HE 48/2021 vp
Suojeluasiantuntija Liisa Toopakka
Suomen luonnonsuojeluliitto ry
TaV kirjallinen asiantuntijalausunto 27.4.2021

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi

- On tarpeen tehdä riippumaton riskiarvio nestemäisten biopolttoaineiden todellisista ympäristövaikutuksista ja siitä miten biopolttoaineiden päästövähennykset tulevaisuudessa lasketaan
- Suomen tulee sitoutua luopumaan ruoka- ja rehupohjaisista biopolttoaineista vuoteen 2025 mennessä lopettamalla ensin kaikkien syötäviin öljyihin pohjautuvien biopolttoaineiden käyttö
- Palmuöljytislettä ei tule luokitella jätteeksi vaan sivutuotteeksi ja näin seurata muiden EU-maiden käytäntöjä
- Tarvitaan arvio siitä, miten suuri osuus olisi kestävästi katettavissa kotimaisilla jätteillä ja tähteillä. Arvion pohjalta jakeluvelvoitetta voi olla syytä tarkistaa alaspäin
- Biokaasun liittäminen jakeluvelvoitteen piiriin on kannatettavaa
- Näin tehtäessä kuljettaja ei kuitenkaan voi vastaisuudessa vaikuttaa päästöihin valitsemalla biokaasua fossiilisen kaasun sijaan. Tästä syystä voisi olla perusteltua jättää biokaasun korkeaseosteinen pienkäyttö jakeluvelvoitteen ulkopuolelle ja verottomaksi tai alennetulle verotasolle
- RFNBO polttoaineiden liittäminen mukaan jakeluvelvoitteeseen on kannatettavaa

Korkeaan jakeluvelvoitteeseen liittyy ongelmia joita ei ole vielä ratkaistu

Suomi on asettanut korkeamman jakeluvelvoitteen kuin mitä EU vaatii. Velvoitetta on määrä kasvattaa vähintään 30 prosenttiin vuoteen 2029 mennessä, ja fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksessa esitettiin toisen vaiheen toimena jakeluvelvoitteen kasvattamista jopa 40 prosenttiin[1].

[1]Fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnos https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/d99a3ae3-b7f9-49df-afd2-c8f2efd3dc1d/e4e97efb-1f23-4c22-bdf1-f1fc27809030/LAUSUNTOPYYNTO_20210115060016.PDF

Rajallisten biomassojen käyttöä tulisi ohjata niihin liikenteen käyttökohteisiin, joissa siirtyminen sähköön tai muihin päästöttömiin lähteisiin ei jostain syystä ole mahdollista edes pitkällä aikavälillä, ja liikkumistarve on perusteltu. Jotta 30 prosentin jakeluvelvoite voidaan saavuttaa tieliikenteessä, on mahdollista että valtaosa nestemäisten biopolttoaineiden raaka-aineista tulisi ulkomailta. On tarpeen tehdä riippumaton riskiarvio nestemäisten biopolttoaineiden todellisista ympäristövaikutuksista ja siitä miten biopolttoaineiden päästövähennykset tulevaisuudessa lasketaan (ml. palmuöljytisleen jäteluokitus).

Hallituksen esityksen taustamateriaalissa todetaan, että *”Jakeluvelvoite on osoittautunut yhdessä verotuksen kanssa tehokkaaksi keinoksi vähentää tieliikenteen päästöjä ja edistää kansallista biopolttoaineiden tuotantoa.”* Neste tuottaa valtaosan Suomen liikenteen uusiutuvasta dieselistä, ja palmuöljyn rasvahappotisleen määrä liikenteen uusiutuvassa dieselissä on tällä hetkellä määritelty Nesteen liikesalaisuudeksi. On riski, että nostamalla jakeluvelvoitetta mahdollistetaan ja edistetään ympäristön ja ilmaston kannalta kestämättömien biopolttoainejakeiden käyttöä ja tuotantoa. Lakiin biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain muuttamisesta lisätty 31 § kestävyyskriteeriselvitys on askel avoimuuden lisäämiseksi.

Suomen tulee sitoutua luopumaan ruoka- ja rehupohjaisista biopolttoaineista vuoteen 2025 mennessä lopettamalla ensin kaikkien syötäviin öljyihin pohjautuvien biopolttoaineiden käyttö. Tämä koskee myös palmuöljyn rasvahappotislettä, joka ei ole aito jätevirta. Palmuöljytislettä ei tule luokitella jätteeksi vaan sivutuotteeksi, ja näin seurata muiden EU-maiden käytäntöjä. Tällä toimella Suomi ehkäisisi metsäkatoa ja maankäytönmuutoksesta aiheutuvia päästöjä maailmanlaajuisesti. Tarvitaan myös arvio siitä, miten suuri osuus olisi kestävästi katettavissa kotimaisilla jätteillä ja tähteillä. Arvion pohjalta jakeluvelvoitetta voi olla syytä tarkistaa alaspäin.

