



Uusien käyttövoimien edistäminen valtion toimin

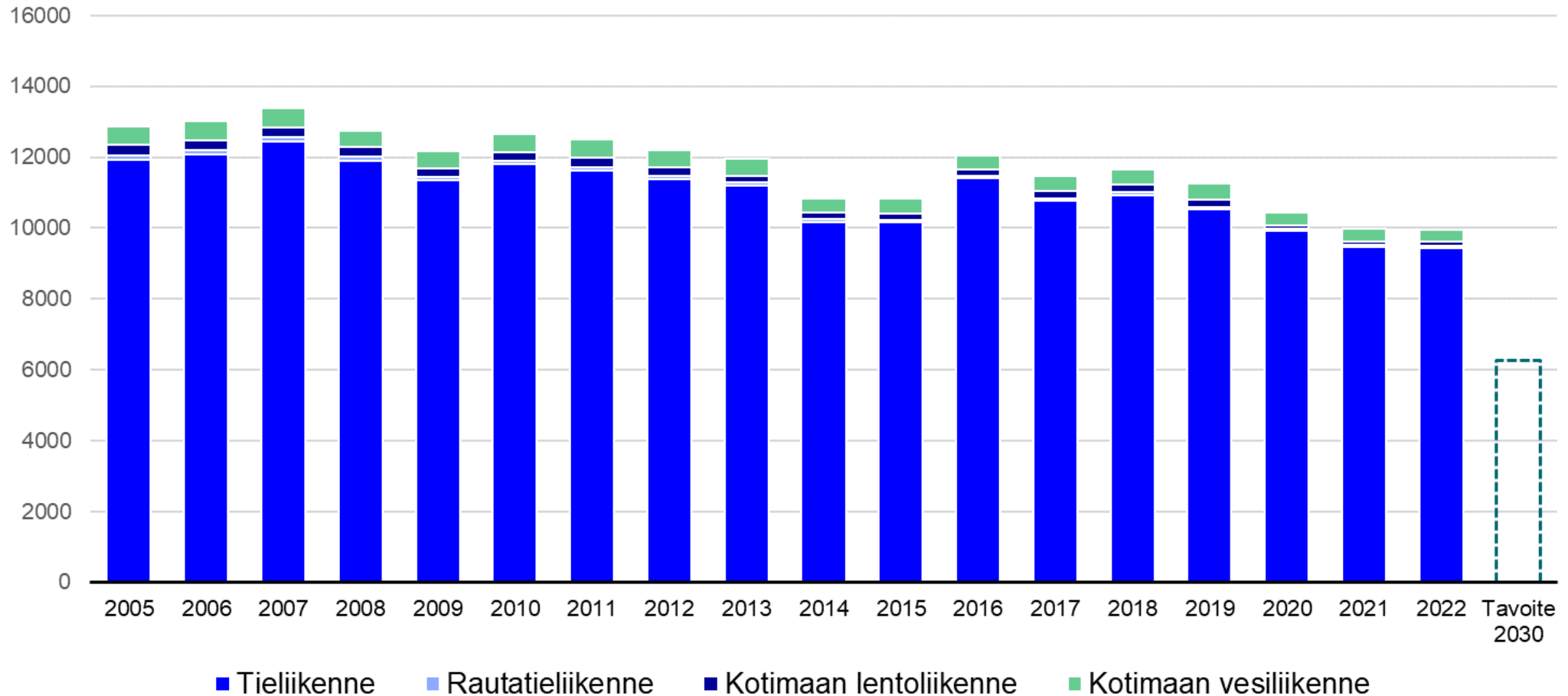
Tavaraliikenteen ajankohtaispäivä
23.11.2023

Saara Jääskeläinen
Liikenne- ja viestintäministeriö, ilmasto-
ja ympäristöyksikkö

