

Fossiilittoman liikenteen tiekartta/henkilöliikenteen alatyöryhmä  
12.3. klo 9-11  
Nh. Snellmanni, Snellmaninkatu 1, Valtioneuvoston linna, 2. krs

**Läsnäolijat:**

*Juhani Laurikko (VTT), Jenni Välimäki (Taksiliitto), Aki Tilli (Traficom), Outi Ampuja (Traficom), Tuukka Heikkilä (Energiateollisuus), Jukka Peura (Väylävirasto), Timo Ritonummi (TEM), Kaisa Mäkelä (YM), Anna Virolainen-Hynnä (SBB), Matti Koistinen (Pyöräliitto), Laura Eiro (ITS Finland), Ilari Valjus (VM), Jukka Tolvanen (Autoliitto), Heikki Karsimus (Teknologiateollisuus), Pauliina Jalonen (Kuntaliitto), Hanna Aho (SLL), Hanna Kalenoja (Autoalan tiedotuskeskus), Veli-Pekka Reskola (MMM), Mika Mäkelä (Linja-autoliitto), Saara Tamminen (Sitra), Heikki Liimatainen (Tampereen yliopisto), Aro Andersson (LVM), Saara Jääskeläinen (LVM, pj.), Noomi Saarinen (LVM, siht.).*

**Kokous / Biokaasu: ohjauskeinot 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 lisäksi tuottanut Ruotsin lantakaasumallista muistion, joka on jaettu sähköpostitse ja tallennettu Tiimeri-työtilaan. Lisäksi pj nosti ajankohtaisena asiaa esiin Volkswagenin tuoreen (VW) ilmoituksen kaasuautojen kehittämisen lopettamisesta. Ilmoituksen vaikutus huomioidaan myös tekeillä olevassa liikenteen perusennusteessa ja muussa fossiilittoman liikenteen tiekarttaan liittyvässä työssä.

Keskusteltiin VW:n ilmoituksesta. Todettiin, että perusennustetta on katsottava tämä huomioiden. Nykylainsäädännöllä valmistaja ei enää vuoden 2025 jälkeen välttämättä hyödy kaasuautoista EU:n raja-arvojen alittamiseen, jolloin on todellinen riski siitä, että kaasuautot katoavat markkinoilta. Toisaalta autovalmistajia koskeva raja-arvoasetus on ensi vuonna menossa uudelleentarkasteluun, ja myös kiintiö- tai poikkeusmenettely biokaasulle voi olla mahdollinen. VW:n tähän saakka kehitettyjä kaasuautoja tulee olemaan myynnissä vielä 5-10 vuotta. Silti todettiin, että biokaasun potentiaalinen keskittäminen raskaaseen liikenteeseen voisi olla järkevää.

Keskusteltiin muiden maiden kannoista biokaasuun. Ruotsissa biokaasun käyttöön raskaassa liikenteessä on panostettu, Tanska puolestaan pääasiassa vie biokaasunsa Ruotsiin. Norjassa biokaasusta ollaan kiinnostuneita, Ranskassa biometaanin tuotantoa on lisätty. Italiassa on laaja paineistetun kaasun jakeluverkosto yli 1000 jakelupisteellä. Ranskan säännöissä bussien kilpailutuksissa on linjattu, että puolet tulisi olla sähkö- ja puolet biokaasubusseja. Ruotsissa tulevien tankkausasemien tulisi olla sellaisia, että ne palvelevat kaikkia tieliikenneajoneuvoja. Saksa puolestaan on suuri biokaasun tuottaja, mutta biokaasu on ohjattu sähkön tuotantoon tariffijärjestelmän kautta. Biokaasukeskustelussa on hyvä huomioida myös linkitys maatalouspolitiikkaan.

2. Läpikäytävät toimet:

a. Autovalmistajia koskeva raja-arvolainsäädäntö

Id Versionumero

Puheenjohtaja totesi, että nykyiset (voimassa 2030 saakka) raja-arvotavoitteet tarkoittavat käytännössä, että autovalmistajien on tuotava markkinoille runsaasti sähköautoja (täyssähkö tai ladattava hybridi) alittaakseen asetetun raja-arvon. LVM pyrkii vaikuttamaan raja-arvolainsäädännön tarkasteluun, ja tämä on tunnistettu yhdeksi keskeisimmistä toimista. EU-vaikutustyössä biokaasun leipomista mukaan voi ehdottaa.

b. Autohankintoihin liittyvät verot ja tuet

• autovero, ajoneuvovero, käyttövoimaverot ja polttoaineverotus:

Keskustelussa todettiin, että autoiluun liittyviä veroja kannattaa tarkastella kokonaisuutena. Valtiovarainministeriön (VM) asettama työryhmä pohtii tällä hetkellä liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta. Todettiin, että veroista on tarkoituksenmukaista keskustella myös tässä työryhmässä, jotta keskustelun tuloksia voidaan hyödyntää myös VM:n työryhmässä ja jotta liikenteen päästövähennyskokonaisuudesta saadaan kattava kuva. Pj esitteli autoilun verotusta.

Keskustelussa tärkeänä pidettiin autoilun verotuksen kokonaisuutta. Nykytilassa biokaasu on kilpailukykyinen, koska siitä ei makseta valmisteveroa. Tilanne on muuttumassa, sillä hallitusohjelman kirjaus biokaasun jakeluelvoitteesta etenee, jolloin biokaasu tulee saamaan valmisteveron. Liikenteen päästövähennyksien kannalta on olennaista varmistaa, että kotimainen vähäpäästöinen polttoaine on kilpailukykyinen myös jatkossa ja teknologianeutraali CO<sub>2</sub>-perusteinen ohjaus. Myös tuotannon tukeminen on vaihtoehto, jos biokaasun kilpailukykyä ei voida lisätä verotuksen keinoin.

