

Raskaan liikenteen osalta kestävästi tuotettujen biopolttoaineiden, nestemäisten tai kaasumaisten, osuuden tulisi vuonna 2050 olla vähintään 70 prosenttia. Kaupunkien bussi- ja jakeluliikenteen tulisi toimia 70 prosenttisesti päästöttömästi tuotetulla sähköllä.

Ilmailussa biokerosiini voisi korvata 40 prosenttia lentoliikenteen polttoainetarpeesta. Myös merenkulussa 40 - 50 prosentin päästöleikkaus tulisi toteuttaa vaihtoehtoisilla polttoaineilla ja energiatehokkuutta lisäämällä. Lentokenttien ja satamien terminaaliliikenteen tulisi olla lähes päästötöntä jo vuonna 2030.

Biopolttoaineita, kuten maakaasua käyttöä haittaa kuitenkin niiden saama verokohtelu. Esimerkiksi maakaasua hyödyntävien ajoneuvojen myynti pysähtyi lähes täydellisesti tämän vuoden alussa tehdyn veromuutokseen, jossa maakaasu nostettiin verotettavien polttoaineiden joukkoon.

Hyötyajoneuvopuolella kaasukäyttöisille autoille olisi tarjontaa, mutta jakeluverkosto ja lainsäädäntö hidastavat toistaiseksi tämän puolen kehitystä. Kaasu- ja sähköajoneuvojen määrän lisääntymistä häiritsee lisäksi korkea hankintahinta ja etenkin sähköajoneuvojen lyhyt toimintasäde.

Korkean hankintahinnan, käyttökulujen sekä lyhyen toimintasäteen muodostaman ongelmallisen yhtälön ratkaisua joutunemme odottelemaan vielä pitkän tovin.

Työryhmän suunnitelmissa kaiken maksajaksi löydetään valtio ja veronmaksajat. - pitäisiköhän kehityksen suunnista kuitenkin vielä keskustella asianomaisten instanssien kanssa?

Katso Auto, tekniikka ja kuljetus –lehden numerosta 4/2013 oleva kaasu-Volvon esittely tai sähköbussin esittely (Atk 372013)