Kotimaan liikenteen päästövähennyksiä koskevat velvoitteet ja tavoitteet

- EU:n taakanjakoasetuksen mukaan Suomen on vähennettävä taakanjakosektorin päästöjään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. **Taakanjakoasetus on Suomea oikeudellisesti sitovaa lainsäädäntöä.**
- Jos liikenteen päästöjä vähennetään vähemmän kuin 50 %, muiden taakanjakosektorin sektoreiden (kuten maatalouden, asumisen ja jätesektorin) päästöjä tulisi vähentää enemmän.
- Päästöyksiköitä saadaan siirtää rajallinen määrä (max 0,7 Mt/vuosi) päästökaupparektorilta taakanjakosektorille. Lisäksi taakanjakosektorille saataisiin siirtää rajallinen määrä yksiköitä (max 0,45 Mt/v.) myös maankäyttösektorilta, mutta tällä erää näyttää epätodennäköiseltä, että sieltä olisi mitään siirrettävissä. Voi myös käydä niin, että maankäyttösektorilta siirtyy lisää päästöjä taakanjakosektorin vähennettäväksi.
- Viimeisenä mahdollisuutena on yrittää ostaa yksiköitä muista EU-maista. Tällaisten yksiköiden saatavuudesta tai hinnoista ei ole tietoa.
- Jos mikään näistä keinoista ei onnistu, ja taakanjakosektori ylittää päästökiintiönsä, **saavuttamatta jääneet päästövähennykset siirtyvät vähennettäväksi seuraavalle kaudelle** kerrottuna luvulla 1,08 eli päästövähennystaakka ja -kustannukset kasvavat **(syntyy päästövelkaa).**

Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt 2005-2022



Keskeisimpiä EU- toimia



ETS2 – Jakelijoiden päästökauppa

- ETS2 on nykyisestä päästökaupasta (ETS1) erillinen järjestelmä, jolla oma päästövähennystavoite sekä omat päästöoikeudet
- Uuden päästökaupan tavoitteena on edesauttaa taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamista ja pidemmällä aikavälillä mahdollisesti integroida sektorit osaksi nykyistä päästökauppaa
- Kattaa tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen sekä ETS1:n ulkopuolelle jäävän teollisuuden fossiilisen polttoaineen päästöt
- Poikkeaa kiinteiden laitosten päästökaupasta merkittävästi kuitenkin siten, että päästökauppaan kuuluvien toimijoiden mahdollisuudet tehdä päästövähennystoimenpiteitä ovat hyvin rajalliset
- Käytännössä uuden päästökaupan ohjausvaikutus perustuu hinnoitteluun, joka välillisesti ohjaa polttoaineen kuluttajan käyttäytymistä

ETS2 - Kansallinen toimeenpano

- Direktiivi tulee olla ETS2 osalta toimeenpantu 30.6.2024 mennessä
- Kansallisesti päästökaupasta säädetään päästökauppalaissa (311/2011) ja laissa lentoliikenteen päästökaupasta (34/2010)
- Direktiivien uudistukset on tarkoitus toimeenpanna yhteen päästökauppalakiin ja samassa yhteydessä kumota voimassa olevat lait
- Uudessa päästökauppalaissa säädettäisiin kiinteiden laitosten, merenkulun ja lentoliikenteen päästökaupasta sekä erillisestä tieliikenteen, rakennusten erillislämmityksen sekä nykyisen päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden päästökaupasta
- Lainsäädännön valmistelua varten asetettu ohjausryhmä sekä neljä alatyöryhmää
- Työ käynnistetään arviomuistion laadinnalla. Arviomuistiossa esitetään direktiivin toimeenpanon sääntelyvaihtoehtoja ja vaikutuksia
- ETS2 osalta direktiivissä on merkittävää kansallista liikkumavaraa

ETS2 käynnistyminen

- Jakelijoilla oltava päästölupa 2025 alkaen, päästökauppa käynnistyy vuonna 2027
- Järjestelmään sisältyy ns. hätäjarrumekanismi, joka voi lykätä aloitusta vuoteen 2028
- Hätäjarrumekanismin aktivoituminen on sidottu öljyn ja kaasun hintaan
- Jäsenvaltioilla, joilla on päästökaupan hintaa vastaava CO₂-vero tai muu maksu, on mahdollisuus myös käytännössä jättäytyä päästökaupan ulkopuolelle vuoden 2030 loppuun saakka, ns. opt-out -> päätökset tästä on tehtävä vielä tämän vuoden puolella

Raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetus

- Komission ehdotus raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksen päivittämiseksi annettiin 14.2.2023
- Käsittely jäsenmaiden neuvoston ympäristötyöryhmässä edennyt syksyllä 2023; neuvoston yleisnäkemys saavutettiin ympäristöneuvoston kokouksessa 16.10.2023
- Käsittely Euroopan parlamentissa etenee; Euroopan parlamentin valiokunnat ovat äänestäneet kannoistaan komission ehdotukseen lokakuussa ja yleisistunnon äänestys on marraskuussa
- Kolmikantaneuvottelut voisivat alkaa aikaisintaan loppuvuodesta 2023 ja jatkuvat keväällä 2024 Belgian EU-puheenjohtajuuskaudella

Asetusehdotuksen sisältö

- Asetus koskee uusia EU:ssa ensirekisteröitäviä raskaita ajoneuvoja. Nykyiset vuonna 2019 hyväksytyt CO₂-raja-arvot kattavat ainoastaan osan raskaista hyötyajoneuvoista.
- Komission ehdotuksessa soveltamisalaa laajennetaan ja se kattaa uudet **kuorma-autot, kaupunkibussit ja kaukoliikenteen bussit sekä perävaunut.**
- Poikkeukset soveltamisalasta:
 - työkoneet (kuten kaivos-, metsä- ja maatalouskoneet), erityiskäyttöajoneuvot (kuten puolustuskalusto, pelastuskalusto) ja työajoneuvot (kuten jäteautot, nosturit).
 - Pienet valmistajat, max. 100 ajoneuvoa /vuosi
- Komission ehdotuksen mukaan valmistajien **raja-arvoja kiristettäisiin niin, että verrattuna vuoteen 2019 EU:n tasolla uusien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät**
 - vuodesta 2030 lähtien **45%** (nyk. -30%)
 - vuodesta 2035 lähtien **65%** (uusi tavoite)
 - vuodesta 2040 lähtien **90%** (uusi tavoite)
- Uusille **kaupunkibusseille erillinen nollapäästötavoite** (-100%) vuonna 2030
 - Mahdollisuus kansalliseen poikkeukseen maantieteellisiin tai sääoloihin perustuen
- Perävaunuja koskevinä tavoitteina on 7,5% ja puoliperävaunuilla 15% päästövähennys vuodesta 2030.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra – asetus (AFIR)

- Tavoitteena vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin EU laajuinen kehittyminen
- Säädelään sähkön latausinfraa kevyille ja raskaille ajoneuvoille, vedyn jakelua tieliikenteen ajoneuvoille, maakaasun (LNG) jakelua tieliikenteen ajoneuvoille ja meriliikenteelle sekä maasähkön jakelua satamissa ja lentokentillä
- Esim. vaatimuksena 2025 mennessä TEN-T ydinverkolla 60 km välein sähkölatauspiste henkilöautoille ja raskaalle liikenteelle ja 2030 mennessä TEN-T ydinverkolla ja kattavalla verkolla 150 km välein vetytankkausasema
- Vaatimuksia mm. infran yhteentoimivuuteen, kuluttajatietojen saatavuuteen ja maksutapoihin

TIELIIKENTEEN VAIHTOEHTOISTEN KÄYTTÖVOIMIEN JULKISEN JAKELUINFRAN SITOVAT TAVOITTEET



SÄHKÖ

Henkilö- ja pakettiautot

2025

TEN-T-ydintieverkolla

60 km latauspisteiden enimmäisvälimatka
400 kW latauskentän vähimmäisteho
1 kpl latauspisteiden vähimmäismäärä
150 kW latauspisteen vähimmäisteho

2030

Kattavalla TEN-T-tieverkolla

60 km latauspisteiden enimmäisvälimatka
300 kW latauskentän vähimmäisteho
1 kpl latauspisteiden vähimmäismäärä
150 kW latauspisteen vähimmäisteho

HUOM! Latausinfra kehittyy, kun sähköajoneuvojen määrä kasvaa. Tavoite TEN-T-ydintieverkolle vahvistuu vuoden **2027** loppuun mennessä. Kattavalle TEN-T-tieverkolle tulee välitavoite vuoden **2027** loppuun ja vaatimukset vahvistuvat vuoden **2035** loppuun mennessä.



