

Fossiilittoman liikenteen tiekartta/henkilöliikenteen alatyöryhmä

8.4. klo 9-11

Skype-kokous

Läsnäolijat:

*Aaltonen Pekka, Aho Hanna (SLL), Ampuja Outi (Traficom), Andersson Atro (LVM), Eiro Laura (ITS Finland), Heikkilä Tuukka (Energiateollisuus), Holmi Maria (LVM) Juslin Jonna (VR Group), Jääskeläinen Saara (LVM, pj), Kalenoja Hanna (Autoalan tiedotuskeskus), Kallio Tero (Autotuojat), Karsimus Heikki (Teknologiateollisuus), Kivimaa Paula (Ilmastopaneeli/SYKE), Liimatainen Heikki (TAU), Laurikko Juhani (VTT), Mäkelä Kaisa (YM), Mäkilä Mika (Linja-autoliitto), Ojanen Tapio (Väylä) Ritonummi Timo (TEM), Saarinen Noomi (LVM, siht.), Tamminen Saara (Sitra), Teräväinen Markus (VM), Tilli Aki (Traficom), Tolvanen Jukka (Autoliitto), Valjus Ilari (VM), Viikuna Johanna (Kuntaliitto) Varila Ville (Ammattiliitto Pro), Virolainen-Hynnä Anna (Suomen biokierto ja biokaasu ry), Välimäki Jenni (Taksiliitto)*

### **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 kommentoille 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.

Vaikutusarviointien tuloksia valmistuu vasta touko-kesäkuussa. Ne viedään osaksi itse tiekarttaa, jota valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä työryhmän keskustelujen ja loppuraportin pohjalta. vaikutusarvioinneista voidaan käydä keskustelua ylätyöryhmän kokouksissa.

3. Läpikäytävät ohjauskeinot:

Keskustelussa nousi esiin ajankohtainen koronaviruspandemia. Perusennusteet toteutetaan pitkällä aikavälillä ja siten ne eivät reagoi äkkiänsiin taloussuhdanteiden muutoksiin, mutta koronavirusepidemialla voi olla vaikutuksia myös esimerkiksi akkujen saatavuuteen ja valmistajien todellisiin tuotantomääriin.

- a. Autovalmistajia koskeva raja-arvolainsäädäntö ja puhtaiden ajoneuvohankintojen direktiivi

Pj esitteli nykyisiä raja-arvoja ja uusia tammikuussa 2019 hyväksytyjä sitovia EU-raja-arvoja vuoteen 2030 saakka. Raja-arvolainsäädäntö on myös uudelleen avattavana EU:n vihreän kehityksen ohjelmassa (green deal), mikä saattaa tarkoittaa vuoden 2030 raja-arvon tiukentamista. Jos g/km – laskentatapaan ei tehdä muutoksia, se ohjaa entistä vahvemmin kohti sähköä. Myös perusennusteessa sähköautojen määrän ennustetaan kasvavan merkittävästi.

Id Versionumero

Puhtaiden ajoneuvojen hankintadirektiivin osalta sähkö on vaihtoehto erityisesti direktiivin alle kuuluviin julkisen sektorin kuljetuspalveluihin, kuten sote- ja koulukuljetuksiin. Aiemmissa kokouksissa tullut esiin sähköön kilpailukykyisyys erityisesti käyttövoiman edullisuuden näkökulmasta.

#### b. Autohankintoihin liittyvät verot ja tuet

##### Hankintatukien kokonaisuus

Suomessa on 2018-2021 käytössä täyssähköautojen hankintatuki. Samasta määrärahasta rahoitetaan myös konversiotukia. Määrärahoja on vielä runsaasti jäljellä mikä kertoo siitä, etteivät tuet ole olleet kovin suosittuja.

Kokouksessa keskusteltiin aktiivisesti tuista ja täyssähköautojen hinnoista. Toisaalta keskustelussa nostettiin esiin, että hankintatukea pidettiin kevyenä toimenpiteenä, sillä edullinen ajaminen ja ylläpito kompensoivat sähköajoneuvon kalliimpaa hankintahintaa. Hankintatukia ja auton hankinnan tukemista myös kritisoitiin väärän kohdistuvuuden vuoksi: tukimuotoja on olennaista pohtia sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta. Nykyisellä tuella hankittavan täyssähköauton ylähinnaksi on asetettu 50 000€, mutta silti hankintatuki nyky muodossa saattaa hyödyttää lähinnä hyvin ansaitsevaa keskiluokkaa ainakin niin kauan, kun sähköautojen hinnat ovat polttomoottoriautoja korkeammat. Esimerkiksi kotilatauksen tuen arveltiin kohdistuvan useampiin henkilöihin ja vaikuttavan pitkäkestoisemmin.

