

7.4.2017

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

Aika Torstai 6.4.2017

Paikka Liikenne- ja viestintäministeriö, Eteläesplanadi 16 (Sonckin sali)

Osallistujat:

Jäsenet	Anne Berner Mirja Vehkaperä Markku Rossi Jukka Kopra Markku Eestilä Ari Jalonen Jari Ronkainen Krista Kiuru Harry Wallin Mats Nylund Peter Östman Kari Uotila Katja Hänninen Olli-Poika Parviainen	liikenne- ja viestintäministeri, pj. (X) Suomen keskusta (X) klo 10.15 alkaen Suomen keskusta (X) Kansallinen kokoomus (X) Kansallinen kokoomus (X) Perussuomalaiset (X) Perussuomalaiset (X) Suomen Sosialidemokraattinen puolue (X) Suomen Sosialidemokraattinen puolue (X) Ruotsalainen kansanpuolue (X) Kristillisdemokraatit (X) Vasemmistoliitto (-) Vasemmistoliitto, varajäsen (X) klo 10.10 alkaen Vihreä liitto (-)
Päsihteeri	Mikael Nyberg	liikenne- ja viestintäministeriö (X)
Pysyvät asiantuntijat	Juhapekka Ristola Hannu Mäkinen Johanna Osenius Petteri Kuuva	liikenne- ja viestintäministeriö (X) valtiovarainministeriö (X) työ- ja elinkeinoministeriö (-) työ- ja elinkeinoministeriö, varajäsen (X)
Asiantuntijat	Jussi Palola Jukka Metsälä Marko Janhunen	Virta Oy Gasum UPM
Sihteerit	Hanna Perälä Leo Parkkonen	liikenne- ja viestintäministeriö (X) valtiovarainministeriö (X)

1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 10.05.

2. Edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyminen

Hyväksyttiin edellisen kokouksen pöytäkirja.

3. Asialistan hyväksyminen

Hyväksyttiin kokouksen asialista.

4. Liikenteen päästövähennyskeinoja

Puheenjohtaja kävi läpi energia- ja ilmastostrategian keskeisimmät linjaukset liikenteen osalta ja totesi, että biopolttoaineiden osalta ollaan jo lainsäädännön kautta pisimmällä, mutta autokannan uusiutumiseen ja henkilöautosuoritteiden kasvun pysäyttämiseen tarvitaan lisätoimia.

Jussi Palola (toimitusjohtaja, Virta Oy) esitteli sähköisen liikenteen (liite 1), Jukka Metsälä (johtaja, biokaasuliiketoiminta, Gasum) esitteli kaasualan (liite 2) ja Marko Janhunen (Vice President, Stakeholder relations, UPM Kymmene Oyj) esitteli biopolttoainealan (liite 3) näkemyksiä mahdollisuuksista liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

Alustuksien jälkeen käydyssä keskustelussa nousi esiin:

- energiatuotantotukisääntelyn huono soveltuminen maatalouteen
- liikennebiokaasun edistäminen verotuksessa
- sähköautojen akkujen uusimistarve ja -kustannukset
- lataus- ja jakeluverkon kattavuus ja kehittämien
- pitäisikö panostaa kansallisiin, pohjoismaisiin vai EU-markkinoihin ja edistämistöimiin
- kehitystrendit EU:ssa
- edistäminen ajoneuvoverotuksen, hankinta- ja innovaatiotukien vai infrastruktuurin kehittämisen avulla
- syntykö biopolttonesteiden valmistusprosessissa lannoitteita
- liikenteen päästöjen vähentämistoimenpiteiden vaikutus energiaomavaraisuuteen, huoltovarmuuteen ja sähkön saatavuuteen
- paljonko puuta kuluu uusiutuvan dieselin valmistusprosessissa, riittääkö metsien kapasiteetti
- synteettisen kaasun kehitysnäkymät

Vastauksia esille nousseisiin kysymyksiin esitettiin seuraavasti:

Petteri Kuuva, työ- ja elinkeinoministeriö:

- Energia- ja ilmastostrategian 30 prosentin biopolttoainetavoitteeseen pääsemiseksi tarvittaisiin noin 600 kilotonnia lisää biopolttoainetuotantoa, mikä tarkoittaisi nykyisen tuotannon (500 Kt) reilua kaksinkertaistamista. 600 kilotonnin lisätuotannosta puolet arvioidaan kohdistuvan puuhun ja erilaisiin puunjalostuksen sivuvirtoihin, joten esimerkiksi hakkeen käyttöön ei arvioida kohdistuvan kovin suuria paineita.
- Sähkön riittävyys ei ole esteenä sähköautojen yleistymiselle. Sähköautojen määrän kasvu on hyvä asia sähkömarkkinoiden kannalta, koska tuo joustoa.
- Sähköntuotantoa ohjataan päästökauppajärjestelmällä ja sertifikaateilla (uusiutuvat / uusiutumattomat lähteet).
- Tuontipolttoaineiden korvaaminen kotimaisella energiatuotannolla parantaa huoltovarmuutta, mutta koska varastointivelvoite koskee vain fossiilisia polttoaineita ja koska biopolttoaineiden osuus nousee merkittävästi, saattaa tulevaisuudessa tulla tarve laajentaa velvoitevarastointia myös biopolttoaineisiin.

