

Fossiilittoman liikenteen tiekartta/tavaraliikenteen alatyöryhmä

9.4. klo 9-11

Skype-kokous

Läsnäolijat

Aaltonen Pekka (Logistiikkayritysten liitto), Andersson Atro (LVM), Anttila Virpi (Väylävirasto), Heikkilä Tuukka (Energiateollisuus), Herrala Ari (SKAL ry), Holmi Maria (LVM), Kudjoi Jari (AKT), Juslin Jonna (VR), Jääskeläinen Saara (LVM, pj.), Kalenoja Hanna (Autoalan tiedotuskeskus), Kallio Tero (Autotuojat), Karsimus Heikki (Teknologioteollisuus), Lahti Otto (Traficom), Laurikko Juhani (VTT), Lemström Bettina (TEM), Liimatainen Heikki (TAU), Lähde Noora (LVM), Mäkelä Kaisa (YM), Peltola Vesa (Kuntaliitto), Rytty Tiina (Ammattiliitto Pro), Sandell Merja (VM), Syrjänen Veli-Matti (LVM), Tamminen Saara (Sitra), Valkonen Tuire (LVM), Vesa Jarkko (TEM), Virolainen-Hynnä Anna (SBB ry)

Kokous / Sähkö: ohjauskeinot ja vaikutusarviot

1. Kokouksen avaus ja ajankohtaiskatsaus
2. Työryhmän loppuraportin kirjoittaminen

- sisällysluettelo, aikataulu ja työskentelytavoista sopiminen

Työryhmän loppuraportille on luonnosteltu sisällysluettelo ja tavoitteena on, että suurin osa teksteistä valmistuu kesäkuun alkupuolelle mennessä. Sihteeristö jakaa tekstejä alatyöryhmien kommenteille huhti-toukokuussa muutamassa erässä. Alatyöryhmien jäsenten toivotaan osallistuvan aktiivisesti tekstien kommentointiin. Kesä- ja elokuulle on varattu ylätyöryhmän (mukana myös lento- ja meriliikenne) kokouksia, joissa tekstit käydään läpi ja hyväksytään. Sovittiin tehtäväksi dia prosessin etenemisestä.

3. Läpikäytävät ohjauskeinot:

Tekeillä olevassa liikenteen perusennusteessa on arvioitu raskaan liikenteen energiatehokkuuden paranevan Suomessa 17 % vuoteen 2030 mennessä. Luku on alhainen verrattuna EU-tasolla veloitteeksi asetettuun 30 %:iin. Suomen luku on selitettävissä muuta Eurooppaa raskaampien ajoneuvoyhdistelmien käytöllä. Nämä kaikkein raskaimmat ajoneuvot eivät kuulu autovalmistajia koskevan raja-arvolainsäädännön soveltamisalaan. 17 prosentin paranemista energiatehokkuudessa Suomessa pidettiin keskustelussa realistisena.

Keskustelussa nousi esiin akkujen valmistuskapasiteetin riittävyys myös ajankohtaisen koronapandemian näkökulmasta. Raskaan liikenteen sähköistämiseen liittyy epävarmuuksia, ja kokonaiskuvassa on pohdittava, missä liikennemuodoissa paras hyöty sähköistämisestä saadaan.

a. Autovalmistajia koskeva raja-arvolainsäädäntö ja puhtaiden hankintojen direktiivi
Pj kävi läpi nykyisen raja-arvolainsäädännön. Raja-arvolainsäädäntö on avattavana osana EU:n vihreän kehityksen ohjelmaa (green deal). Vielä ei ole tiedossa, muuttuuko raja-arvolainsäädäntö raskaan liikenteen osalta. Raja-arvolainsäädäntö on vaikuttava toimenpide, joka ohjaa vahvasti kohti sähköä. Tässä vaiheessa on olennaista arvioida, kuinka paljon raskaita sähköajoneuvoja voitaisiin saada Suomeen. Esimerkiksi SKAL ry:n esityksestä lainatun kuvan perusteella helpoiten sähköistettävissä voisivat olla kevyet kuorma-autot ilman perävaunua (n. 1/3 raskaista ajoneuvoista).

Id Versionumero

Työryhmän keskustelussa tuotiin esiin, että raskasta liikennettä on olennaista tarkastella kokonaisuutena myös muut vaihtoehtoiset käyttövoimat ja käyttövoimien rajallisuus huomioiden. Tarkastelua ei myöskään tule rajoittaa vain yhteen kulkumuotoon vaan on huomioitava esimerkiksi satamissa tapahtuva kehitys.

Keskusteltiin ajoneuvotyypeistä ja rajat ylittävistä kuljetuksista. Jos Keski-Euroopassa siirrytään tavarankuljetuksissa entistä enemmän sähköön, tällä voi (logistiikkakustannusten kautta) olla vaikutusta myös Suomen kilpailukykyyn, jos suomalaiset autot kulkevat jollakin sähköä kalliimmalla käyttövoimalla.