Nyt esitettävät muutokset koskien ravinto- ja rehukasvien ja ILUC-riskin polttoaineiden enimmäisosuuksista ja liitteen A raaka-aineiden vähimmäisosuuksista ovat siis oikean suuntaisia, mutta riittämättömiä. ILUC-riskin polttoaineille, eli palmuöljyn käytölle esitetään mahdollisuutta sertifioituna polttoaineena. Palmuöljyn vapaaehtoisia sertifikaattijärjestelmiä on kritisoitu[2], ja on riski ettei sertifikaatti riitä takaamaan tuotteen kestävyyttä.

[2] Finnwatchin blogikirjoitus aiheesta https://finnwatch.org/fi/blogi/490-tartu-haerkaeae-sarvista,-rspo

On riski, että biokaasun liittäminen jakeluvelvoitteeseen vie pois kuluttajan mahdollisuuden vaikuttaa päästöihin valitsemalla biokaasun fossiilisten vaihtoehtojen sijaan

Edellä mainittujen nestemäisiin biopohjaisiin polttoaineisiin liittyvien ongelmien vuoksi on hyvä jos nestemäisten biopolttoaineiden käyttöä pystytään korvaamaan ja vähentämään esimerkiksi biokaasun avulla.

Biokaasualan ja biokaasun käytön edistäminen liikenteessä on tärkeää, ja kannatamme biokaasun liittämistä jakeluvelvoitteen piiriin. Näin tehtäessä kuljettaja ei kuitenkaan enää voi vastaisuudessa vaikuttaa päästöihin valitsemalla biokaasua fossiilisen kaasun sijaa. Näin on, koska jakeluvelvoitteen kiintiö täytetään joka tapauksessa. Jos biokaasutankkauksella ei voi vastaisuudessa vaikuttaa päästöihin, vaarana on, että kannuste biokaasuautojen hankinnalle poistuu. Ainoaksi mahdollisuudeksi vaikuttaa suoraan päästöihin jäisi sähkön valinta käyttövoimaksi. Tästä syystä biokaasun korkeaseosteinen pienkäyttö voisi olla perusteltua jättää jakeluvelvoitteen ulkopuolelle ja verottomaksi tai alennetulle verotasolle hieman Ruotsin mallin mukaan.

Muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset liikenteen polttoaineet (RFNBO)

Esimerkiksi Power-to-X teknologian avulla valmistettujen liikennepolttoaineiden päästöt on arvioitu huomattavasti pienemmäksi kuin esimerkiksi metsäpohjaisten biopolttoaineiden. Tästä syystä RFNBO polttoaineiden liittäminen mukaan jakeluvelvoitteeseen on kannatettavaa.

Jotta sähköpolttoaineilla voidaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä tulisi tuotannossa käyttää uusiutuvista vähäpäästöisistä lähteistä tuotettua sähköä. On kuitenkin syytä kiinnittää huomiota siihen, että myös sähkön tuotantoon liittyy haitallisia ympäristövaikutuksia muutoinkin kuin ilmastopäästöinä. Sähkön käyttö suoraan liikenteen käyttövoimana voi usein olla ympäristölle paras tapa edistää kestävään liikenteeseen siirtymistä, samalla sähkömäärällä voi sähköautolla ajaa sata kilometriä ja polttomoottoriautolla 15-20 kilometriä[3].

[3] Jakeluvelvoitteen laajentamisen loppuraportti, kuva 4.8
https://tem.fi/documents/1410877/2132212/Jakeluvelvoitteen_laajentaminen_loppuraportti_julkaisu.pdf/732b8c4d-c07d-b6ca-d4a7-8af1f2a00b37/Jakeluvelvoitteen_laajentaminen_loppuraportti_julkaisu.pdf?t=1599738665281

Lisätietoja: suojeluasiantuntija Liisa Toopakka, puh. 040 504 29 89, liisa.toopakka@sll.fi

Suomen luonnonsuojeluliitto – Finnish Association for Nature Conservation
Itälahdenkatu 22 b A, FI-00210 Helsinki, Finland | tel. +358 9 228 081
www.sll.fi | toimisto@sll.fi