

Fossiilittoman liikenteen tiekartta/tavaraliikenteen alatyöryhmä
14.5. klo 9-11
Skype-kokous

Läsnäolijat

Aaltonen Pekka (Logistiikkayritysten liitto), Andersson Atro (LVM), Anttila Virpi (Väylävirasto), Heikkilä Tuukka (Energiateollisuus), Herrala Ari (SKAL ry), Kudjoi Jari (AKT), Juslin Jonna (VR), Jääskeläinen Saara (LVM, pj.), Kalenoja Hanna (Autoalan tiedotuskeskus), Kallio Tero (Autotuoajat), Lahti Otto (Traficom), Laurikko Juhani (VTT), Lemström Bettina (TEM), Liimatainen Heikki (TAU), Lähde Noora (LVM), Rytty Tiina (Ammattiliitto Pro), Sandell Merja (VM), Tamminen Saara (Sitra), Virolainen-Hynnä Anna (SBB ry).

Kokous / Liikennejärjestelmän energiatehokkuus: ohjauskeinot ja vaikutusarviot

1. Kokouksen avaus ja ajankohtaiskatsaus
2. Työryhmän loppuraportin kirjoittaminen

Työryhmän loppuraporttia kirjoitetaan LVM:ssä parhaillaan, ja tavoitteena on, että suurin osa teksteistä valmistuu kesäkuun alkupuolelle mennessä. Sihteeristö jakaa tekstejä alatyöryhmien kommentoille huhti-toukokuussa muutamassa erässä. Alatyöryhmien jäsenten toivotaan osallistuvan aktiivisesti tekstien kommentointiin.

3. Läpikäytävät ohjauskeinot:
 - a. Polttoaineiden myyntilupajärjestelmä

Oskari Nokso-Koivisto esitteli Aalto-yliopiston päästökiintiö-/polttoaineiden myyntilupajärjestelmää, jossa polttoaineen hiilisisällölle asetettaisiin vuosittain pienenevä enimmäismäärä, joka sitten vaikuttaisi markkinoilla olevan (fossiilisen) polttoaineen hintaan.

Keskusteltiin mallista. Todettiin, että joissakin maissa on joko jo käytössä (Kalifornia) tai suunnitteilla (Saksa) vastaavia järjestelmiä. (Lisätietoa Saksan järjestelmästä: <https://www.cleanenergywire.org/factsheets/germanys-planned-carbon-pricing-system-transport-and-buildings>). Eräänä vertailukohteena toimii myös lyjyvä tai rikkiä koskeva lainsäädäntö muutamien vuosien tai vuosikymmenten takaa. Näissäkin on haluttu rajoittaa jonkin tietyn yhdisteen vapautumista ilmaan, ja viety tämä tavoite osaksi lainsäädäntöä.

Pohdittiin sitä, miten hyvin malli soveltuu ulkomaiseen kuljetustoimintaan (kabotaasi, transito), joka käyttää ulkomaista polttoainetta toimiessaan Suomessa? Todettiin, että ulkomaisten yritysten kohtelu tulisi miettiä erikseen, toki EU-lainsäädännön puitteissa.

Pohdittiin myös mallin vaikutusta polttoaineen hintaan. Pohdittiin, kohdentuisiko mallin aiheuttama hinnannousupaine enemmän dieseliin, koska polttoaineen jakelijoilla olisi käytettävissään itse asiassa vain muutama sopeutumiskeino pieneneviin päästökiintiöihin, eli uusiutuvan polttoaineen lisääntyvä käyttö tai päästöyksiköiden ostaminen muilta toimijoilta, ja uusiutuvan polttoaineen osuus voi edelleen kasvaa lähinnä vain dieselissä. Jos kiintiöihin pääseminen toteutettaisiin uusiutuvan polttoaineen

Id Versionumero

käyttöä lisäämällä, mallin aiheuttama hinnannousu olisi vahvasti sidoksissa uusiutuvan dieselin hintaan.

