

Fossiilittoman liikenteen tiekartta, maaliikenne / tavaraliikenteen alatyöryhmä

Kokousmuistio 13.2.2020

Läsnäolijat: Saara Jääskeläinen (LVM, pj.), Juhani Laurikko (VTT), Atro Andersson (LVM), Tero Kallio (Autotuojat), Heikki Karsimus (Teknologiateollisuus), Jukka Peura (Väylä), Pekka Aaltonen (Logistiikkayritysten liitto ry), Otto Lahti (Traficom), Kaisa Mäkelä (YM), Bettina Lemström (TEM), Jonna Juslin (VR Group), Anna Virolainen-Hynnä (SBB), Vesa Peltola (Kuntaliitto), Ari Herrala (SKAL ry), Merja Sandell (VM), Jari Kudjoi (AKT), Maria Holmi (LVM), Tiina Rytty (Ammattiliitto PRO, Heikki Liimatainen (TAU), Noomi Saarinen (LVM, siht.)

Edellisellä kerralla henkilöliikenteen kanssa yhteisessä kokouksessa 30.1.20 kuultiin Nesteen, UPM:n, St1:n ja Afry Management Consultingin edustajia asiantuntijoina biopolttoaineiden yleiskuvan muodostamiseksi. Kokouksen puheenjohtaja Saara Jääskeläinen kävi esitysten ja muun olemassa olevan tiedon pohjalta läpi tilannekuvaa biopolttoaineista.

Keskeisinä toimenpiteinä erottuu erityisesti jakeluelvoitelaki. Myös energiatuet, (fossiilisten) polttoaineiden verotuksen muuttaminen, päästökauppa tai päästokiintiöjärjestelmä kuuluvat arvioitavien toimenpiteiden joukkoon. Pj kertoi, että toimenpiteiden osalta arvioidaan kustannuksen ja päästövähennyksen lisäksi muita vaikutuksia (kilpailukyky, työllisyys, alueelliset vaikutukset, vaikutukset ympäristöön jne.).

Jakeluelvoitelain osalta pj totesi, että v. 2030 päästövähennys voidaan arvioida kohtuullisen helposti. Esimerkiksi energiatuen päästövähennyspotentiaalia on vaikeampi arvioida. Pj kertoi, että työryhmän tavoitteena on tarkastella jokaista päästövähennystoimenpidettä vähintään kahdella eri tarkastelutasolla. Kaikista toimenpiteistä yritetään saada yhteismitallinen arvio niin pitkälle kuin se on mahdollista. Pj esitteli tämän tueksi työn alla olevaa excel-taulukkoa. Mahdolliset ristivaikutukset on huomioitava loppuvaiheessa. Vaikutusarvioinneista on tilattu selvitys, jonka tekijä selviää lähiaikoina. Arvioitavia toimenpiteitä on kuitenkin niin paljon, että osa niistä arvioidaan myös LVM:n ja Traficom:n toimesta. Käytössä on paljon jo aiemmin tuotettua aineistoa. Työryhmän jäsenten toivotaan tiedottavan, jos heillä on tiedossa aineistoja, joita tässä kannattaisi hyödyntää.

Ajatuksena on, että tulevissa kokouksissa voitaisiin jo käydä läpi ja kommentoida toimenpiteitä vaikutusarviointien pohjalta. Pj kertoi myös, että uutta liikenteen perusennustetta ollaan tekemässä ja sen arvioidaan valmistuvan myöhemmin keväällä. Todettiin, että kuorma-autojen ajosuoritteen osalta on huomioitava myös tonnikipometrit. Laurikko/VTT kertoi, että sekä tonni- että ajokilometrit ovat mukana Väylävirastolta saatavassa datassa.

Ympäristövaikutusten osalta tutkijoilta on pyydetty lausuntoja liittyen biopolttoaineiden valmistuksen mahdollisiin ympäristövaikutuksiin. SYKE:n Soimakallion lausunto on jaettu alatyöryhmälle, minkä lisäksi lausunto saadaan toivottavasti hieman myöhemmin Ilmatieteen laitokselta ja Helsingin yliopistolta.

Afry Management Consultingin Esa Sipilän esityksen lukujen pohjalta keskusteltiin jakeluelvoitteen eri skenaarioiden kustannuksista. Arvioitu hinnannousu vuonna 2030 vaikuttaa kohtuulliselta mutta keskustelussa todettiin, että biopolttoaineiden tarjontaan liittyy epävarmuustekijöitä, kuten raaka-

ainetarjonta sekä lentoliikenteen ja muiden mahdollisten uusien käyttäjien polttoaineen tarve, mikä voi vaikuttaa myös biopolttoaineen hintoihin.

