

20.4.2017

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä
leo.parkkonen@vm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Lausunto liikenteen päästövähennyskeinoista parlamentaariselle liikenneverkon rahoitusta arvioivalle työryhmälle

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä on pyytänyt sidosryhmäkuulemisessaan lausuntoja liikenteen päästövähennyksistä. Metsä Group esittää lausuntonaan liikenteen päästövähennyskeinoista seuraavaa.

1) Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

Metsä Group katsoo, että Suomen ja erityisesti suomalaisen liikenteen päästöjä tulee vähentää kustannustehokkaasti ja teknologianeutraalisti. Strategian tulisi mahdollistaa ja edistää kaikkien vähäpäästöisten energiaratkaisujen joustavaa lisäämistä, jotta liikenteen päästövähennys voidaan saavuttaa kustannustehokkaasti sekä ottaen huomioon kokonaisvaikutukset kansantalouteen ja työllisyyteen. Strategialla tai tulevilla sääntelyllä ei myöskään saa priorisoida tiettyjä teknologioita, sillä liikenteen teknologiat kehittyvät nopeasti. Liian yksipuolinen lähestymistapa voi johtaa ennalta arvaamattomien taloudellisten-, teknologisten- tai kestävyysriskien ottamiseen.

2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Teollisuuden kustannusten nousua torjuvat toimenpiteet tulisi määritellä

Sipilän hallituksen ohjelma linjaa, ettei teollisuuden kustannuksia vaalikauden aikana lisätä hallituksen toimesta ja että kaikissa ilmastopolitiikan linjauksissa huomioidaan myös maamme vientiteollisuuden kilpailukyky ja reilu taakanjako. Energia- ja ilmastostrategia painottaa maamme erityispiirteitä (kylmä ilmasto, pitkät kuljetusetäisyydet, laaja energiaintensiivinen teollisuus) ja siinä todetaan ainoastaan, että kuljetusten energiatehokkuutta parannetaan toimintatapoja kehittämällä.

Teollisuuden yleisten kustannusten ja erityisesti vientiteollisuuden raskaan liikenteen kuljetuskustannusten nousua torjuvat konkreettiset toimenpiteet tulisi määritellä ennen strategian toimeenpanoa.

3) Ovatko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?

Energia- ja ilmastostrategian mukaan valtaosa energialähteiden päästövähennyksestä aikaansaataisiin nostamalla biopolttoaineiden osuus tieliikenteen energiasisällön fyysisestä osuudesta 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä (jakeluvaiheita lukuun ottamatta). Tämä edellyttäisi 600 000 toe/v (7 TWh) lisäystä biopolttoaineiden ja bionesteiden hankintaan. Lähtökohtana on, että lisäkysyntä katetaan uudella kotimaisella tuotannolla. Biopolttoainetuotanto Suomessa nojaa tällä hetkellä kuitenkin vahvasti ulkomaisiin edullisiin jäte- ja tähderaaka-aineisiin sekä ulkomailta tuotettuihin biopolttoaineisiin, jotka eivät vaadi Suomen valtiolta julkisia tukia.

Komissio on esittänyt liikenteen uusiutuvan energian osuusvelvoitteeksi 6,8 prosenttia ja kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun ala-osuusvelvoitteeksi 3,6 prosenttia vuodelle 2030. Suomi asettuukin 30 prosentin sekoitevelvoitteen myötä eri linjoille biopolttoaineiden politiikkatoimissa verrattuna muuhun Eurooppaan. Strategia vaatisi vaihtoehtoisia ja tukevia toimenpiteitä liikenteen päästöjen leikkaamiselle sen varalta, että biopolttoaineiden sekoitevelvoitteen nostamisen avulla ei saavuteta riittäviä päästöleikkauksia.

Biopolttoaineiden tukitoimien vaikutukset tulee arvioida

Energia- ja ilmastostrategiasta puuttuu kokonaisvaltainen biopolttoaineisiin keskittyvä vaikutusarviointi koskien biopolttoaineiden tuotannon lisäystä, vaikka strategian mukaan valtaosa liikenteen päästövähennyksestä saavutettaisiin biopolttoaineilla. Koska biopolttoaineille esitetään merkittävää roolia päästöjen vähentämisessä, biopolttoaineiden tukitoimien suorat ja epäsuorat kansantaloudelliset vaikutukset tulee arvioida ennen strategian toimeenpanoa. Arviossa tulisi selvittää 30 prosentin jakeluvaiheita lukuun ottamatta vaikutukset valtiontukiin ja verotuloihin, työllisyyteen, kuluttajahintoihin, metsäteollisuuden investointeihin, vientiteollisuuden kilpailukykyyn sekä puun ja erityisesti kuitupuun riittävyyteen.