• hankinta- ja konversiotuet

Pj kertoi nykyisistä tuista. Vuodesta 2018 lähtien on ollut käytössä täyssähköautojen hankintatuki, kaasuautoille vastaavaa ei ole ollut. Sen sijaan vanhojen autojen konversiotuki (kaasuautoille 2000€/auto) on ollut käytössä 2018 lähtien. Tukea on käytetty vähänlaisesti ja huomattavasti vähemmän, kuin esim. etanolin konversiotukea. Konversiotuet voidaankin nähdä päästötavoitteiden sijaan enemmän keinoina muutoksen hyväksyttävyyden tukemiseen. Puheenjohtaja kertoi, että ILMO-työryhmän raportti sisälsi VERNE:n tuottaman tarkastelun mahdollisesta tukimallista kaasukäyttöiselle raskaalle kalustolle.

Keskustelussa tuotiin esiin, että myös henkilökaasuautoilijat ovat toivoneet hankintatukea myös kaasuautoille. Hankintatukiin suhtauduttiin kuitenkin pääasiassa varauksellisesti. Polttoaineen kohtuullista hintaa pidettiin olennaisimpana hankintapäätökseen vaikuttavana tekijänä. Myös konversiotuki on harvalle kannustava ja sitä pidettiin vaikutuksiltaan melko mitättömänä.

c. Jakeluelvoitelaki / biokaasun sisällyttäminen jakeluelvoitelakiin

Pj totesi biokaasun jakeluelvoitelain sisältyvän hallitusohjelmaan ja siten se on selkeä toimenpide. LVM seuraa TEM:n tilaamaa selvitystä RED II –direktiivin muutoksista. TEM kertoi, että lähtökohtaisesti jakeluelvoite on yleinen, eikä biokaasun oma jakeluelvoite ole lähtökohtana.

Keskustelussa todettiin, että varsinaisia tukia ei voida kohdistaa samalle toimijalle, johon jakeluelvoite kohdistuu.

d. Energiatuet (+ mahdolliset muut raaka-aineeseen liittyvät tuet)

Pj kertasi pääministeri Sipilän hallituksen kärkihankkeet biokaasuhankkeiden tukiin ja yritys- ja energiatukiin. MMM kertoi, että maatalouden investointitukia on haettu ja saatu noin 20 kpl, mutta maatalousrahoituksen puitteissa tuotettua biokaasua ei saa myydä tilalta ulos. Liikennekäyttöön tuotettua kaasua on tuettu vain yhdessä hankkeessa. Nykyisessä hallitusohjelma on mukana biokaasun investointituki ja ravinnekiertokorvaus.

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

Keskustelussa todettiin, että biokaasun tuotannon kannattavuuteen liittyy useita huomioitavia seikkoja kuten tukien päällekkäisyyden välttäminen, mutta toisaalta biokaasun kysymys on myös laajemmin taakanjakosektoria koskeva: ympäristöhyötyjä tulee myös lannan prosessoinnista ja varastoinnista pienempien metaanipäästöjen muodossa. LVM, MMM TEM keskustelevat, mitkä toimenpiteet on mahdollista toteuttaa yhtä aikaa.

e. Jakeluinfran rakentamisen tuet

Pj kertoi voimassaolevasta sähköisen liikenteen ja biokaasun liikenneinfran tukiohjelmasta (2018-2021), jota hallinnoi Energiavirasto. Ohjelman jatkaminen ja tukitason tarkastaminen ovat yksi toimenpidevaihtoehto. On selvítettävä, onko infran rakentamista mahdollista/järkevää tukea samaan aikaan jakeluvelvoitteen kanssa.

f. Muut mahdolliset toimet: päästökauppa- tai päästökiintiöjärjestelmä

Pj kertoi Aalto-yliopiston tekemän vaikutusarviointia liikenteen päästökauppa- tai päästökiintiöjärjestelmästä, jota lopuksi peilataan ja ristiin arvioidaan muiden toimenpiteiden kanssa. Jos tieliikenteen päästöjä haluttaisiin vähentää päästökaupan kautta, jo tässä vaiheessa näyttää selvältä, että sitä ei kannattaisi sisällyttää EU:n yhteiseen päästökauppaan, vaan päästökauppa tulisi järjestää erillisenä vain tieliikenteen polttoaineen jakelijoille tai muille vastaaville toimijoille.

3. Henkilöliikenteen alatyöryhmän sidosryhmätilaisuus/työpaja ma 18.5.20 klo 9.30-11.30, nh. Jukola, Meritullinkatu 1

Tiedotettiin ajankohta. Tilaisuuden ideointiin palataan sähköpostitse. *(Myöhempi lisäys 18.3.20: harkitaan ajankohtaa uudelleen.*

4. Muut asiat

Ei muita asioita.

5. Kokouksen päättäminen seuraava kokous

Henkilöliikenteen alatyöryhmän seuraava kokous teemalla sähkö/asiantuntijakuulemiset pidetään ke 25.3. klo 9-11, paikkana nh. Auditorio / Eteläesplanadi 4. *(Myöhempi lisäys 18.3.20: Kokous tullaan todennäköisesti järjestämään etäyhteydellä (Skype) – tästä tiedotetaan erikseen.)*