

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

Väliraportti liikenteen päästövähennyksiin liittyvistä esityksistä

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on asetettu tavoite, jonka mukaan liikenteen päästöjä tulee vähentää vuoteen 2005 verrattuna noin 50 %:lla vuoteen 2030 mennessä.

Parlamentaarinen työryhmä esittää suunnitelmaksi kansallisen ilmastopoliitiikan mukaisten liikenteen tavoitteiden saavuttamiseksi vuoteen 2030 mennessä:

- 1) Parlamentaarinen työryhmä ottaa kantaa eduskunnan energia- ja ilmastostrategian puitteissa. Määrärahasoja tarkastellaan tarkistuspisteissä. Muiden kokonaisuuksien osalta esitykset ovat alustavia ja niitä voidaan tarkistaa työryhmän loppuraportin laadinnan yhteydessä, kun vaikutustenarviot on saatu viimeistelyä ja valtioneuvoston TEAS (tutkimus, ennakointi, arviointi ja selvitys) -hankkeesta, jossa rakennetaan liikenteeseen ja autoiluun liittyvien verojen simulointimalli, on saatu tuloksia.
- 2) Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan laaja keinovalikoima, joka sisältää tukia, veromuutoksia, sääntelyä ja muita keinoja kuten joukkoliikenteen ja sen infrastruktuurin ja liikenteen palveluistumisen edistäminen. Päästövähennystoimet pyritään kohdistamaan tasapuolisesti niin, että vaikutukset elinkeinoelämälle, eri alueille ja eri liikkujia- ja tulonsaajaryhmille olisivat kohtuullisia ja kohdentuisivat mahdollisimman tasaisesti.
- 3) Biopolttoaineiden osuus kasvatetaan 30 prosenttiin, aiempien päätösten mukaisesti. Tavoitetta ja siihen pääsemiseksi tarvittavia lisäkeinoja tarkastellaan tarkistuspisteissä. Biopolttoaineiden osuuden 30 prosenttiin kasvattamisen vaikutuksia ympäristölle, kuluttajille, elinkeinoelämälle ja kilpailukyvyllä tarkastellaan aiempien päätösten mukaisesti. Vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevan lainsäädännön valmistelu aloitetaan, kun EU:n lainsäädännön keskeisestä sisällöstä on riittävä varmuus.
- 4) Julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2018–2021 energia- ja ilmastostrategian tavoitteiden edistämiseksi on varattu 25 M€/v. (yhteensä 100 M€). Liikenteen osalta rahoitusta suunnitellaan alueellisesti tasapuolisen lataus- ja jakeluinfran rakentamiseen ja taajamalogistiikan sähköistämiseen, kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen kehittämiseen, täyssähköautojen hankintaan ja kaasu- ja flexfuel-autojen konvertointeihin sekä raideliikenteen lisäämiseen ja selvitetään mahdollisuus työsuhdeautokannan muuttamiseksi mahdollisimman vähäpäästöiseksi. Tukijärjestelmien yksityiskohdat tarkennetaan loppuvuoden

2017 aikana.