Keskusteltiin biokaasun mukaantulosta jakeluelvoitteeseen. TEM on käynnistämässä selvitystä, jossa arvioidaan verotuksen vaikutusta ja jakeluelvoitetta sekä hintaa valmistajalle. Ei ole tiedossa, tuleeko biokaasu osaksi nykyistä jakeluelvoitetta vai tehdäänkö sille oma jakeluelvoite. Keskusteltiin siitä, kilpailevatko biopolttoaine ja biokaasu samoista raaka-aineista. Arvioitiin, että osittain kyllä ja osittain ei. Biokaasun suurin potentiaali on lannassa, josta muut toimijat eivät ole olleet kiinnostuneita.

Keskustelussa tuli esille, että valmistajien skenaariot raaka-aineiden suhteen näyttävät positiiviselta ja valmistajat myös aktiivisesti etsivät uusia raaka-aineita. Toisaalta saatavuuden lisäksi esimerkiksi raaka-aineiden sääntelyyn liittyy epävarmuustekijöitä.

Pj kertoi, että 27.2. kokouksessa (biokaasun yleiskuva) kuulemme TEM:n Pekka Grönlundia. Muina asiantuntijoina paikalla Juha Ala-Huikku (Gasum), Sari Luostarinen (LUKE), Anna Virolainen-Hynnä (Suomen biokaasu ja biokierto ry) ja Juhani Laurikko (VTT). Lisäksi synteettisten polttoaineiden mahdollisuutta voitaisiin tutkia tarkemmin.

Sipilän esityksen pohjalta jakeluelvoitteen nostamisen mahdollisen vaikutuksen verokertymään vuonna 2030 todettiin olevan maltillinen.

Sipilän arvioissa jakeluelvoitelain muutoksen vaikutuksista kilpailukykyyn toimialat on pakattu yhteen. Työryhmässä todettiin, että myös yksityiskohtaisempi alatoimialakohtainen tarkastelu on tarpeen ja voidaan tehdä. Esimerkiksi vientiteollisuutta palveleva liikenne voi olla haavoittuvassa asemassa. SKAL ry lupasi selvittää ja kirjoittaa taustamuistiota kustannuslisien vaikutuksesta toimialallaan. Vastaavaa tarkastelua voitaisiin pyytää myös esim. Taksiliitolta ja Linja-autoliitolta. Keskusteltiin myös raskaan kaluston energiatehokkuutta koskevan EU-sääntelyn vaikutuksista kuorma-auton polttoaineen kulutukseen tulevaisuudessa. Pj kertoi, että tilattavassa selvityksessä arvioidaan myös skenaariota, jossa energiatehokkuus on parantunut.

Muissa vaikutuksissa arvioidaan esimerkiksi sosiaalisen oikeudenmukaisuuden teemaa eli liikkumisen hinnannousua yksittäisen kuluttajan kannalta. Keskustelussa nousi esiin, että esimerkiksi autokannan romutusiän laskemisella Keski-Euroopan tasolle saataisiin olennainen alenema CO₂-päästöihin. Henkilöautojen osalta keskusteltiin romutuspalkkiokampanjoista ja vaihtoehdosta sisällyttää ajoneuvoveroon kuukausittainen/vuosittainen ”pantti”, jonka auton viimeinen omistaja voisi romutuksen yhteydessä hyödyntää. Tämä ei rankaisisi myöskään uuden auton ostajaa. Traficom valmistelee aiheesta muistion.

Todettiin, että alueellisia eroja on mm. suoritteiden välillä. Työllisyyden osalta jakeluelvoitteella voidaan saada myös positiivisia vaikutuksia.

Energiatuista pj totesi, että ne ovat osin päällekkäisiä jakeluelvoitteen kanssa, sekä edellytys 30 % biopolttoaineosuudelle. Energiatuet ovat summaltaan merkittävät, joten niiden on hyvä näkyä työryhmän työssä, vaikka niiden omaa päästövähennyspotentiaalia on vaikea arvioida.

Veromuutosten mahdollisia vaikutuksia käytiin lyhyesti läpi ja todettiin, että niihin palataan vielä myöhemmin.

Seuraava kokous pidetään 27.2. klo 14-16 yhteiskokouksena henkilöliikenteen alatyöryhmän kanssa, aiheena on biokaasun yleiskuva ja asiantuntijakuulemiset.