Keskusteltiin dieselin hintavaikutuksista sekä siitä, millaisia yritystukia voitaisiin mahdollisesti asettaa järjestelmän vaikutusten kompensoimiseksi. Nouseeko dieselin hinta liian suureksi? Yritystukien osalta tulee ajatella erikseen kotimarkkina- ja ulkomaankaupparyityksiä.

Ajoneuvokannan uusiutuminen edellyttää myös hankintatukia, koska ajoneuvokanta uusiutuu hitaasti. Erityisesti raskaan kaluston puolella esimerkiksi LNG-kaluston hankintatuilla on suuri merkitys niiden osuuden kasvattamisessa. Kun kannan koko on riittävä, yleistymisen etenee myös markkinaehtoisesti. Myös jakeluinfratuilla olisi merkitystä vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön mahdollistamiseksi (ja sitä kautta päästokiintiömallin vaikuttavuuden tehostamiseksi).

Pohdittiin myös sitä, pitäisikö biopolttoaineiden jakeluvuoroituksesta luopua, jos päästokiintiömalli otettaisiin käyttöön. Ainakin yleisen päästökaupan puolella on katsottu, että päällekkäinen ohjaus (päästökauppa ja velvoite yhtä aikaa) vähentävät järjestelmän kustannustehokkuutta. Lisäksi keskusteltiin siitä, tulisiko asiaa edistää ennemminkin EU-tasolla. EU:n laajuinen liikenteen päästökauppa olisi todennäköisesti parempi kuin vain Suomessa toimiva. Keskusteltiin siitä, että meriliikenteen EU-tason päästökauppa on Green Dealin mukaan todennäköisempää. Toisaalta keskusteltiin siitä, että keskipitkällä aikavälillä Suomi voi saavuttaa kilpailuetua sillä, että päästäisiin laskevalla trendille ennen muita jäsenmaita. Suomen muita maita korkeammat mitat ja massat toisaalta vaikuttavat myös.

b. Polttoaineverotus

Saara Tamminen Sitrasta alusti polttoaineverosta ja liikenteen muista veroista liikenteen päästövähennyskeinona.

Liikennealan toimijoiden näkökulmasta verotuksen pitkäaikainen linjaus olisi tarpeen esimerkiksi kalustoinvestointeja ajatellen. VM:n suunnalta todettiin, että polttoainevero voidaan kyllä laissa linjata usealle vuodelle, jos niin halutaan. Näin tehdään tällä hetkellä tupakka-verossa.

Keskusteltiin pitkään polttoaineen hintajoustopa erityisesti dieselikäyttöisessä liikenteessä. Hintajoustopa osalta kirjallisuudesta löytyy hyvin erilaisia arvoja. Suomessa erityisesti raskaassa liikenteessä substituutteja on vielä tarjolla vain vähän, koska käyttövoimavaihtoehtoja ei vielä ole kovinkaan paljoa tarjolla raskaampaan kalustoon. 0,4 kuulosti monen kokousosallistujan korvaan kovalta kertoimelta pitkäaikaisena joustona. Toisaalta tilanne vaihtoehtojen osalta on muuttumassa. Siinä mielessä aiemmat estimaatit, erityisesti henkilöautoilun osalta, voivat olla alaspäin harhaisia. Saara T:n alustuksessa ollutta hintajoustopa (0,4) pidettiin tästä näkökulmasta myös uskottavana hintajoustopa dieselille pitkäällä aikavälillä.

Keskusteltiin maakaasun hinnan kytköksistä bensiinin ja dieselin hintoihin. Käytännössä maakaasun hinta on usein seurailut bensiinin ja dieselin hinnan kehitystä, eli nestemäisten polttoaineiden veronkorotukset ovat heijastuneet myös maakaasuun. Biokaasun hinta pumpulla taas ei ilmeisesti ole vaihdellut yhtä paljoa bensiinin ja dieselin hintakehityksen mukaan.