Raskaat ajoneuvot

2025

Kaupunkisolmukohdissa

Latauspisteitä, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään **900 kW** ja jotka kuuluvat latausasemiin, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään **150 kW**.

2030

TEN-T-ydintieverkolla

60 km latauspisteiden enimmäisvälimatka
3 600 kW latauskentän vähimmäisteho
2 kpl latauspisteiden vähimmäismäärä
350 kW latauspisteen vähimmäisteho

Kattavalla TEN-T-tieverkolla

100 km latauspisteiden enimmäisvälimatka
1 500 kW latauskentän vähimmäisteho
1 kpl latauspisteiden vähimmäismäärä
350 kW latauspisteen vähimmäisteho

HUOM! TEN-T-tieverkon sähkölatausinfra rakentumiselle tulee välitavoitteita vuosille **2025** ja **2027**. Kaupunkisolmukohtien infra vaatimukset vahvistuvat vuoden **2030** loppuun mennessä.



VETY

Kaikki ajoneuvot

2030

TEN-T-ydintieverkolla

200 km latauspisteiden enimmäisvälimatka
1 t vähimmäiskapasiteetti päivässä
700 bar jakelulaitteen vähimmäisteho

Kaupunkisolmukohdissa

1 kpl vetytankkausasema

JOUSTOT: Jäsenvaltio voi saavuttaa tavoitteet, vaikka vähäliikenteisillä alueilla tankkausasemien kapasiteetti olisi alempi. Jotta jousto huomioitaisiin, tulee asetuksessa määriteltyjen edellytysten täytyä.

METAANI

Kaikki ajoneuvot

TEN-T-ydintieverkolla varmistetaan asianmukainen määrä tankkauspisteitä.

TEN-T-ASETUKSEN UUDISTAMISESTA NEUVOTELLAAN EU:SSA.