Valtioneuvoston kanslian tilaamassa Pöyryn julkaisussa ”Metsä-biomassan kustannustehokas käyttö” (helmikuu 2017) arvioidaan mm. eräitä biopolttoaineiden tuotannon lisäyksen vaikutuksia. Julkaisun mukaan puuperäisten biopolttoaineiden tuotannon lisäys yli 300 000 toe/v ohjaa puuta pois energian ja sellun tuotannosta. Tämän poistuman korvaava energian tuotanto lisää fossiilisten polttoaineiden käyttöä. Lisäksi sellun tuotannon vähennys heikentäisi työllisyyttä, sillä sellun tuotanto työllistää noin kaksi kertaa enemmän kuin biopolttoaineiden tuotanto.

Ainespuuta ei tule ohjata lainsäädännöllä biopolttoaineiden tuotantoon

EU:n biopolttoainelainsäädännön yhtenä tavoitteena on vähentää ruokapohjaisten biopolttoaineiden määrää ja edistää lähinnä jäte- ja tähdepohjaisia biopolttoaineita. Suomen tulee varmistaa, ettei lainsäädäntö ohjaa kuitupuuta biopolttoaineiden raaka-aineeksi. Kustannus- ja resurssitehokkuus sekä kiertotalousnäkökulma puoltavat jätteiden ja tähteiden käyttöä biopolttoaineiden raaka-aineena. On myös tärkeää varmistaa, ettei biopolttoaineiden edistämistoimilla vääristetä kilpailua puuraaka-ainemarkkinoilla. Pohjoinen hitaasti kasvava ja arvokas puu kannattaa ensisijaisesti jalostaa tuotteiksi, joissa sen erityisominaisuudet hyödynnetään ja joita ei voi tuottaa etelän nopeakasvuisesta puusta. Suomalaisen puun erityisominaisuudet jäävät hyödyntämättä, jos se ohjataan suoraan polttoainekäyttöön, sillä puun polttamisessa käytetään vain sen biohiilisisältö.

Kuitupuutarat ovat taloudellisessa täyskäytössä vuonna 2018

Suomen metsäteollisuuden jo toteutuksessa olevat investoinnit lisäävät 2017 loppuun mennessä puunkäyttöä noin 10 miljoonaa kuutiometriä vuodessa. Metsä Groupin Äänekosken biotuotetehtaan valmistuessa Suomen kuitupuutarat ovat taloudellisessa täyskäytössä vuonna 2018 ja metsäteollisuuden tarpeisiin tarvitaan myös tuontipuuta (liite 1).

Kuten myös edellä mainitusta Pöyryn selvityksestä käy ilmi, kuitupuubarojen täyskäyttötilanteessa puun energiankäytön tukeminen voi vähentää puun jalostamista tuotteiksi ja johtaa Suomen työllisyyden heikkenemiseen.

4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

- *millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikä alentamista tulisi edistää?*
- *miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasautot) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?*
- *miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?*

Strategian tueksi tarvitaan skenaariot biopolttoainemarkkinan ja sähkö- ja kaasumarkkinoiden kehityksestä vuoteen 2030 asti

Suomen tulisi laatia päätöksenteon tueksi EU:n ja kansallisen tason vaikutusarviot ja skenaarioanalyysit, joissa tarkastellaan EU:n ja Suomen biopolttoainemarkkinan sekä sähkö- ja kaasumarkkinoiden kehitystä vuosille 2017-2030.

Skenaarioissa tulee huomioida mm. se, että autovalmistajat lisäävät voimakkaasti sähköautojen tarjontaa lähivuosina alenevin hinnoin. Kaasu/biokaasu on monessa maassa laajemmin liikennekäytössä ja sen käyttö kasvaa myös raskaassa liikenteessä. Euroopan metsien vuotuinen

kasvu ei puolestaan riitä kattamaan kuin murto-osan EU:n liikennepolttoainetarpeesta (liite 2) eikä kotimainen puu riitä kattamaan kuin osan strategian esittämästä biopolttoainelisäyksestä Suomessa.