Keskustelussa esiin nousi vety- ja polttokennoautojen merkitys raskaassa kalustossa. Laskennallisesti vety on perusennusteessa sisällytetty sähköön, ja päästövähennemän kannalta vety on sama kuin sähköauto.

Työryhmän keskustelussa arvioitiin, että vetyajoneuvot raskaalla puolella voisivat yleistyä hitaasti n. 2028 alkaen. Nopeampaa kehitystä saattaa tapahtua 2030-luvulla nimenomaan raskaassa liikenteessä. Jakeluinfra kehittyä ajoneuvokantaa hitaammin, joten avausta voidaan odottaa johonkin paikalliseen ajoneuvokantaan.

Polttokennoautojen kehitystä on vaikea arvioida, sillä markkinoilla ei ole yhtään polttokennoautoa raskaassa kalustossa. Kuitenkin todettiin, että esim. Daimler laittaa paukkuja polttokennokuorma-autojen kehittämiseen.

Puhtaiden ajoneuvojen hankintadirektiivi

Direktiivi velvoittaa raskaiden ajoneuvojen hankinnoissa 9 % puhtaaseen osuuteen vuosina 2021-2025 ja 15 % osuuteen vuosina 2026-2030. Tavoite ei ole vuosittainen vaan koko aikavälille, ja hankittavat ajoneuvotyypit ovat hankintayksikköjen päätettävissä.

b. Autohankintoihin liittyvät verot ja tuet

Verojen kokonaisuus

Keskusteltiin nykyisestä polttoaineverosta, jossa dieselillä on veroalennus. Polttoaineverolla on vaikutus vaihtoehtoisten käyttövoimien kilpailukykyille ja haluttavuudelle. Vaikka sähköstä peritään veroa, on sen verotaso nykyisellään huomattavasti matalampi kuin bensiinillä ja dieselillä. Dieselin veroalennuksen poistaminen saattaisi tehdä vaihtoehtoiset käyttövoimat houkuttelevammiksi.

Esiin nousi, että EU-tasolla ollaan tarkastelemassa uudelleen energiaverodirektiiviä. EU:n energiaverodirektiivi ei nyt tunnista hiilidioksidipäästöä, toisin kuin Suomen veromalli. Suomen toiveissa on, että energiaverodirektiivin uudistus toisi siihen ominaisuuksia, jotka tunnistavat paremmin eri polttoaineiden ominaisuudet ja uusiutuvat polttoaineet. Komissio on antamassa ehdotuksen 6/2021.

Kokonaiskustannuksia arvioivaa autokalkulaattorin tyyppistä kustannuslaskuria ei toistaiseksi ole raskaille ajoneuvoille. Laskurin tekeminen todettiin raskaalle kalustolle haastavammaksi, sillä kuorma-autoissa on enemmän hajontaa rakenteiden osalta, vaihtelua hinnoissa ja käyttöikä riippuu paljon ajon tyyppistä. Vaarana on, että laskuri laskee keskiarvon, joka ei kuvaa todellisuutta. Sovittiin, että LVM ja Traficom keskustelevalle vielä keskenään mahdollisuudesta käynnistää hanke toimivan kustannus- ja päästövähennyslaskurin tekemisestä raskaalle kalustolle.

Hankintatukien kokonaisuus

Hankintatukia raskaalle kalustolle ei ole Suomessa käytössä. Pj kertoi ILMO45-työn loppuraportista, jossa oli VERNE:n arvio hankintatuesta sähkö- tai kaasukäyttöisille autoille.

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

Raskaiden ajoneuvojen hankintatuki sai kannatusta joiltakin työryhmän jäseniltä ja voisi toimia päänavaajana raskaiden sähköajoneuvojen kysynnän kasvattamiseksi. Sähkökäyttöiset ajoneuvot voisivat olla mahdollisia erityisesti jakelukäytössä. Keskustelussa arvioitiin, että myös raskaissa ajoneuvoissa hybridi on todennäköisin vaihtoehto perinteisten ajoneuvojen rinnalle ja huomautettiin, että hybridin hyöty raskaassa kalustossa on parempi kuin henkilöautoissa.

c. Polttoaineverotus ja päästökauppa

LVM avasi ajatusta liikenteen päästökauppa- tai päästokiintiöjärjestelmästä, jossa kyse on tässä vaiheessa ajatuksesta liikenteen kansallisesta päästökauppa- tai päästokiintiöjärjestelmästä (ei integraatiosta EU:n yleiseen päästökauppaan). Myös integraatio yleiseen päästökauppaan tai EU:n oma liikenteen päästökauppa voi tulla ajankohtaiseksi tulevaisuudessa (tästä löyhä kirjaus green dealissa). Aalto-yliopisto tekee aiheesta jatkoselvitystä, jossa arvioidaan myös mahdollisen hinnannousun vaikutuksia eri toimijoihin. Malli ei koske erityisesti sähköä vaan tarkoituksena olisi tehdä kaikista vaihtoehtoisista käyttövoimista houkuttelevampia.

d. Jakeluinfran rakentamisen tuet

Pj totesi tilanteen raskaan kaluston latausinfraan osilta olevan todella aluillaan. Siten on ajankohtaista pohtia, missä ylipäänsä raskaat ajoneuvot voivat ladata tai pitäisi ladata. On pohdittava, tarvitaanko julkista latausinfraa vai painottuuko tarve yksityiseen.

