

Fossiilittoman liikenteen tiekartta/tavaraliikenteen alatyöryhmä

13.3. klo 9-11

Nh. Aleksanteri, Kirkkokatu 12, 2. krs

Läsnäolijat:

Heikki Karsimus (Teknologiateollisuus), Ville Laasonen (YM), Otto Lahti (Väylävirasto), Juhani Laurikko (VTT), Vesa Peltola (Kuntaliitto), Saara Tamminen (Sitra), Tiina Rytty (Ammattiliitto Pro), Jari Kudjoi (AKT, poistui kesken kokouksen), Anna Virolainen-Hynnä (SBB), Bettina Lemström (TEM), Ari Herrala (SKAL ry), Merja Sandell (VM), Pekka Aaltonen (Logistiikkayritysten liitto), Virpi Anttila (Väylävirasto), Atro Andersson (LVM, poistui kesken kokouksen), Saara Jääskeläinen (LVM, pj.), Noomi Saarinen (LVM, siht.)

Kokous / Biokaasu: ohjaukset ja vaikutusarviot

1. Kokouksen avaus ja ajankohtaiskatsaus

Puheenjohtaja kertoi, että Nurmon Bioenergia Oy:n biokaasua koskeva lausunto on jaettu työryhmälle eilen sekä tallennettu Tiimeriin ja Hankeikkunaan. Myös Jepuan Biokaasu Oy:ltä on pyydetty lausuntoa. Suomen Biokerto ja Biokaasu ry (SBB) on tuottanut Ruotsin lantakaasumallista muistion, joka on jaettu sähköpostitse ja tallennettu Tiimeri-työtilaan. Lisäksi pj nosti ajankohtaisena asiana esiin Volkswagenin tuoreen (VW) ilmoituksen kaasuautojen kehittämisen lopettamisesta. Ilmoituksen vaikutus huomioidaan tekeillä olevassa liikenteen perusennusteessa ja muussa fossiilittoman liikenteen tiekarttaan liittyvässä työssä.

Keskustelussa todettiin, että paljon EU-lainsäädäntöä avataan komission vihreän kehityksen ohjelman (Green deal) johdosta ja muutospaineita on. Perusennusteessa on näyttävä epävarmuudet kaasuhenkilöautojen tulevaisuudesta, mutta VW:n ilmoituksen vaikutukset eivät näy heti vaan VW:n kaasuautoja on markkinoilla ainakin vielä 5-10 vuotta.

2. Läpikäytävät toimet:

Kokouksessa ehdotettiin myös biokaasun alkuperätakuujärjestelmää huomioitavaksi työryhmän työssä, ja se sovittiin lisättäväksi toimenpiteiden listalle.

a. Autovalmistajia koskeva raja-arvolainsäädäntö ja puhtaiden ajoneuvojen hankintadirektiivi

Puheenjohtaja lupasi jakaa päivitettyt esityskalvot – kokouksessa käytössä osittain ainoastaan henkilöajoneuvoja koskevat esityskalvot.

Pj kertoi, että päästöjen raja-arvo g/tonnikilometri tullaan määrittelemään uudelleen tämän vuoden loppupuolella, ja se koskee rajallista osaa raskaasta kalustosta. Painavimmat ja suurimmat ajoneuvot ovat lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolella. Bussien osalta merkittävin toimenpide on julkisen sektorin puhtaiden ajoneuvojen hankintadirektiivi ja sen toimeenpano. Direktiivi ei koske pitkän matkan bussiliikennettä. Direktiivin mukaan hankittavista linja-autoista tulee v. 2025 loppuun mennessä olla 41 %puhtaita, ja v. 2025 jälkeen 59 %. Myös kuorma-autojen osalta direktiivi velvoittaa hankkimaan 9 % puhtaita ajoneuvoja v. 2025 loppuun mennessä ja sen jälkeen 15 %. Puhtaiksi katsotaan sähkö-, kaasu-, vety- tai uusiutuva diesel –käyttöinen ajoneuvo. Direktiivi sisältää myös maininnan elinkaaritarkastelusta.

Keskustelussa nostettiin esiin elinkaaritarkastelun epävarmuudet. Lisäksi keskusteltiin raskaan kaluston tulevaisuudennäkökulmista biokaasun näkökulmasta. Biokaasu raskaassa kalustossa on

Id Versionumero

nouseva tuote, mutta edistystä tapahtuu hitaasti. Suomessa käytössä oleva kalusto on muihin maihin verrattuna poikkeuksellisen raskasta, ja tässä kokoluokassa ajoneuvokysyntää on niin vähän, etteivät valmistajat ole lähteneet valmistamaan kaasuautoja tähän kokoluokkaan. Kaasun potentiaalin raskaille ajoneuvoille todettiin olevan suurinta keskiraskaissa ajoneuvoissa kuten jakelu- ja jäteautot.

b. Autohankintoihin liittyvät verot ja tuet, jakeluvelvoitelaki ja liikenteen päästökauppa

- (polttoaineverotus ja käyttövoimaverot, raskaan kaluston hankintatuet) ja jakeluvelvoitelaki

Pj kävi läpi nykyiset autoilun verotuksen muodot. Verotuksesta ja jakeluvelvoiteista keskusteltiin kokonaisuutena. Keskusteltiin biokaasulle mahdollisesti tulevasta polttoaineverosta ja sen tasosta.