- 5) Edistetään kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteuttamista, edistetään vähäpäästöisen 2-pyörästrategian laatimista ja varataan niille riittävä rahoitus.
- 6) Vähäpäästöisten autojen hankkimista tulee edistää mm. verotuksen keinoin. Polttoaineveron ohjausvaikutuksen täydentämiseksi selvitetään, voidaanko ajoneuvoveron päästöohjausta tehostaa asteittain mallillisesti. Työmatkakulujen verovähennysoikeuden päästöohjausvaikutavuutta selvitetään. Päästöohjauksen vaikuttavuutta parannetaan samanaikaisesti informaatio-ohjauksen keinoin. Liikenteen verotuksen tulonjakovaikutuksia voidaan erikseen päätettäessä kompensoida esimerkiksi muuta verotusta alentamalla tai tulonsiirtoina.
- 7) Vaikutetaan EU-lainsäädännön valmisteluun siten, että se tukee kansallisen liikenteen päästövähennystavoitteen toteutumista.
- 8) Kansallista sääntelyä kehitetään mm. selvittämällä päästöporrastettujen ruuhkamaksujen käyttöönottoa, uudistamalla julkisen sektorin ajoneuvohankintoja koskeva lainsäädäntö sekä jatkamalla raskaan liikenteen kuljetusten energiatehokkuuden parantamista.
- 9) Maankäyttöä ja liikennejärjestelmää suunnitellaan ja toteutetaan ilmastotavoitteiden vaatimalla tavalla valmisteilla olevassa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa esitettyjen linjausten mukaisesti.
- 10) Viestintää tehostamalla kansalaisille tarjotaan tietoa eri liikennemuotojen päästö-, kustannus- ja terveysvaikutuksista, mikä auttaa ihmisiä tekemään mahdollisimman viisaita valintoja liikenteessä.
- 11) Tarkastellaan liikenteen päästöjen kehittymistä ja siihen vaikuttavia asioita tarkistuspisteissä ja tehdään toimenpiteisiin tarvittavat muutokset. Ensimmäinen tarkistuspiste on vuosien 2020–2021 kohdalla. Tarkistuspisteessä tehdään uusimpien tietojen pohjalta päivitettyt ennusteet tuleville vuosille liikenteen päästöjen kehityksestä. Samalla arvioidaan vaihtoehtoisten liikkumismuotojen kulkutapaosuuden (ml. uudet liikkumispalvelut) sekä sähköautojen ja latauspisteiden määrän kehitystä. Tarkistuspisteissä arvioidaan uusien toimenpiteiden tarvetta.

Taulukko. Työryhmän esitys vuosien 2018-2021 julkisen talouden suunnitelmaan sisältyvän rahoituksen jakautumisesta liikenteen osalta (miljoonaa euroa)*.

	2018	2019	2020	2021
Tuet lataus- ja jakeluinfran rakentamiseen ja taajamalogistiikan sähköistämiseen	4	4	4	4
Kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen kehittäminen <ul style="list-style-type: none"> Tuki suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen järjestelmien kehittämiseen tavoitteena digitalisaatio ja liikenteen palvelustuminen Tuki julkisen liikenteen sähköistämiseen (ajoneuvot ja infrastruktuuri) 	4	4	4	4
Tuet täyssähköautojen hankintaan sekä kaasu- ja flexfuel-autojen konvertointeihin	6	6	6	6
Raideliikenteen osto- ja/tai velvoiteliikenteen lisäys osana ihmisten liikkumistottumusten muutosta	2	2	2	2
Yhteensä (milj. eur)	16	16	16	16

Liikenne- ja viestintäministeriö sitoutuu varaamaan viestinnän tehostamiseen ja vaikutusarvioinnin kehittämiseen 1 miljoona euroa vuosittain oman hallinnonalansa budjetin sisältä.

*Voimassa olevassa vuosien 2018–2021 julkisen talouden suunnitelmassa on varattu 25 M€/v. energia- ja ilmastostrategian tavoitteiden edistämiseksi (yhteensä 100 miljoonaa euroa). Rahoituksella edistetään vähäpäästöistä liikennettä kuten sähkö- ja kaasuautoilua, uusiutuvan energian tuotantoa, puurakentamista ja strategian tavoitteita edistäviä kokeiluja. Rahoituksen jaosta liikenne- ja viestintäministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön ja ympäristöministeriön hallinnonalojen kesken päätetään erikseen. Työryhmä on ottanut työnsä lähtökohdaksi hallituksen päätöksen, että 25 miljoonan euron vuosittaisesta rahoituksesta 16 miljoonaa kohdistuisi liikenteeseen. Parlamentaarisen työryhmän näkemyksen mukaan liikenteen osuus tulisi olla tätä suurempi.

Liite 1 Vihreän eduskuntaryhmän lausuma

Liite 2 Perussuomalaisten eduskuntaryhmän eriävä mielipide