7.11.2018

HE 199/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä, biopolttoaineiden käytön edistämisessä liikenteessä annetun lain muuttamisesta sekä biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain 2 §:n muuttamisesta; LVM:n lausunto

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia siten, että jakeluvelvoitetta tiukennettaisiin vuodesta 2021 alkaen. Vuonna 2029 jakeluvelvoite olisi 30,0 prosenttia. Kehittyneiden biopolttoaineiden lisävelvoitetta tiukennettaisiin myös vuodesta 2021 alkaen, ja vuonna 2030 se olisi 10,0 prosenttiyksikköä. Lisäksi lisävelvoitteen laiminlyönnistä säädettäisiin seuraamusmaksu, joka olisi 0,03 euroa megajoulelta.

Liikenne- ja viestintäministeriö suhtautuu positiivisesti hallituksen esityksen keskeisiin ehdotuksiin. Liikenteen päästöjen osuus taakanjakosektorin kokonaispäästöistä on huomattava, 40 %. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa onkin asetettu tavoitteeksi, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään 50 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Näin suureen päästövähennykseen näin nopeasti ei liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan ole mahdollista päästä ilman biopolttoaineiden osuuden kasvattamista liikennepolttoaineissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo kuitenkin, että vuoden 2030 tulisi olla jonkinlainen käännekohta biopolttoaineiden käytön kasvattamisessa liikennesektorilla. Koska biopolttoaineiden käyttö tulee liikenteessä pitkällä aikavälillä hyvin kalliiksi ja koska biopolttoaineiden raaka-aineiden saatavuus on rajallinen, liikenteen päästövähennysten tulisi vuoden 2030 jälkeen pohjautua pääasiassa liikenteen energiankulutuksen vähentämiseen, ei biopolttoaineiden käytön lisäämiseen. Energiankulutuksen vähentämiseksi keskeisimmät keinot ovat liikennesuoritteen (eli ajettujen kilometrien) kasvun taittaminen (kaupunkiseuduilla) ja ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen.

Ministeriössä on parhaillaan käynnissä Ilmastopoliittisen työryhmän (ILMO45) työ. Työryhmän syyskuussa julkistetussa väliraportissa tarkasteltiin liikenteen eri päästövähennyskeinojen mahdollisuuksia hiilettömän liikenteen saavuttamiseksi vuonna 2045. Yksi väliraportin skenaarioista keskittyi fossiilisten polttoaineiden käytön korvaamiseen biopolttoaineilla. Tässä skenaariossa liikennesuoritteen annettiin kasvaa ja autokanta pysyi vanhana ja varsin paljon kuluttavana. Sähkö- ja kaasuautojen osuus jäi pieneksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

BIO-skenaarion keskeisiksi haasteiksi muodostuivat kestävästi tuotettujen biopolttoaineiden saatavuus ja hinta. Jo tällä hetkellä uusiutuvan dieselin kansainvälisestä tuotannosta noin 40 % ohjautuu Suomeen, Ruotsiin ja Norjaan. Näiden kolmen maan suunnittelemat biopolttoainetavoitteet vuodelle 2030 nostaisivat pohjoismaisen kysynnän kaksin- tai jopa kolminkertaiseksi. Tulevaisuudessa jopa 55–60 % globaalista uusiutuvan dieselin tuotannosta ohjattaisiin Pohjoismaihin vuonna 2030.

Tuotantokustannuksista ja markkinatilanteesta johtuen biopolttoaineiden kuluttajahinta on korkeampi kuin fossiilisten polttoaineiden. Tämä aiheuttaa kuluttajille ja teollisuudelle liikennöinti- ja kuljetuskustannusten nousua. Tästä voi aiheutua merkittävää haittaa Suomen kilpailukyvylle, varsinkin jos muut kilpailevat maat päätyvät johonkin muuhun edullisemmaksi osoittautuvaan tapaan vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä.

BIO-skenaarion kustannuksia lisää myös liikennemäärien jatkuva kasvu. Mitä enemmän liikennemäärät kasvavat, sitä enemmän 30 % biopolttoainetta litramääräisesti tarkoittaa. Liikennemäärien kasvaminen kasvattaa paineita paitsi biopolttoainetuotannon, myös liikenneinfrastruktuuri-investointien lisäämiseen. Biopolttoaineista aiheutuvat kustannukset tulevat liikennesektorille maksettaviksi vuosittain. Vertailun vuoksi todettakoon, että investoinnit energiatehokkuuteen, esimerkiksi sähköautoihin, tulevat maksettavaksi vain kerran, jonka jälkeen käyttökustannukset pienenevät.

Biopolttoaineiden merkittävin suomalainen raaka-aine tulevaisuudessa on metsäpuiden biomassa. Biopolttoaineita voidaan valmistaa muiden puusta tehtävien tuotteiden valmistuksen tähteistä (sivutuotteet), metsien hakkuutähteistä (metsähake) ja varta vasten biopolttoaineiden valmistusta varten kaadetuista puista. Eräs keskeinen haaste biopolttoaineiden laajamittaisessa käyttöönotossa on, että hiilinielut voivat metsien hakkuiden kasvaessa pienentyä enemmän kuin liikenteen päästöt Suomessa. Hiilinielujen pieneneminen LULUCF-sektorilla katsotaan EU-lainsäädännössä lisäpäästöksi, joka on katettava taakanjakosektorilla – siis myös liikenteessä - tehtävillä lisäpäästövähennyksillä.

ILMO-työryhmässä on näistä syistä johtuen lähdetty rakentamaan liikenteen pitkän aikavälin ilmasto-ohjelmaa niin, että biopolttoaineiden absoluuttinen määrä ei enää vuoden 2030 jälkeen kasvaisi, vaan liikenteen päästövähennyksissä painottuisivat liikenteen kokonaisenergiankulutusta pienentävät keinot. Erityisesti toimenpiteissä tulevat painottumaan liikennesuoritteen kasvun taittamiseen sekä autokannan uudistamiseen liittyvät keinot. Sähkö- ja kaasuautojen osuus koko autokannasta tulisi saada riittävän isoksi jo 2020-luvulla, jotta vuoden 2030 jälkeen, kun päästövähennystavoitteet jälleen tiukkenevat, näitä autoja olisi riittävä määrä suhteessa uusiin tavoitteisiin. Autokannan uusiutuminen on niin hidasta, että nollapäästöisten autojen osuuden kasvattamista ei voi jättää vuoden 2030 jälkeiseen aikaan.

Biopolttoaineet ohjattaisiin vuoden 2030 jälkeen kasvavassa määrin raskaan kaluston, ja myöhemmin myös lentoliikenteen käyttöön.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi