

Fossiilittoman liikenteen tiekartta/henkilöliikenteen alatyöryhmä
ke 13.5. klo 9-11
Skype-kokous

Läsnäolijat:

Aaltonen Pekka (Logistiikkayritysten liitto), Ampuja Outi (Traficom), Andersson Atro (LVM, pj), Björk Artturi (VM), Eiro Laura (ITS Finland), Forsblom Marko (ITS Finland), Heikkilä Tuukka (Energiateollisuus), Juslin Jonna (VR Group), Jääskeläinen Saara (LVM), Kalenoja Hanna (Autoalan tiedotuskeskus), Kallio Tero (Autotuojat), Karsimus Heikki (Teknoliigateollisuus), Kivimaa Paula (Ilmastopaneeli/SYKE), Koistinen Matti (Pyöräliitto), Laurikko Juhani (VTT), Liimatainen Heikki (TAU), Mäkelä Kaisa (YM), Nieminen Pasi (Autoliitto), Nokso-Koivisto Oskari (Aalto-yliopisto; läsnä vain kohdassa 3), Ojanen Tapio (Väylä), Peltola Vesa (Kuntaliitto), Reinimäki Saara (LVM), Ritonummi Timo (TEM), Saarinen Noomi (LVM, siht.), Tamminen Saara (Sitra), Teräväinen Markus (VM), Tilli Aki (Traficom), Valkonen Tuire (LVM), Varila Ville (Ammattiliitto Pro), Virolainen-Hynnä Anna (SBB ry), Välimäki Jenni (Taksiliitto)

Kokous / Tavaraliikenteen energiatehokkuuden parantaminen: ohjauskeinot

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

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. Alustus liikenteen päästökaupasta, Oskari Nokso-Koivisto, Aalto-yliopisto

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

Keskusteltiin mallista ja sen suhteesta muihin toimenpiteisiin. Nokso-Koivisto kertoi, että malli on mahdollista tehdä olemassa olevan sääntelyn päälle (mm. jakeluelvoite ja polttoainevero). Mallin tavoitteena on vastata yhteen ongelmaan (päästövähennystarve). Siten päästövähennysten aikaansaamiseksi ei tarvita muita toimia, mutta muilla toimilla voidaan tavoitella muita yhteiskunnallisia vaikutuksia. Mallissa lattia- ja kattohinta on mahdollista asettaa, mutta toisaalta lattiahintaa voi aiheuttaa riskin päästöjen liian hitaasta vähenemisestä ja kattohinta taas estää pääsyn tavoitteeseen. Järjestelmä voi toimia myös ns. perälautana, jota ei välttämättä tarvita, jos tavoitteeseen päästään muilla keinoin, kuten teknologisella kehityksellä tai ihmisten käyttäytymisen muutoksen myötä. Keskustelussa todettiin, että toimintamekanismit, vaikutukset ja päällekkäisyys jakeluelvoitteen kanssa tulee arvioida huolellisesti.

Pohdittiin järjestelmän toteuttamisen aiheuttamaa taakkaa ja hinnannousua. Taakkaa ei arvioitu kovin suureksi, ja toimintalogiikaltaan se olisi luultavasti samankaltainen kuin EU-tason liikenteen päästökauppa, jos tähän päätettäisiin EU-tasolla siirtyä. Hinnannousua ei arvioitu välittömästi kovin korkeaksi – myöhemmin vuosina se sen sijaan riippuu siitä, kuinka hyvin muissa toimenpiteissä (kuten liikenteen sähköistäminen) onnistutaan. Todettiin, että hinnannousua on kuitenkin tärkeä pystyä arvioimaan ennen, kun järjestelmää voidaan ehdottaa käyttöönotettavaksi.

Id Versionumero

Nokso-Koivisto ei uskonut alueellisia polttoaineen jakelun monopoleja syntyvän nykyisestä poikkeavasti. Myyntilupajärjestelmän aiheuttama todennäköinen haitta pienille polttoaineenjakelejoille on kuitenkin huomioitava.

4. Alustus polttoaineverotuksesta, Saara Tamminen, Sitra

Saara Tamminen Sitrasta alusti polttoaineverosta ja liikenteen muista veroista liikenteen päästövähennyskeinona. Tamminen arvioi kustannusnousuksi 1,8 %. Sitran arvion mukaan nousu ei ole merkittävä verrattuna esim. inflaation jatkuvasti aiheuttamaan kuljen nousuun. Liikennealan toimijoiden näkökulmasta verotuksen pitkäaikainen linjaus olisi tarpeen esimerkiksi kalustoinvestointeja ajatellen.

5. Läpikäytävät ohjauskeinot, osa 2

Polttoaineverotus, tie- ja/tai ruuhkamaksut ja päästökauppa/päästökiintiöjärjestelmä

Sovittiin käytäväksi keskustelu eri taloudellisista ohjauskeinoista koostetusti. Pj tiivistä aluksi eri taloudellisten ohjauskeinojen keskeisimmät elementit.

Sitran esityksen perusteella polttoaineverotus vaikuttaa enemmän autovalintaan kuin suoritteeseen, ja tämä on näkynyt jo ennen vaihtoehtoisia käyttövoimia. Siksi polttoaineverotuksella voidaan nähdä olevan keskeinen vaikutus päästöihin.

Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella säädetään laki, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien ruuhkamaksujen käyttöönoton. Ruuhkamaksujen ensisijainen tavoite on liikenteen hallinta, mutta muiden maiden kokemusten perusteella niillä voi olla myös päästövähennysvaikutuksia. Erona ruuhkamaksuihin, tiemaksuissa maksun taso riippuu ajetuista kilometreistä ja ne voidaan säätää neutraaleiksi, tavoitteen mukaan porrastetuiksi tai esim. ajoneuvoluokan/päästöjen mukaan. Tiemaksujen on havaittu vähentävän päästöjä suoritteen vähenemisen kautta.