Pohdittiin dieselin alemman verokannan mahdollisen poistamisen vaikutusta kaasuautojen käyttövoimaveroon. VM:n edustajan mukaan kaasuautojen käyttövoimaverot ei automaattisesti poistuisi, jos dieselin alemmasta verokannasta luovuttaisiin. Syynä tähän on se, että maakaasun vero ei noudata liikenteen polttoaineiden veromallia, vaan sitä verotetaan lämmityspolttoaineen (alemmalla) verotasolla.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Pohdittiin myös dieselin mahdollisten veronkorotusten vaikutusta kuljetusyritysten kustannuksiin ja mahdollista kompensatiokeinoa. Monen kokousohallitujan mielestä ammattidiesel voisi toimia hyvänä kompensatiokeinona. Siitä on maininta myös hallitusohjelmassa.

c. Ruuhkamaksut ja tiemaksut

Atro Andersson esitteli lyhyesti vielä kaksi mahdollista liikenteen päästövähennystoimenpidettä: ruuhkamaksut ja tienkäyttömaksut. Todettiin, että näistä ruuhkamaksut ovat luonteeltaan hieman erilainen toimenpide kuin muut kokouksessa käsitellyt: maksujen ensisijaisena tarkoituksena ei useinkaan ole (muualla maailmassa) ollut päästöjen vähentäminen, vaan nimenomaan ruuhkien vähentäminen ja liikenteen sujuvoittaminen. Ruuhkamaksut voidaan nähdä myös paikallisena liikenneinfran rahoituskeinona. Ruuhkamaksujen vaikutus päästöihin esim. Helsingin seudulla on arvioitu melko pieneksi (noin 0,06 Mt). Toisaalta pieniäkin päästövähennyksiä tarvitaan, sillä todennäköisesti liikenteen koko päästövähennys täytyy koota pienistä puroista.

Tavaraliikenne on ainakin periaatteessa mahdollista jättää ruuhkamaksujen ulkopuolelle, koska tavaraliikenteelle ei yhtä helposti löydy korvaavaa järjestämistapaa kuin autoilulle. Jos tavaraliikenteelle ei ole maksuja, niin vaikutus tavaraliikenteelle olisi positiivinen liikenteen sujuvuuden parantumisen vuoksi.

Tiemaksujen osalta todettiin, että kilometriverotus liittyy pidemmän aikavälin veropohjakeskusteluun. Todettiin myös, että merkitsevä ero ruuhkamaksuihin nähden on se, että valtakunnallisessa tiemaksussa tai kilometriverossa voitaisiin ottaa huomioon liikenteen verotuksen kokonaisuus ja että maksuilla voitaisiin korvata esimerkiksi polttoaineveroa tai ajoneuvoveroa. Tiemaksujen päästövähennysvaikutus riippuisi luonnollisesti asettavan maksun suuruudesta.

Keskusteltiin myös vinjettimaksusta. Vinjettimaksu voitaisiin Suomessa(kin) ottaa käyttöön, mutta sama verorasitus täytyisi sitten laittaa myös kotimaan kalustolle eivätkä kompensatiot kotimaisille yrityksille olisi mahdollisia, sillä komissio suhtautuu hyvin kriittisesti järjestelmiin, jotka täysimääräisesti kompensoidaan kotimaisille yrityksille. Mietittiin, voitaisiinko raskaan liikenteen vinjetti ja päästöt liittää toisiinsa eli tukea kotimaisia yrityksiä tukemalla vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintoja.

4. Tavaraliikenteen alatyöryhmän sidosryhmätilaisuus/työpaja, ajankohta to 28.5. klo 14-16 (etäyhteys, alusta selviää myöhemmin)

Sidosryhmätilaisuuden suunnittelu on jo pitkällä, ja kutsut tilaisuuteen lähtevät liikkeelle lähiaikoina. Tilaisuuden kohderyhmänä on elinkeinoelämä (kuljetuspalvelujen tilaajat ja tuottajat).

5. Muut asiat

Muita asioita ei ollut.

6. Kokouksen päättäminen ja seuraava kokous

Seuraava kokous pe 5.6. klo 9-11 (yhdessä henkilöliikenteen alatyöryhmän kanssa). Kokouksessa on tarkoitus läpikäydä (kursorisesti) loppuraportin maaliikenne-tekstit sekä keskustella työryhmän suosituksista.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--