Keskustelussa tuotiin esiin, että latausinfraan puute on todella este raskaiden sähköajoneuvojen yleistymiselle. Keskusteltiin latauksen kestosta ja lataustarpeista. Nykyisellään yritysten omat latauspisteet ovat olennaisia. Asiakkaan luona pysäytyessä lataamista ei pidetty useinkaan mahdollisena. Tämä aiheuttaa sen, että sähkö sopisi käytännössä vain tietyn tyyppisille sähköisille jakeluautoille. Julkiset pikalaturit tärkeimmillä taukopaikoilla isojen kaupunkien välissä voisivat pidentää ajomatkaa. Nykyinen n. 300km ajosäde ei mahdollista edes Hki-Tre-matkan ajoa.

Todettiin että työssä voidaan pohtia, voisiko nykyinen Energiaviraston jakeluinfratuki palvella myös raskasta kalustoa. Jos tukea jatketaan, sitä voisi ehdottaa muokattavaksi siten, että esimerkiksi huoltoasemille saataisiin pikalatureita. Sijainti on olennainen, sillä pidempi lisäkoukkaus helposti hävittää kuljetusyrittäjän muutoin optimoiman ajon edut.

Raskaassa liikenteessä huomioitava myös, että raskas liikenne toimii ympäri vuorokauden. Samat latauspisteet eivät välttämättä toimi henkilöautoille ja raskaille ajoneuvoille.

e. Raideliikenteen investoinnit ja investoinnit sähköteihin

Investoinnit sähköteihin

Sähköteiden tekninen toteutus, mahdolliset aikataulut, kustannukset ja tarvittava ajoneuvokanta herättivät laajalti keskustelua. Sähkötiet voivat olla lupaava tapa saada raskasta liikennettä sähkön piiriin. Tarkempaa tietoa odotetaan Väyläviraston vuonna 2020 valmistuvasta selvityksestä, josta alustavia laskelmia on luvassa kesäkuussa. Alustavasti arveltiin, että sähkötieinfraan rakentaminen ei välttämättä ole suurin haaste, mutta tarvittavan suoritteen saaminen tietylle sähkötievälille voi olla haastekannattavuuden näkökulmasta.

Raideliikenteen investoinnit:

VR:n esitys tavaraliikenteen alatyöryhmälle (saatavissa hankeikkunasta ja Tiimeristä) sisälsi karkeaa hinta-arviota pääasiassa tavaraliikenteen reittien lisäsähköistämisen hinnasta. Nyt

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

bruttotonnikilometreistä 83 % kulkee sähkövedolla, ja osuus nousee 88 %: iin päätettyjen ja käynnissä olevien hankkeiden myötä. Potentiaalisilla lisäsähköistettävillä osuuksilla sähkövedon bruttotonnikilometrit olisi mahdollista kasvattaa vielä 91 %: iin. Erityisesti ratapihoja on kuitenkin vaikea sähköistää. VR käyttää jo hybridikalustoa, jossa viimeinen pätkä voidaan hoitaa dieselledolla.

Matkustajaliikenteen puolella sähköistetty osuus on 94 % matkoista tehdään jo sähkövedolla. Osuutta voitaisiin kasvattaa sähköistämällä Kolarin yöjunan loppupätkä ja kiskobussiosuuksia. Sähköistämisen ohessa on pohdittava lisäkapasiteetin tarvetta.

Toimenpiteenä lisäsähköistäminen olisi yksinkertainen ja parhaimmillaan myös kustannustehokas. Seuraavassa teemassa (liikennejärjestelmän tehokkuus) tullaan kulutapaosuuksiin.

f. Muut toimet

4. Tavaraliikenteen alatyöryhmän sidosryhmätilaisuus/työpaja, ajankohta pe 29.5. klo 9-11 (Nh. Meritulli, Meritullinkatu 8 tai esim. Skype)

- Asiasisältö: näkökulmat
- Kutsuttavat tahot
- Käytännön toteutuksen vaihtoehdot

Toivottiin ehdotuksia kutsuttavista organisaatioista ja/tai henkilöistä. Sekä tilaaja- että palveluntuottajapuoli huomioitava kutsuttavissa.

5. Muut asiat

6. Kokouksen päättäminen ja seuraava kokous

Seuraavaksi käsittelyssä on tavaraliikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen, josta järjestetään asiantuntijakuulemiset seuraavassa kokouksessa pe 24.4. klo 9-11.