Toisaalta useat työryhmän jäsenet pitivät hankintatukia keskeisinä kannustimina autokannan sähköistämässä, täyssähköautojen markkinan laajentamisessa ja myös käytettyjen täyssähköautojen markkinan synnyttämisessä. Kannustavuuden kannalta nykyistä tuen tasoa (2000€) pidettiin myös alhaisena erityisesti keski- ja suurikokoista sähköautoa tarvitsevien kannalta. Tuen mahdollisen korottamisen vaikutus päästövähennykseen on olennaista arvioida.

Hankintatukien sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta on mahdollista pohtia hankintatukien tulosidonnaisuutta tai porrastamista, sekä selvittää myös tiedollisen tuen ja ohjauksen mahdollisuutta. Vaihtoehtona hankintatuille esiin nostettiin tuki auton pääomakustannusten kattamiseen esimerkiksi pienempien marginaali- tai korkokustannuksien tai lainan takauksen avulla.

Valtiontalouden näkökulmasta hankintatuen kustannus ei ole suuri, sillä täyssähköautosta saatava suurempi ALV-verokertymä useimpien automallien kohdalla kattaa maksetun hankintatuen.

Hankintatuki on Suomessa tällä hetkellä rajattu yksityisille kuluttajille ja henkilöautoihin, kun taas esimerkiksi Ruotsissa bonus täyssähköautosta on myös yritysten hyödynnettävissä. Tuen avaamista ainakin tietyn tyyppisille yrityksille ja laajennettavaksi myös esim. pakettiautoihin pidettiin mahdollisena ja hyvin yhtenevänä MaaS-kehityksen kanssa: osana sähkökeskustelua myös matkaketjujen, liikennepalvelujen ja kaupunkitilan käytön kehittäminen on olennaista huomioida ihmisten liikkumisvaihtoehtojen kannalta, ja sähköautot olisi hyvä saada osaksi liikennepalveluja.

Myös ladattavat hybridit voivat toimia porttiroolissa siirtymässä sähköautoiluun.

##### Verotuksen kokonaisuus

Keskusteltiin verotuksen kokonaisuudesta. Auto- ja ajoneuvovero on jo tällä erää porrastettu auton CO<sub>2</sub>-päästön mukaan. Veromalli suosii erityisesti sähköautoja. Sekä auto- että ajoneuvoveron ympäristöohjaavuutta olisi kuitenkin mahdollista edelleen lisätä verotuksen porrastusta jyrkentämällä. Käyttövoimaveron osalta tulisi miettiä, onko vaihtoehtoisten käyttövoimien verotusta tasoittava käyttövoimavero edelleen tarkoituksenmukainen.

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

Myös polttoaineveron todettiin vaikuttavan keskeisesti autoilun kokonaiskustannuksiin ja siten kuluttajien ostopäätöksiin. Polttoaineverot vaikuttavat kokonaiskustannuksiin ja siten ihmisten ostopäätöksiin.

Pj kertoi VM:n verotyöryhmän työtilanteesta ja työstä suhteessa fossiilittomaan liikenteeseen. Hankkeiden välillä tehdään yhteistyötä. Verotusjärjestelmän kehittämisen kokonaisuudessa tasaisuus, teknologianeutraalius ja päästöpohjainen ohjaus olisivat keskeisiä elementtejä. Esiin nousi myös, että mikäli kannustetta halutaan lisätä, seuraavassa vaiheessa ajankohtaiseksi voi tulla harkita myös kokonaisuuden miinusverotusta.

Myös muiden maiden ohjauskeinot vaikuttavat saatavuuskysymykseen ja olennaista on tarkastella myös naapurimaiden verotustulkintoja osana kokonaisuutta. Sähköautojen tuista eri maissa on valmistunut [VATT:n raportti](#).

#### c. Polttoaineverotus ja liikenteen päästökauppa

Sähköä verotetaan hyvin kevyesti nestemäisiin polttoaineisiin verrattuna. Sähköautoilun edullisuus on toiminut hyvänä ja kannustavana lähtökohtana, josta olisi olennaista pitää kiinni.