Jussi Palola, Virta Oy:

- Akkujen elinkaari on liikennekäytössä noin 8 vuotta, jonka jälkeen niille suunnitellaan toista käyttöä staattisena sähkövarastona. Tämä on mahdollista, koska akkujen kapasiteetista on jäljellä vielä 80 prosenttia.
- Akut ovat sähköauton kallein komponentti. Akun, jolla voidaan ajaa noin 300 km, hinnan arvioidaan alenevan 5500 euroon 2020-luvun alkupuolella.
- Sähkön riittävyys ei ole ongelma, koska sähköautoistuminen lisää sähkön kulutusta noin 1,2 prosentilla (eli 1 TWh).
- Tarkoituksena on, että latauspalvelu on markkinaehtoista toimintaa. Latauksista maksetaan markkinahinta.
- Liikenteen sähköistyminen on kansantalouden kilpailukyvyn kannalta positiivinen asia, mutta Suomi ei kuitenkaan määritä sähköistymisen kehityksen kulkua, vaan se tulee muualta. Myös teollisuudelle tulee hyötyjä sähköistymisestä.

Jukka Metsälä, Gasum:

- Korosti lainsäädännön ennakoitavuuden merkitystä ja biokaasun verottomuuden jatkuvuuden merkitystä.
- Esitti, että auto- ja ajoneuvoveron perusteena oleva CO₂-päästö tulisi laskea biokaasun perusteella.
- Toi esille biokaasuun liittyvää arvoketjua ja huoltovarmuutta. Kaasun kysyntää pitää edistää tukien avulla, että saataisiin kaasukäyttöisiä autoja. Samalla tarvitaan tuotannon ja infrastruktuurin kehittämistä.

Marko Janhunen, UPM:

- Totesi, että uusiutuvan dieselin valmistuksella on vähäinen vaikutus puun kysyntään ja hakkuisiin, koska valmistuksessa käytetään pääosin erilaisia puun sivuvirtoja, ei varsinaista puuta. Puun riittävyys ei siten muodosta ongelmaa.
- Suomi edelläkävijä biopolttoaineissa, joilla voidaan tehdä kauppaa maailmanlaajuisesti. Kotimaiset ja pohjoismaiset markkinat ovat tärkeitä, EU luo raamit kehitykselle.
- Uusiutuvan dieselin säilyvyys ei ole ongelma. Uusiutuvan dieselin valmistusprosessissa ei synny lannoitteita.
- Se, pitääkö mäntyöljy jalostaa väripigmentiksi, huulipunaksi, vai uusituvaksi biopolttonesteeksi, on arvostuskysymys. Biopolttoainejalostus on kuitenkin eri asia kuin mäntyöljyn polttaminen sellaisenaan.

Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö:

- Totesi Jukka Metsälän ehdotukseen auto- ja ajoneuvoverotuksen perustamisesta biokaasun hiilidioksidipäästöihin, että auto- ja ajoneuvoverotus perustuvat autonvalmistajien ilmoittamiin päästöihin (gCo₂/km). Tämä päästö on sama esimerkiksi fossiilisella maakaasulla ja biokaasulla auton pakoputkesta mitattuna. Biopolttoaineella (biokaasu, bioetanoli ja biodiesel) saavutetaan päästövähennystä fossiiliseen polttoaineeseen nähden ainoastaan, jos biopolttoaineella saavutetaan elinkaarenai-kaista hiilidioksidivähennystä. Tämä voidaan ottaa huomioon ainoastaan polttoaineen verotuksessa, kuten Suomessa tehdään.

5. Seuraavat kokoukset (liikenne- ja viestintäministeriö, Eteläesplanadi 16, Helsinki)

26.4.2017 klo 8.00 - 9.30

5.5.2017 klo 8.00 - 9.30

24.5.2017 klo 8.00 - 9.30

7.6.2017 klo 8.00 - 9.30

22.6.2017 klo 8.00 - 9.30

15.8. klo 8.30-10.30
 7.9.2017 klo 8.00 - 9.30
 21.9.2017 klo 8.00 - 9.30
 5.10.2017 klo 8.00 - 9.30
 19.10.2017 klo 8.00 - 9.30
 9.11.2017 klo 8.00 - 9.30
 23.11.2017 klo 8.00 - 9.30
 8.12.2017 klo 9.45 - 11.15
 20.12.2017 klo 8.00 - 9.30

Puheenjohtaja kertoi, että seuraavassa kokouksessa 26.4.2017 kuullaan Esko Ahoa ja YM:n ylijohtajaa Helena Säteriä liikennejärjestelmän energiatehokkuudesta. Lisäksi työryhmälle toimitetaan muistio liikenteen tuista. 5.5.2017 kokouksessa kuullaan ilmasto-paneelin edustajaa ja ympäristöministeriön edustajaa keskipitkän aikavälin ilmastopoliittisesta suunnitelmasta (Kaisu). Tämän jälkeen alkaa keskustelu tarvittavista päästövähennystoimenpiteistä.

6. Muut asiat

Muita asioita ei ollut.

7. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 11.37.

Liitteet	Virta Oy:n esitys (liite 1) Gasumin esitys (liite 2) UPM:n esitys (liite 3)
Jakelu	Parlamentaarisen työryhmän jäsenet, varajäsenet, pääsihteeri, pysyvät asiantuntijat ja sihteerit Liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesjohtoryhmä