

Fossiilittoman liikenteen tiekartta/henkilö- ja tavaraliikenteen alatyöryhmät
pe 5.6.20 klo 9-11
Skype-kokous

Osallistujat:

Aaltonen Pekka (Logistiikkayritysten liitto), Aho Hanna (SLL), Ampuja Outi (Traficom), Andersson Aro (LVM, pj), Anttila Virpi (Väylä), Björk Artturi (VM), Eiro Laura (ITS Finland), Herrala Ari (SKAL), Jääskeläinen Saara (LVM, pj), Kalenoja Hanna (Autoalan tiedotuskeskus), Kallio Tero (Autotuoajat), Kivimaa Paula (SYKE / Ilmastopaneeli), Koistinen Matti (Pyöräliitto), Kudjoi Jari (AKT), Lahti Otto (Traficom), Laurikko Juhani (VTT), Liimatainen Heikki (TAU), Lähde Noora (LVM), Lähde-tranta Tanja (VR), Malinen Jorma (Ammattiliitto Pro, vain esityksen ajan), Mäkelä Kaisa (YM), Mäkilä Mika (Linja-autoliitto), Nieminen Pasi (Autoliitto), Ojanen Tapio (Väylä), Peltola Vesa (Kuntaliitto), Piirainen Marko (AKT, vain esityksen ajan), Reskola Veli-Pekka (MMM), Ritonummi Timo (TEM), Rytky Tiina (Ammattiliitto Pro), Saarinen Noomi (LVM, siht.), Sandell Merja (VM), Tamminen Saara (Sitra), Tilli Aki (Traficom), Valkonen Tuire (LVM), Varila Ville (Ammattiliitto Pro), Viikuna Johanna (Kuntaliitto), Virolainen-Hynnä Anna (SBB), Välimäki Jenni (Taksiliitto)

Kokous / Yhteensovittaminen ja suositukset

1. Kokouksen avaus ja ajankohtaiskatsaus
2. Katsaus työryhmän loppuraportin kirjoittamiseen

Kolmas osio tekstejä on lähetetty alatyöryhmien kommentoille ja kommentointiaikaa on 12.6.2020 tai tarvittaessa juhannukseen saakka.

3. Työntekijänäkökulma ja oikeudenmukainen siirtymä, Ammattiliitto Pro:n ja AKT:n esitys Ammattiliitto Pron puheenjohtaja Jorma Malinen ja Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT:n puheenjohtaja Marko Piirainen pitivät esityksen oikeudenmukaisen siirtymän näkökulmasta liikenteen ilmastopolitiikassa. Pro ja AKT ovat laatineet tästä myös esitystä taustoittavan kirjallisen lausunnon, joka jaetaan työryhmälle tiedoksi.

Keskustelussa pidettiin oikeudenmukaisen siirtymän näkökulmaa tärkeänä. Alueellisen oikeudenmukaisuuden näkökulmaa pidettiin olennaisena huomioitavaksi erityisesti suoritteiden tai polttoaineiden hinnoittelussa. Esityksessä esiin nostettu tarve tavaraliikenneluvan laajentamiseen keyvempiin ajoneuvoihin (yli 2000kg lasti nykyisen yli 3000kg sijaan) ja mahdollinen päästönäkökulman vieminen tilaajavastuulakiin sai kannatusta.

4. Yhteenveto ja työryhmän suositukset maaliikenteen teksteihin

Käytiin läpi teemoittain maaliikenteen alatyöryhmien käsittelemiä toimenpiteitä.

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai päästöttömillä käyttövoimilla

Pj kertasi työryhmän työn tavoitteen: tavoite on, että liikenne on päästötöntä 2045, mikä käytännössä tarkoittaa, ettei liikenteessä olisi enää käytössä fossiilista bensiiniä tai dieseliä.

Id Versionumero

Keskusteltiin mahdollisista toimenpiteistä. Vuotta 2045 silmällä pitäen vaihtoehtoja fossiilisille polttoaineille voivat olla mm. uusiutuvien käyttövoimien 100 % jakeluvelvoite tai Aallon esityksen mukainen kotimaan liikenteen päästökauppa. Olennaista on tähdentää, ettei sanoma siitä, ettei liikenteessä ole *fossiilista* bensiiniä tai dieseliä mene sekaisin sen kanssa, ettei liikenteessä olisi polttomoottorilla toimivia ajoneuvoja 2045. Keskustelussa kannatusta sai yhteenlaskettu päästöttömien/uusiutuvien käyttövoimien jakeluvelvoite, jossa mukana voivat olla myös mm. synteettiset polttoaineet ja biokaasu. Synteettisten polttoaineiden mukanaoloa pidettiin toisaalta ehtona fossiilisista luopumiselle, mutta toisaalta synteettisille polttoaineille ei kannata tai voi vielä määrittää tavoiteosuutta.