Energia- ja ilmastostrategia toteaa biopolttoaineiden olevan siltatuote ennen liikenteen sähköistymistä. Lyhytikäiseksi suunnitellulle markkinalle on tästä huolimatta varattu merkittävästi julkisia tukia ja hallituksen tavoitteena on yhteispohjoismaisten ja EU-tason biopolttoainemarkkinoiden syntyminen. Kaasun ja vedyn jakeluasemaverkosto sekä sähköautojen vaatima latauspisteverkko rakennetaan sen sijaan markkinaehtoisesti ja ilman julkisia tukia. Toimenpiteet sähkö- ja kaasuautomarkkinoiden vauhdittamiseksi jäävät strategiakaudella muutenkin vähäisiksi.

Metsä Group

Ilkka Hämälä

Toimitusjohtaja
Metsä Fibre

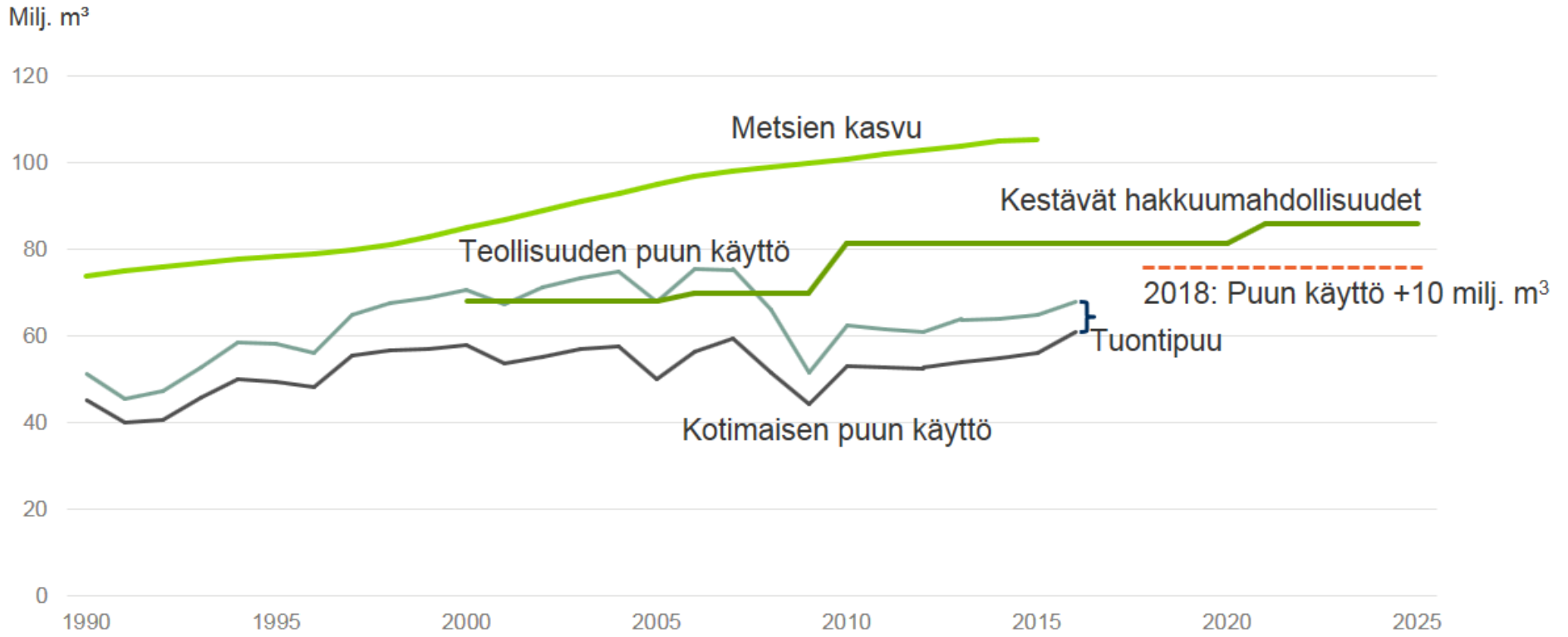
Jari Voutilainen

Logistiikkajohtaja
Metsä Group

Liite 1: Kotimaisen puun kasvu ja kestävän käytön rajat

Liite 2: Euroopan metsien vuotuinen kasvu ei riitä liikennepolttoaineisiin

Kotimaisen puun kasvu ja kestävän käytön rajat



LÄHDE
 Puun käyttö vuoteen 2015: *Luonnonvarakeskus 2016*
 Ennuste vuodelle 2016: *Pellervon taloustutkimus 2016*



Euroopan metsien vuotuinen kasvu ei riitä liikennepolttoaineisiin

Materiaalitehokkain ja eniten lisäarvoa tuottava materiaalikäyttö on jätetty täysin pois tästä tarkastelusta.

