|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Lausunto LVM** | LVM/1217/02/2018 |
|  |  |  |
| VEO / VTO |  |  |
| Eilittä | 13.08.2018 |  |
|  |  |  |

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto: HE laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä, biopolttoaineiden käytön edistämisessä liikenteessä annetun lain muuttamisesta sekä biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain 2 §:n muuttamisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on tutustunut hallituksen esitykseksi laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä, biopolttoaineiden käytön edistämisessä liikenteessä annetun lain muuttamisesta sekä biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain 2 §:n muuttamisesta.

Hallituksen esityksessä esitetään muutettavaksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia siten, että jakeluvelvoitetta tiukennettaisiin vuodesta 2021 alkaen. Biopolttoaineiden jakeluvelvoite olisi esityksen mukaan 30% kaikesta tieliikenteeseen myydystä polttoaineesta vuonna 2030. Lisäksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki biopolttoöljyn käytön edistämisestä.

Taakanjakosektorin päästövähennyksiä tarkasteltaessa liikenteen osuus on hyvin merkittävä. Liikenteen hiilidioksidipäästöt vastaavat noin 40% taakanjakosektorin päästöistä ja noin 25% Suomen kaikista kasvihuonepäästöistä.

Kansalliseen energia- ja ilmastostrategiaan sekä keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan (KAISU) on asetettu tavoitteeksi vähentää liikenteen päästöjä puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Suurin vähennyspotentiaali on tieliikenteessä, jonne toimia erityisesti kohdistetaan. Yhtenä keskeisenä keinona päästövähennysten saavuttamiseksi on fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla ja vähäpäästöisillä vaihtoehdoilla. Vuoden 2016 energia- ja ilmastostrategian mukaan liikenteen biopolttoaineiden energiasisällön fyysinen osuus kaikesta tieliikenteeseen myydystä polttoaineesta nostetaan 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.

Liikenteen päästövähennykset on KAISU:ssa jaettu kolmeen osakokonaisuuteen: 1) liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen (1,0 Mt CO2), 2) ajoneuvojen ja muiden liikennevälineiden energiatehokkuuden parantaminen (0,6 Mt CO2) ja 3) fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla ja vähäpäästöisillä polttoaineilla ja käyttövoimilla (1,5 Mt CO2). Liikenteelle asetettujen päästövähennysten saavuttaminen edellyttää kaikkien osakokonaisuuksien päästövähennysten täysimääräistä toteutumista.

Liikenne- ja viestintäministeriö suhtautuu positiivisesti hallituksen esityksen keskeisiin ehdotuksiin. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan jakeluvelvoitteen tasainen asteittainen kiristäminen esityksen mukaisesti on kannatettava. Kiristämällä jakeluvelvoitetta tasaisesti varmistetaan vuosittainen päästövähennys, joka huomioi taakanjakopäätöksen mukaisen lineaarisen päästövähennyspolun. Hallituksen esityksen mukaan jakeluvelvoite olisi 18% vuosina 2021 ja 2022 ja kohoaisi tasaisesti 1,5 prosenttiyksikköä vuosittain vuoteen 2030 asti jolloin jakeluvelvoite olisi 30%. Lisäksi Liikenne- ja viestintäministeriö kannattaa ehdotusta rajata ylitäytön siirron mahdollisuutta.

Hallituksen esityksen vaikutusarvioinnin osalta Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää kuitenkin huomiota erityisesti ympäristö- ja taloudellisten vaikutusten arviointiin. Ympäristövaikutusten arvioinnissa hallituksen esityksessä mainitaan ainoastaan KAISU:un viedyt arviot biopolttoaineiden päästövähennyspotentiaalista. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan huomiota tulisi myös kiinnittää muiden päästöjen vähenemiseen ja näin ollen ilmanlaadun kohenemisesta saataviin ympäristö- ja terveyshyötyihin. Lisäksi ympäristövaikutuksia arvioidessa tulisi kiinnittää huomiota biopolttoaineiden tuotannon kasvaessa tarvittavaan raaka-ainepohjaan. Mikäli kasvava raaka-aineiden tarve johtaa nielujen pienenemiseen on jakeluvelvoitteen nostamisella myös negatiivinen vaikutus ilmastotavoitteiden osalta.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan myös taloudellisten vaikutusten arviointia hallituksen esityksessä tulisi laajentaa. Biopolttoaineiden valmistaminen on lähtökohtaisesti kalliimpaa kuin fossiilisen bensiinin tai dieselin. Hallituksen esitykseen tulisi sisällyttää myös arvio biopolttoaineiden 30 % osuuden vaikutuksista liikennepolttoaineiden hintaan vuosina 2020-2030. Arvio olisi hyvä eritellä bensiini- ja dieselpolttoaineen osalta, ja samalla tarkastella hinnannousun mahdollisia vaikutuksia henkilöautoilijoille toisaalta, ja ammattiliikenteelle toisaalta.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan on keskeistä taloudellisten arvioiden osalta kiinnittää huomiota myös liikennesuoritteen ja liikenteen polttoaineen kulutukseen liittyvään kehitykseen. Yhtenä keskeisenä päästövähennystoimenpiteenä on liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen, jonka avulla liikennesuoritteen kasvua pyritään hillitsemään. Toisena tavoitteena on lisätä ajoneuvojen energiatehokkuuden parantumista mikä vähentää polttoaineen kulutusta. Liikennejärjestelmän sekä ajoneuvojen energiatehokkuuden parantuminen heijastuu suoraan polttoaineen kulutukseen. Mikäli liikennejärjestelmän ja ajoneuvojen energiatehokkuuden huomattavaa parannusta ei saada aikaiseksi politiikkatoimilla, tarvitaan huomattavasti suurempi määrä biopolttoaineita (tonneina) 30 % jakeluvelvoitteen täyttämiseen. Tämä taas edellyttää huomattavasti suurempaa tuotantokapasiteettia ja näin ollen aiheuttaa lisäkustannuksia verrattuna tilanteeseen, jossa liikenteen energiatehokkuus saadaan paranemaan.

Lopuksi Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa lentoliikenteen päästövähennysten osalta biopolttoaineiden tärkeyden. Lentoliikenteen päästöt eivät kuulu taakanjakosektorin piiriin ja näin ollen biopolttoaineiden jakelua lentoliikenteeseen ei voi huomioida päästövähennyksenä taakanjakosektorilla. Lentoliikenteessä ei ole näköpiirissä energiatehokkaita vaihtoehtoisia käyttövoimia tieliikenteen tavoin. Päästövähennysten saavuttamiseksi keskeisessä roolissa on lisätä biopolttoaineiden käyttöä. Mikäli lentoliikenteen päästövähennyksiä halutaan saavuttaa tulisi mahdollisimman pitkälti painottaa toimia, jotka tukevat pidemmän aikavälin päämäärää nollapäästöisestä liikenteestä. Tämän tavoitteen saavuttamisessa avainasemassa ovat liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen ja ajoneuvokannan sähköistämisen tehokas edistäminen. Edistämällä liikenteen energiatehokkuuden parantumista sekä liikenteen sähköistymistä pystyttäisiin ohjaamaan biopolttoaineiden käyttö etenevissä määrin lentoliikenteen käyttöön.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, ettei siltä muilta osin ole huomautettavaa.

Sabina Lindström

Johtaja, liikenneneuvos

Eleonoora Eilittä

Erityisasiantuntija