TEN-T-YDINTIEVERKKO



KATTAVA TEN-T-TIEVERKKO



KAUPUNKI-SOLMUKOHDAT

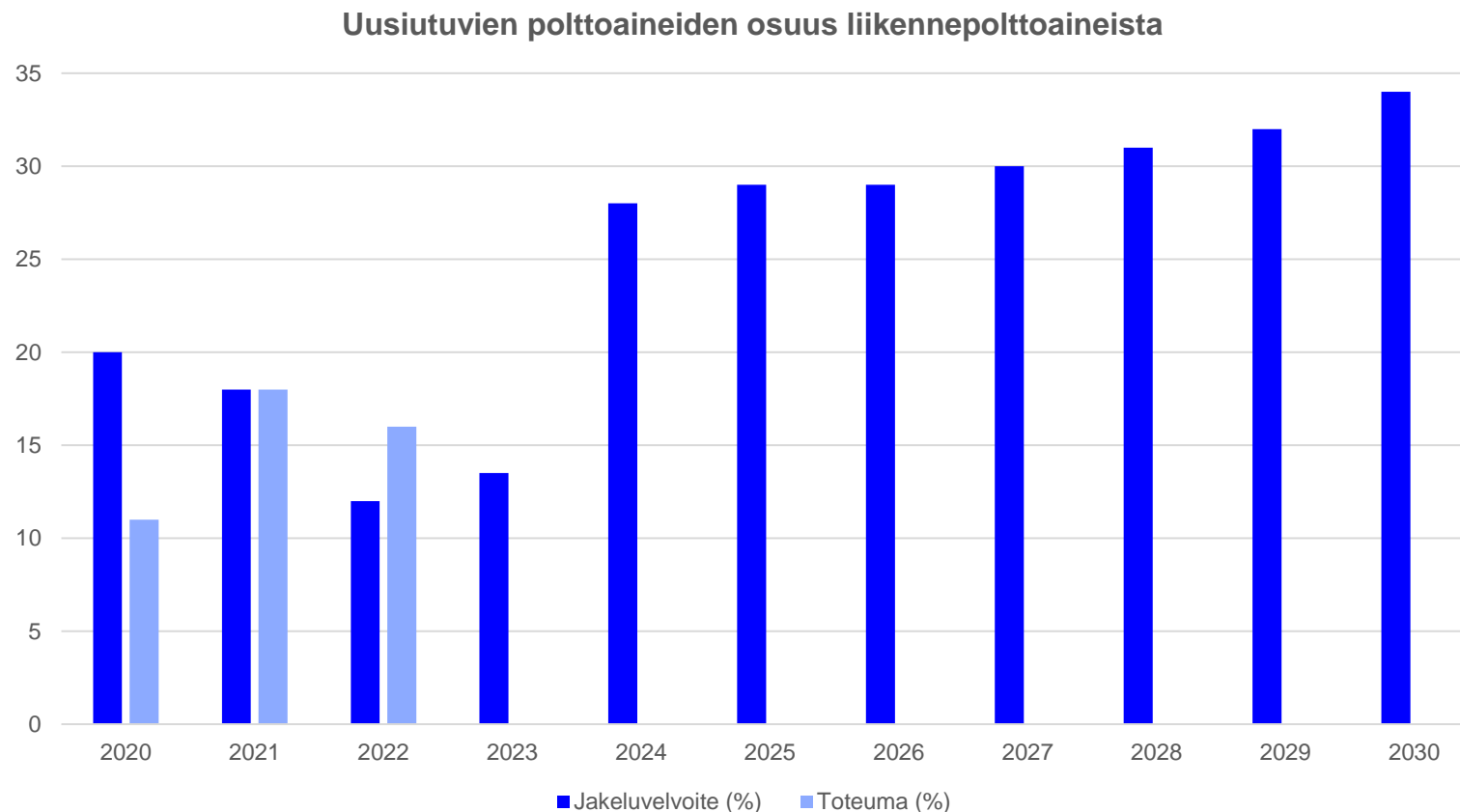
JOUSTOT: Lähtökohtaisesti infra tulee ottaa käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta. Jäsenvaltio voi saavuttaa tavoitteet, vaikka latausinfra rakennettaisiin vain toiselle puolelle tietä tai vähäliikenteisillä alueilla latausinfra välimatka olisi asetuksen lähtökohtaa jonkin verran pidempi tai latauskentän kokonaisteho puolittuisi. Jotta joustot huomioitaisiin, tulee asetuksessa määriteltyjen edellytysten täytyä.

Keskeisimpiä kansallisia toimia



Jakeluvelvoitelaki

- Uusiutuvien polttoaineiden osuus liikennepolttoaineista, toteuma 2020-2022 ja voimassa olevan lainsäädännön velvoitteet vuoteen 2030. Lähde: Tilastokeskus ja TEM.



Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan jakeluvelvoitelainsäädäntöä muutetaan siten, että jakeluvelvoite pysyy nykyisessä 13,5 prosentissa vuonna 2024. Vuosina 2025–2027 jakeluvelvoitetta nostetaan maltillisesti asteittain siten, että vuonna 2025 taso on 16,5 prosenttia, vuonna 2026 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 22,5 prosenttia.

Raskaan kaluston hankintatuet



Pakettiautojen hankintatuki

2 000–6 000 €	2 000 €
Sähkökäyttöinen, 3 eri tukiluokkaa	Kaasukäyttöinen



Kuorma-autojen hankintatuki

6 000–50 000 €	2 000–14 000 €
Sähkökäyttöinen, 7 eri tukiluokkaa	Kaasukäyttöinen: CNG-käyttöinen 2 000–6 000 €, 3 eri tukiluokkaa; LNG-käyttöinen 14 000 €

von hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta [1.1.2022]

Hallitus jatkaa arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, kuten [...] käyttövoimamuutoksen helpottamista erityisesti raskaassa liikenteessä [...].

