Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafiksäkerhetsverket

LAUSUNTO

Päiväys/ Datum 21.11.2018

Dnro/Dnr TRAFI/726900/03.03.01/2018

Viite/ Referens HE 199/2018 vp / Asiantuntijapyyntö

Liikenne- ja viestintävaliokunta
23.11.2018 klo 11.30

liv@eduskunta.fi

Liikenteen turvallisuusviraston lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä, biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta sekä biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Liikenteen turvallisuusviraston lausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä, biopolttoaineiden käytön edistämisessä liikenteessä annetun lain muuttamisesta sekä biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain 2 §:n muuttamisesta. Esityksessä jakeluvelvoitetta tiukennettaisiin vuodesta 2021 alkaen niin, että vuonna 2029 biopolttoaineiden jakeluvelvoite olisi 30,0 prosenttia. Kehittyneiden biopolttoaineiden lisävelvoitetta tiukennettaisiin vuodesta 2021 alkaen niin, että vuonna 2030 se olisi 10,0 prosenttiyksikköä. Lisäksi lisävelvoitteen laiminlyönnistä säädettäisiin 0,03 EUR/MJ seuraamusmaksu. Liikenteen turvallisuusvirasto kiittää sille varatusta tilaisuudesta lausua asiasta ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

Liikenteen turvallisuusvirasto tukee hallituksen esitystä ja pitää kannatettavana esityksen tavoitteita uusiutuvan energian osuuden lisäämisestä sekä kansallisen energia- ja polttoaineomavaraisuuden kasvattamisesta. Liikenteen päästöjen osuus taakanjakosektorilla on n. 40 %. Kansallisen energia- ja ilmastostrategian tavoitteena on, että vuonna 2030 liikenteen kasvihuonekaasupäästöt on puolitettu vuoteen 2005 verrattuna. Tällä aikataululla näin suureen päästövähennykseen ei Liikenteen turvallisuusviraston arvion mukaan ole mahdollista päästä ilman biopolttoaineiden osuuden kasvattamista liikennepolttoaineissa. Mitä suurempi on ns. kehittyneiden biopolttoaineiden osuus, sitä suurempi alentava vaikutus on muihinkin kuin kasvihuonekaasupäästöihin. Suomen ajoneuvokanta on vanhaa ja mikäli sen uusiutumisnopeus ei merkittävästi nopeudu, tänään ostettava, tyypillisesti perinteisillä polttoaineilla kulkeva uusi auto on useimmissa tapauksissa käytössä vielä vuonna 2035. Näiden autojen ajokilometrikohtaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen kannalta uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen kasvattaminen on äärimmäisen tärkeää.

Biopolttoaineen käytön kasvattaminen voi luonnollisestikin olla vain rajallinen osa liikenteen päästövähennysratkaisusta. Kestävästi tuotetut ja kustannustehokkaat polttoaineiden bioraaka-aineet ovat erilaisia teollisuuden, maa- ja metsätalouden sekä yhdyskuntien sivuvirtoja ja jätteitä, joiden hyötykäyttö tulisi maksimoida, mutta joiden määrät ovat rajallisia. Lisäksi useissa tapauksissa tehokkain tapa käyttää näitä raaka-aineita on biokaasun ja lannoitteen yhteistuotanto, jossa ei synny jakeluvelvoitteen kannalta relevantteja nestemäisiä polttoaineita. Viljelyalan käyttöön tai metsien käytön voimakkaaseen lisäämiseen vain polttoainetuotantoa

varten tulisi suhtautua varauksin, varmistaen kasvihuonekaasujen väheneminen polttoaineen koko elinkaaren aikana. Hiilinielujen pieneneminen LULUCF-sektorilla katsotaan EU-lainsäädännössä lisäpäästöksi, joka on katettava taakanjakosektorin (ml. liikenne) päästövähennyksillä. Biopolttoaineiden osuuden kasvattamisella on vaikutus myös hintoihin, sillä tyypillisesti biopolttoaineiden kuluttajahinta on korkeampi kuin fossiilisten polttoaineiden, mikä saattaa johtaa liikennöinti- ja kuljetuskustannusten nousuun.

Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo, että liikenteen päästövähennysten tulisi pohjautua usealle eri tukijalalle:

- uusiutuviin polttoaineisiin;
- liikenteen suoritteiden vähentämiseen, missä se on mahdollista;
- liikennejärjestelmän ja kuljetusten tehokkuuden lisäämiseen;
- ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamiseen; sekä
- liikenteen sähköistämiseen yhdistettynä vähenevään sähköntuotannon hiili-intensiteettiin.

On oleellista saada maksimaalinen hyöty helposti saatavilla olevista biopolttoaineiden lähteistä, oli se sitten jakeluvelvoitteen kautta tai biokaasuna, joka on kasvihuonekaasupäästöjen puolesta yleensä paras uusiutuvista polttoaineista. Kestävästi tuotetut biopolttoaineet eivät kuitenkaan riitä koko ajoneuvokannalle. Ajoneuvokannan uusiutumista tulisikin ensisijaisesti nopeuttaa niin, että lyhyitä matkoja kulkeva kalusto sähköistyisi tai kulkisi biokaasulla jo reilusti ennen vuotta 2030. Pitkällä aikavälillä jakeluvelvoitteen kannalta relevantit nestemäiset biopolttoaineet tulisi kasvavassa määrin ohjata raskaan kaluston ja lentoliikenteen käyttöön.

Aki Tilli
Johtava asiantuntija