Fossiilisten polttoaineiden myyntikieltoa pidettiin kaiultaan huonona ja riskialttiina. Eri uusiutuvien polttoaineiden hinta, kompensatiot ja riittävyys ovat olennaisia näkökulmia huomioitavaksi. Myös kaasuautojen määrän kasvu on syytä saada liikkeelle, ja tässä myös energia- ja tuotantotuet ovat keskeisiä. Raskaiden kaasuajoneuvojen hankintatukea kannatettiin.

Sähkö

Keskusteltiin suosituksista ja tavoitteista sähköisen liikenteen osalta. Sähkön ohjaaminen henkilöautopuolelle on luontevaa ja tätä tukee vahvasti myös Eu-tason puhe. Suomessa keskeistä olisi saada täyssähköautojen osuus sähköautoista kasvuun. Silti keskustelussa todettiin, ettei kannata asettaa tavoitetta liian kategorisoivaa tavoitetta esimerkiksi siitä, että kaikki henkilöautot olisivat sähköautoja 2045. EU-sääntely on huomioitava ja Suomen käyttövoimia koskevien suositusten pitäisi mukaila EU:n valtavirtaa. Muiden päästöttömien käyttövoimien rooli henkilöautoissa ja toisaalta esimerkiksi akkutuotannon tilanne on vielä avoin.

Henkilöautokannan sähköistymisen vauhdittamiseksi tukia ja verotusta on katsottava kokonaisuutena. Sähköautoihin kannustaminen työsuhdeautotuissa ja sähköauton hankintatuen laajentaminen raskaisiin ajoneuvoihin, pakettiautoihin sekä yritysten käyttöön saivat kannatusta. Sähköhenkilöautojen hankintatuki jakaa näkemyksiä tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta. Työpaikkojen latausinfrastruktuurin tukemista kannatettiin.

Työryhmä katsoi, että yhden valinnan sijaan lyhyellä aikavälillä on edistettävä samanaikaisesti kaikkia keinoja, jotka vähentävät päästöjä. Erityisesti raskaan liikenteen ja pitkän matkan liikenteen pitkän aikavälin ratkaisujen osalta suositus voisi olla pilotoida laajasti eri vaihtoehtoja ja tehdä (markkinaehtoinen) valinta pilottien perusteella.

Sähköteistä valmistuu kesäkuussa Väylän selvitys, josta pidetään esittelytilaisuus webinaarina 12.6.

Liikennevälineiden energiatehokkuus:

Keskusteltiin keinoista autokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi. Verotusta pidettiin yhtenä keskeisenä tekijänä siihen, että autokanta on vanha. Autovero vaikuttaa erityisesti hankittavien uusien autojen määrään ja tyyppiin (mikäli autovero olisi porrastettu päästöjen mukaan), polttoainevero taas kohdentuu parhaiten paljon ajaviin, mutta toisaalta myös kaikkiin ajaviin, mikä on huomioitava sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kannalta.

Verotuksen muutosten vaikutusarvioinnissa on keskeistä painottaa pitkän aikavälin vaikutuksia. Lyhyellä aikavälillä muutoksia voidaan kompensoida. Polttoaineveron korotus voi vaikuttaa autokannan uusiutumiseen erityisesti pitkällä aikavälillä. Keskusteltiin kuluttajien kyvystä arvioida pitkän aikavälin kustannuksia autohankinnassa. Raskaalla liikenteellä kustannusten vaikutus kilpailukykyyn on erityisen keskeinen ja on huomioitava tarvittaessa kompensaaion keinoin.

Id Versionumero

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

Keskusteltiin autoilun kustannuksista auton elinkaaren eri vaiheissa ja siitä, millaisia kannustaimia tämä luo kuluttajille autonhankinnassa. Keskeistä olisi myös pohtia, että verotus kannustaa erityisesti paljon ajavia valitsemaan päästöttömän vaihtoehdon.

Liikennejärjestelmän energiatehokkuus

Pj totesi alustavien vaikutusarvioiden pohjalta, että esimerkiksi yksittäisten kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimien aikaansaama päästövähennys on pieni. Keskusteltiin tarpeesta asettaa tavoite liikennesuoritteiden kasvulle ja kasvun taittamiselle. Tilastot osoittavat, että suorite ei ole merkittävästi kasvanut kaupunkiseuduilla, mutta sen sijaan maanteillä kasvua on.