Kuorma-autojen tukirahaa on jäljellä noin 3,7 M€. Traficomien arvion mukaan määräraha riittäisi vuoden 2024 loppuun saakka. Paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien hakuaika päättyy voimassa olevan lain mukaan 31.12.2024.

Hankintatukilain muutos (HE 25/2023 vnp)

- Esityksellä muutettaisiin hankinta- ja muuntotukilakia **vastaamaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksia.**
- Jatkossa **sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia** myönnettäisiin **yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen uuden 36 b artiklan nojalla** (Investointituki puhtaiden tai päästöttömien kulkuvälineiden hankintaan ja kulkuvälineiden jälkiasennuksiin).
- Voimassa olevan lain mukaisia **tukia myönnetään yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan nojalla** (ympäristönsuojelu).
- Yleinen ryhmäpoikkeusasetus **ei jatkossa mahdollista kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukemista.** Siten tukia myönnettäisiin **nk. de minimis –asetuksen nojalla.**
 - Yrityskohtainen tuen kokonaismäärä ei saisi olla yli 200 000 euroa kolmen verovuoden aikana.
 - **Tukea ei saisi käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.**
 - **HUOM!** Komissio julkaisi toisen luonnosversion de minimis-asetuksesta kesäkuussa 2023. Esityksen mukaan rajaukset maanteiden tavarakuljetusta tarkoitettujen ajoneuvojen hankintatuen myöntämiselle poistuisivat. Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukiohjelmaa uudelleenarvioidaan lopullisen de minimis-asetuksen tultua julkaistuksi.

Muutoslain keskeinen sisältö

2/2

- Lakiin ehdotetaan lisättäväksi **vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukikategoria**.
- Tukisummat porrastettaisiin ajoneuvojen koon mukaan sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia vastaavalla tavalla.
- Tuet myönnettäisiin **yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen uuden 36 b artiklan** nojalla.
- **Muutosten on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2024.**

Julkisen jakeluinfran rakentamisen tuet

- Suomessa on tuettu julkisen jakeluinfran rakentamista vuosina 2018-2023 ("liikenteen infratuki" tai "jakeluinfratuki").
 - Toistaiseksi viimeisin tarjouskilpailu järjestettiin keväällä 2023 ja se oli järjestyksessään seitsemäs. Tässä kilpailutuksessa tukea myönnettiin 31 raskaan liikenteen latausaseman rakentamiseksi. Myös lokakuussa 2022 järjestetyn kilpailutuksen perusteella tukea myönnettiin useammalle hankkeelle, joissa tarjotaan raskaan ajoneuvon lataamista vähintään 350 kilowatin teholla. (AFIR-minimivaatimus v. 2030: noin 60 asemaa)
 - Kevään 2023 tarjouskilpailussa myönnettiin infratukea myös kahdelle vedyn tankkausasemalle. Lokakuussa 2022 järjestetyn kilpailutuksen perusteella tukea myönnettiin kolmelle vedyn tankkausasemalle. (AFIR-vaatimus vedyn tankkausasemille: ~10 kpl v. 2030).
 - Tukea on varattu myös ensi vuoden talousarvioesitykseen (10 M€).
- **Hallitus jatkaa arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi**, kuten kaasu- ja sähköautolatausverkoston kehittämistä [...].
 - Tavaraliikenteelle välttämättömät taukopaikat ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko huomioidaan liikennejärjestelmän kehittämisessä ja maankäytön suunnittelussa. **Yhdessä elinkeinoelämän kanssa laaditaan toimenpideohjelma vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä.**



Kiitos!

lvm.fi Twitter: [@lvmfi](https://twitter.com/lvmfi)

LVM LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