LVM avasi ajatusta liikenteen päästökauppa- tai päästökiintiöjärjestelmästä, jossa kyse on tässä vaiheessa ajatuksesta liikenteen kansallisesta päästökauppa- tai päästökiintiöjärjestelmästä (ei integraatiosta EU:n yleiseen päästökauppaan). Myös integraatio yleiseen päästökauppaan tai EU:n oma liikenteen päästökauppa voi tulla ajankohtaiseksi tulevaisuudessa. Aiemmin todettiin ettei esim. raskaan liikenteen sisällyttäminen EU-päästökauppaan olisi hyvä ratkaisu, sillä siinä muiden sektorien toimien toteuttaminen on edullisempaa ja liikenteen toimet jäisivät ainakin aluksi kokonaan toteuttamatta. Jos samat toimet jouduttaisiin sitten toteuttamaan lyhyemmällä aikajänteellä, kustannukset/vuosi voisivat nousta huomattavan korkeiksi. Toisaalta ylikansallisen päästökauppajärjestelmän rajat ylittävyys olisi etu erityisesti ammattiliikenteen tasapuolisempien kilpailuedellytysten kannalta.

#### d. Jakeluinfran rakentamisen tuet

Pj esitteli liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuuriohjelmaa, jossa Energiavirasto voi myöntää 3M€/vuosi tukea vuosina 2018-2021 julkisiin latausinfrahankeisiin. Kilpailutukset on käyty syksyinä 2018 ja 2019. Vuoden 2019 kilpailutuksessa hankkeita hyväksyttiin jokaisessa kilpailutuskategoriassa.

Latausinfra nähtiin olevan keskeisessä asemassa: kohtuullinen hankintahintakaan ei luultavasti kuluttajan silmissä korvaa haasteita, joita puutteellinen latausinfrastruktuuri voi aiheuttaa käytettävyydelle. Kuluttajan näkökulmasta täyssähköauton hankinta ei ole houkuttelevaa ilman varmaa mahdollisuutta helppoon lataukseen (kotona ja mahdollisesti myös töissä). Myös ladattavilla hybrideillä on roolinsa sähköautomarkkinan avaamisessa ja markkinaehtoisien latausinfra luomisessa.

Pj kävi läpi ARA:n tuen yksityiseen lataamiseen. Tukea on kasvatettu 1,5 M€:sta 5,5 M€:on vuoden 2020 alusta lähtien. Tukea on haettu hyvin, mutta sen vaikuttavuutta (paljonko on tuonut lisää sähköautoja) ei ole tiedossa.

Työryhmän keskustelussa ARA:n tukea pidettiin yleisesti hyvin tärkeänä, sillä kotilataamisen helppous vaikuttaa sähköauton hankintaan. Vastaavaa tukea tai muuta kannustetta toivottiin työpaikkakiinteistöille, joissa latauspisteiden toteuttaminen markkinaehtoisesti on hankalaa mm. omistusketjujen vuoksi.

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

Lataamisen tukien kokonaisuutta (ARA:n ja Energiaviraston tuet) pidettiin tärkeinä ja molempien tukien jatkamista kannatettiin. Erityisesti ARA:n tuen rooli on keskeinen yksittäisen kuluttajan kannalta ja voi olla toimenpiteenä laajempaan ihmisjoukkoon ja pitkäkestoisesti vaikuttava.

Nykyisten latauspisteiden käyttöastetta selvitetään vaikutusarvioinneissa tilannetiedon saamiseksi.

e. Raideliikenteen investoinnit

VR:n esitys tavaraliikenteen alatyöryhmälle (saatavissa hankeikkunasta ja Tiimeristä) sisälsi karkeaa hinta-arviota lisäsähköistämisen hinnasta. Lisäsähköistämisen tarve kohdistuu tavaraliikenteen ratojen puolelle. Henkilöliikenteen puolella sähköistys on edennyt jo niin pitkälle, että tehostamista saadaan enemmän liikennejärjestelmän kehittämisen (mm. raiteiden lisäkapasiteetti) kautta.

f. Muut toimet

4. Henkilöliikenteen alatyöryhmän sidosryhmätilaisuus/työpaja (ma 18.5.20 klo 9.30-11.30, nh. Jukola, Meritullinkatu 1 / Skype tms.)

- Asiasisältö: näkökulmat
- Kutsuttavat tahot
- Käytännön toteutuksen vaihtoehdot

Toivottiin ehdotuksia kutsuttavista organisaatioista ja/tai henkilöistä.

5. Muut asiat

Olennaista työryhmän loppuraportin kannalta on löytää keskeiset asiat, joita pitäisi viedä valmistelussa eteenpäin tai vaihtoehtoisesti, mitkä toimista ovat turhia tai epämieluisia. Näistä voi viestiä myös suoraan sihteeristölle.

6. Kokouksen päättäminen ja seuraava kokous

Seuraavaksi siirrytään liikennejärjestelmään, josta asiantuntijakuulemiset seuraavassa kokouksessa: to 23.4. klo 9-11.30.