Keskustelussa pidettiin pääasiassa perusteltuna asettaa tavoite suoritteiden kasvun taittamiselle ja laskulle erityisesti henkilöautoliikenteessä. Erityisesti henkilöautojen osalta tavoite suoritteesta määrittää myös kaupunkien maankäytön suunnittelua ja infran rakentamista, joka puolestaan määrittää liikkumistapoja. Todettiin, että toimenpiteitä ja vaihtoehtoja kestävään liikkumiseen tulee nostaa esille. Tähän mahdollisuutena on raideinfran kehittäminen ja keskeistä myös raideliikenteen roolin selkeyttäminen sekä henkilö- että tavaraliikenteen puolella. Uusissa MAL-sopimuksissa on jo mukana linjauksia mm. kaupunkiseutujen raideliikenteen kehittämisestä. Esim. digitalisaation keinot voivat korvata fyysistä liikkumista kokonaan ja siten vaikuttaa liikennesuoritteisiin.

Joukkoliikennettä on tuettava nykyinen tilanne ja alueelliset erot huomioiden. Joukkoliikenteen palvelut eivät tällä hetkellä ole välttämättä kilpailukykyinen vaihtoehto suurten kaupunkiseutujen ydinalueiden ulkopuolella. Digitaalisuuden, reittioppaiden ja lippujärjestelmien kehittäminen sekä vastuun selkeytys tällä alueella (kunnat-valtio) nähtiin keskeiseksi.

Raskaassa liikenteessä perusennuste ennustaa kuorma-autojen suoritteiden kääntyvän laskuun vuoden 2039 jälkeen. Raskaassa liikenteessä arvioitiin olevan potentiaalista asettaa jonkinlainen tavoite raiteille siirrettävien kuljetusten määrästä. Yhdistettyjen kuljetusten uudelleenkäynnistämiseen vaikuttaa liittyvän haasteita, mutta erityisesti uusien tuotantolaitosten sijoittuminen olisi hyvä miettiä raideyhteyksien äärelle esim. moottoriteiden sijaan.

Taloudelliset ohjauskeinot:

Pj kertoi, että tilatut vaikutusarviot tulevat antamaan mittakaavaa siitä, millaisia päästövähennyksiä eri toimilla voidaan saavuttaa ja kuinka suuri puuttuva päästövähennysosuus on. Luultavimmin jokin taloudellinen ohjauskeino tullaan tarvitsemaan tavoitteisiin pääsemiseksi. Keskusteltiin eri taloudellisista ohjauskeinoista.

Keskustelussa esitettiin toiveita siitä, että jokin taloudellinen ohjauskeino otettaisiin käyttöön. Kannatusta saivat sekä polttoaineveron nosto että ns. polttoaineen myyntilupajärjestelmä (liikenteen päästökauppa).

Myyntilupajärjestelmässä huolta herätti ns. hiilivuoto. Toisaalta esim. EU ECTS-päästökaupassa hiilivuoto ei ole osoittautunut pelätyn suuruiseksi.

Verotuksen kaikkien toimien toivottiin ohjaavan autokannan kiertoa, ja lisäksi verotuksen olevan päästöperusteista. Päästöperusteisessa verotuksessa on lisäksi huomioitava riski tuoduista autoista, joita jo nykyisin porrastettu autovero ei koske. Lisäksi keskusteltiin polttoaineveron CO₂-komponentin hintavaikutuksesta ja polttoaineveron noston vaikutuksesta ihmisten liikkumismahdollisuuksiin ja sitä kautta hyvinvointiin ja taloudelliseen toimeliaisuuteen.

Lopuksi puheenjohtajisto muistutti, että ilmastotoimenpiteillä on aina tulonjaollisia vaikutuksia, mutta haittavaikutukset on pyrittävä minimoimaan ja menetyksiä kompensoimaan.

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
----------------------------------	---	--	----------------------	--

5. Muut asiat

Elokuun varsinaisen työryhmän kokousten aikataulu on pysynyt samana (13.8. klo 13-15 ja 19.8. klo 9-11). Ensimmäisessä kokouksessa käsittelyssä on maaliikenteen tekstien kokonaisuus, suositukset ja kooste valmistuneista vaikutusarvioista. Toisessa kokouksessa paketoidaan työryhmän työ.

6. Kokouksen päättäminen

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
----------------------------------	---	--	----------------------	--