilla keinoilla pyritäisiin ohjaamaan esimerkiksi vanhan ajoneuvokaluston uusiutumiseen ja ympäristön kannalta edullisten liikenne-
muotojen edistämiseen.

Valiokunta pitää tärkeänä, että biopolttoaineiden käytön edistämistapojen vaikutuksia sekä liikenne- että ympäristöpoliittisiin tavoitteisiin seurataan jatkossa aktiivisesti, tuetaan asiaa koskevan tutkimustiedon hankkimista ja pyritään tarvittaessa myös muuttamaan asetettuja tavoitteita seurannan ja tutkimustiedon pohjalta.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että talousvaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavan lausuman:

Eduskunta edellyttää, että biopolttoaineiden käytön edistämistapojen vaikutuksia liikennepoliittisiin ja ympäristöpoliittisiin tavoitteisiin seurataan jatkossa tiiviisti ja tuetaan asiaa koskevaa tutkimusta. Tarvittaessa tulee ryhtyä pikaisesti asianmukaisiin toimenpiteisiin sääntelyn ja asetettujen tavoitteiden muuttamiseksi ja täydentämiseksi toteutetun seurannan ja tutkimustiedon pohjalta.

Helsingissä 10 päivänä marraskuuta 2010

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd
jäs. Leena Harkimo /kok
Kalle Jokinen /kok
Jyrki Kasvi /vihr
Risto Kuisma /sd
Lauri Kähkönen /sd
Mats Nylund /r

Pentti Oinonen /ps
Markku Pakkanen /kesk
Lyly Rajala /kok
Janne Seurujärvi /kesk
Ilkka Viljanen /kok
Anne-Mari Virolainen /kok (osit-
tain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.