Aalto-yliopiston päästökaupan merkittävin etu on varma päästövähennelmä.

Keskusteltiin koostetusti taloudellisen ohjauksen keinoista. Verotuksen osalta pidettiin yhä tärkeänä, että työryhmä ottaa kantaa liikenteen verotuksen uudistamiseen. Polttoaineverosta ja muusta verotuksesta keskusteltaessa keskustelua herätti laajemmassa kuvassa liikenteen kokonaisverokertymä, mikäli liikenteen päästöt (ja siten verokertymä) vähenee. Pohdittiin, olisiko vastaava verosumma mahdollista kerätä muualta. Kokonaiskuva esim. kuluttajan näkökulmasta on huomioitava, mikäli verotuksen painopiste siirtyy.

Pidettiin polttoaineveron mahdollista tonnihintaa suhteutettuna päästökauppaan hintavana. Toisaalta esityksen pitänyt Tamminen korosti, että lyhyen aikavälin joustoja on vaikea arvioida ja siksi niissä on ollut hajontaa. Polttoaineveron hintajousto voi lyhyellä aikavälillä vaatimaton, raskaalla kalustolla mahdollisesti lähellä nolaa, mutta pitkällä aikavälillä tilanne muuttuu tutkimusten mukaan. Lisäksi viime vuosina substituution (mahdollisuus korvata fossiilinen uusitutuvalla) merkitys on kasvanut huomattavasti verrattuna aiemmin saatavissa olleeseen tietoon/tutkimukseen. Keskusteltiin myös mahdollisen päästökaupan vaikutuksista polttoaineiden hintoihin sekä kompensatioiden vaikutuksista.

Keskustelussa pidettiin nykyisen autoveron CO2-ohjausta vaatimattomana. Autoveron muutos pitäisi tehdä pysyvänä, ei voi olla väliaikainen tienkäyttövero: jos perustuisi viralliseen auton CO2-arvoon,

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

kohdistuisi nykyisellään suhteettomasti enemmän esimerkiksi kaasuautoihin verrattuna sähköautoihin. Myös lataushybridien kohtelu on vaikeaa.

Keskustelussa esitettiin myös, että liikennettä tulisi katsoa kokonaisuutena sen aiheuttamien haitallisten vaikutusten näkökulmasta. Erityisesti kannattaisi suosia ratkaisuja, joilla saavutetaan myös muiden haittojen, kuten terveys- tai ympäristöhaittojen vähenemää.

Ns. liikenteen päästökaupan osalta keskusteltiin erityisesti sen hintavaikutuksista ja suhteesta muihin ohjauskeinoihin. Hintakatto auttaisi kuluttajia ja kuljetusalan yrityksiä, mutta sen olemassaolo päästökauppajärjestelmässä romuttaisi idean takuuvarmoista päästövähennyksistä. Polttoaineen hintaan vaikuttavat vahvasti maailmanmarkkinoiden tapahtumat, minkä lisäksi järjestelmä voi aiheuttaa polttoaineen hintaan heiluntaa, joka voisi entisestään hankaloittaa esimerkiksi kuluttajan autonostopäätöstä. Todettiin, että toimenpiteen vaikutusarvioinnissa olisi hyvä saada ainakin hintahaarukka mahdolliselle hinnannousulle sekä arvioida sen vaikutuksia myös käytännön näkökulmasta (esim. vaikutus kuluttajien käytökseen). On esimerkkejä maista, joissa liikenteen päästökauppa on ilmeisesti verojen ym. päälle rakennettu. Silti erityisesti päästökaupan suhde jakeluvelvoitelakiin tulee miettiä tarkkaan. Lisäksi TEM piti Nokso-Koiviston esityksessään käyttämää polttoaineen myyntilupajärjestelmää parempana nimenä kuin EU-päästökauppaan helposti sekoittuvaa päästökauppaa.

Tie- ja ruuhkamaksujen osalta keskusteltiin erityisesti kustannusten jakautumisesta sekä vaikutuksesta päästöihin. Kustannuspuolella ruuhkamaksulla on suurempi alueellinen vaikutus, tiemaksu taas olisi koko maan laajuinen. Tiemaksut voisi olla periaatteessa mahdollista porrastaa alueellisesti, mutta tässä tapauksessa idea olisi pitkälti sama kuin ruuhkamaksuissa. Päästönäkökulmassa kumpikin olisi haastava porrastaa esimerkiksi sen mukaan, millaisella ajoneuvolla ajetaan. Toisaalta joissakin maissa maksunkeruu on hoidettu kameralla ja ajoneuvorekisteriin perustuvalla tiedolla ajoneuvon päästöistä.

Tie- tai ruuhkamaksujärjestelmiä epäiltiin kalliiksi ylläpidettäviksi. Toisaalta tiemaksuilla olisi mahdollista korvata polttoaineveroa. Ruuhkamaksuista päättäminen jää kaupunkiseuduille, vaikka hallitusohjelma määrittää, että käyttöönoton mahdollistava laki säädetään. Kumpikaan näistä keinoista ei kohdennu suoraan CO₂-päästöön, joten niitä ei keskustelussa pidetty olennaisena päästövähennyskeinona.

6. Muut asiat

Ei muita asioita.

7. Kokouksen päättäminen ja seuraava kokous

Seuraava kokous pidetään pe 5.6. klo 9-11 (yhdessä tavaraliikenteen alatyöryhmän kanssa).

Id Versionumero