VM kertoi nykyisestä veromallista. Se huomioi bioperäisyyden pienemmän energiasisällön kautta. Verotuksesta keskusteltaessa huomionarvoista on, että jakeluvelvoitteen ollessa olemassa, ei verotukea voida valtiontuenä jakaa samalle toimijalle eli jakelijalle.

Keskusteltiin siitä, miten päällekkäiset ohjauskeinot voidaan välttää, kun biokaasu sisällytetään jakeluvelvoitelakiin. Yhtenä vaihtoehtona voisi olla tuen keskittäminen tuotantoon. Kokonaiskuva on tärkeä, ja kotimainen bioperäinen polttoaine pitäisi saada säilymään kilpailukykyisenä, huomioiden myös nestemäisen biopolttoaineen rajallinen saatavuus.

Jakeluvelvoitelaki on jatkossa keskeisin ohjauskeino biokaasulle. Pj kertoi TEM:ön tilauksessa olevasta selvityksestä liittyen biokaasun sisällyttämisestä jakeluvelvoitelakiin. Selvitys valmistuu syksyyn mennessä.

Lopuksi keskusteltiin myös mm. liikenteen mukaan ottamisesta Euroopan laajuiseen päästökauppaan. Euroopan laajuudessa päästökaupassa kustannukset jakautuisivat tasaisemmin EU-maiden kesken. Todettiin, että älykkään liikkumisen strategia on tulossa komissiolta v. 2020 lopussa, jolloin lainsäädäntöehdotukset tulevat ulos aikaisintaan vuonna 2021. Silti jo strategia varmasti määrittää suuntaa.

- hankintatuet

Pj kertoi, että henkilöautopuolella useampi taho ei kannattanut hankintatuen ideaa, vaan esim. bioperäisten polttoaineiden hintaa pidettiin olennaisempana kannustetekijänä. Pj kertoi VERNE:n ILMO45-raportissa mallintamasta raskaiden kaasuaajoneuvojen hankintatuesta, jolla oltiin arvioitu 0,6 Mt päästövähennys. Keskustelussa tukea pidettiin selvittämisen arvoisena vaihtoehtona muutoksen alkuunsaamiseksi ja vielä puutteellisen infran kompensoimiseksi, vaikka se ei välttämättä yksin riitä.

c. Energiatuet (+ mahdolliset muut raaka-aineeseen liittyvät tuet) // tuotantotuet

Pj kertoi Sipilän hallituksen biokaasuhankkeiden tuista, joita on käytetty n. 60 milj. € vuodesta 2017 lähtien (TEM energiatukirahat) ja maaseudun yritys- ja energiatuista (MMM), joita ei ole hyödynnetty yhtä paljon, sillä rajoituksena on ollut, että biokaasu täytyy käyttää maatilalla. Erilaisten tukien ongelmana on yhteensopivuus jakeluvelvoitteen kanssa. LVM keskustelee aiheesta TEM:ön ja MMM:n kanssa.

SBB:n Anna Virolainen-Hynnä kertoi Ruotsin lantakaasumallista (muistio jaettu sähköpostitse ja Tiimeriin). Keskustelussa todettiin, että ravinnekierrätyksen kysymys lisätään toimenpiteiden listalle ja pohdittiin, voisiko tukien päällekkäisyyden saada vältettyä kohdistamalla ravinnekiertotuen maatilalle ja jakeluvelvoitteen tuottajalle.

d. Jakeluinfran rakentamisen tuet

Id Versionumero

Pj kertoi, että nykyinen tuki on voimassa 2018-2021. Tukia on haettu melko hyvin, ja lähes koko tukipotti käytetty vuosina 2018-19.

Keskustelussa jakeluinfran rakentamisen tukea pidettiin merkittävänä ohjauskeinona, joka on tuonut uusia toimijoita markkinoille. Asetusta päivitetään TEM:össä.

e. Muut mahdolliset toimet

Pj kertoi Aalto-yliopiston valmisteleavasta, liikenteen päästökauppaa tai päästökiintiöjärjestelmää koskevasta vaikutusarvioinnista.

3. Tavaraliikenteen alatyöryhmän sidosryhmätilaisuus/työpaja ma 27.4. klo 14-16 (nh. Auditorio, Eteläesplanadi 4)

Todettiin, että tilaisuutta kannattaa tässä vaiheessa valmistella pidettäväksi etäyhteyksin. Selvitellään toimintatapaa ja mahdollista alustaa tälle. *(Myöhempi lisäys 18.3.20: ajankohtaa todennäköisesti siirrettävä myöhemmäksi.)*

4. Muut asiat

Keskusteltiin prosessista. Vaikutusarvioinnit eivät luultavasti ehdi alatyöryhmien käsiteltäväksi, vaan vasta myöhemmin kesällä. Varsinaista tiekarttaa valmistellaan työryhmän loppuraportin ja sen suositusten pohjalta.

5. Kokouksen päättäminen seuraava kokous

Seuraava kokous on asiantuntijakuuleminen sähkön teemasta to 26.3. klo 14-16. Tulevia kokouksia järjestetään luultavasti pääasiassa etäyhteyksin – sihteeristö palaa asiaan. Henkilöliikenteen alatyöryhmällä on oma asiantuntijakuulemisensa, näihin voi myös osallistua ristiin.