

22.6.2017

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

Aika Keskiyö 21.6.2017 klo 8.00–9.30

Paikka Liikenne- ja viestintäministeriö, Eteläesplanadi 16 (Sonckin sali)

Osallistujat:

| | | |
|-----------------------|---|---|
| Jäsenet | Anne Berner Mirja Vehkaperä Markku Rossi Jukka Kopra Markku Eestilä Ari Jalonen Jari Ronkainen Krista Kiuru Harry Wallin Mats Nylund Peter Östman Kari Uotila Jyrki Kasvi | liikenne- ja viestintäministeri (X) Suomen keskusta (X) Suomen keskusta (X) Kansallinen kokoomus (X) Kansallinen kokoomus (X) Sininen tulevaisuus (X) Perussuomalaiset (-) Suomen Sosialidemokraattinen puolue (X) Suomen Sosialidemokraattinen puolue (X) Ruotsalainen kansanpuolue (X) Kristillisdemokraatit (X) Vasemmistoliitto (X) Vihreä liitto (X) |
| Pääsihteeri | Mikael Nyberg | liikenne- ja viestintäministeriö (X) |
| Pysyvät asiantuntijat | Juhapekka Ristola Hannu Mäkinen Johanna Osenius | liikenne- ja viestintäministeriö(X), poistui 8.20 valtiovarainministeriö (X) työ- ja elinkeinoministeriö (-) |
| Sihteerit | Kaisa Kuukasjärvi Leo Parkkonen | liikenne- ja viestintäministeriö (X) valtiovarainministeriö (X) |

Asialista

1. Kokouksen avaus
Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 8.06.
2. Edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyminen
Edellisen kokouksen pöytäkirja hyväksyttiin.
3. Asialistan hyväksyminen
Kokouksen asialista hyväksyttiin.
4. Toimenpiteitä päästövähennystavoitteeseen pääsemiseksi

Ennen päästövähennystoimenpiteiden esittelyä puheenjohtaja Berner kertoi, että biotalouden ministerityöryhmä on päättänyt viedä Kaisun valtioneuvoston yleisistunnon hyväksyttäväksi.

Pääsihteerin Mikael Nyberg esitteli väliraportin sisältöä esittelevän kalvosetin (liite 1).

Esityksen jälkeisessä keskustelussa nostettiin esiin mm.

- esitysten vaikutukset eri alueille sekä erilaisille sosio-ekonomisille ryhmille. Todettiin, että on tärkeää pystyä kuvaamaan esityksen vaikutuksia. Vaikutusten kohdentuminen tasaisesti eri tulotasoille ja eri puolella Suomea asuville on välttämättömyys. Toimenpiteet eivät saa kohdistua vain tiettyyn ihmisryhmään. Nostettiin esiin myös tarve kansantaloudellisten vaikutusten arvioinnille.
- romutuspalkkion hyödyt ja vaikutukset. Todettiin sen tuovan euroja myös valtion kassaan. Puheenjohtaja esitteli VATT:n raportin (liite 4), jossa romutusrahaa ei pidetty suositeltavana päästövähennyskeinona. Mietittiin, voisiko romutuspalkkiosta rakentaa voimakkaasti päästöohjaavan. Pohdittiin myös, voisiko autosta luopumisesta palkita.
- sähköisen liikenteen yksityisen latausinfraan merkitys sähköautojen yleistymiseen ja tähän tarkoitukseen kohdistettavat tuet. Pohdittiin, olisiko tehokkainta kohdistaa yksityiseen latausinfraan edistävät tuet kaupunkeihin vai maaseudulle. Nähtiin, että maaseudulle ei ilman tukea latausinfraa synny. Toisaalta nähtiin, että kaupungeissa yksityisen latausinfraan kohdistuu eniten tarvetta. Jotta sähköautot yleistyisivät nopeammin, voisi olla tarpeellista tukea yksityisen latausinfraan myös kaupungeissa.
- autojen konvertoinnin merkitys maaseudulla asuville ja sen tehokkuus päästötavoitteiden kannalta. Mikä takaa, että kaasua tai etanoliyhdistettä todellisuudessa käytettäisiin? Pohdittiin laajemmin konvertoinnin ja sähköautojen välistä suhdetta sekä niiden maantieteellistä sijoittumista. Todettiin konvertoinnin olevan ratkaisu siihen, että vanhempi autokanta saadaan vähäpäästöisemmäksi. Todettiin konvertointituen kohdistuvan pienituloisemmille toisin kuin mahdollinen sähköautojen edistämistuki.
- MAL-hankkeiden vaikuttavuus. Pohdittiin myös sitä, mitä maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen ilmastopolitiikan näkökulmasta tarkoittaa. Mietittiin, mitä MAL-hankkeisiin kohdistetulla rahoituksella saadaan aikaan.
- huoli siitä, että esityksen katsotaan suosivan kaupunkilaisia. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tulisi olla koko maan kattava.
- joukkoliikenteen puutteet maan eri osissa. Maaseudulla ei voida olettaa ihmisten liikkuvan pelkän joukkoliikenteen avulla, koska se ei ole tarpeeksi kattava. Toisaalta nostettiin keskusteluun kaupunkiseutujen mahdollisuudet kehittää uusia liikennepalveluita. Yleisesti joukkoliikenteen ja Maasin merkitystä päästötavoitteiden saavuttamisessa haluttiin korostaa, erityisesti kaupunkiseuduilla, mutta myös pitkämatkaisessa liikenteessä. Todettiin joukkoliikenneinfraan kehittämisen olevan myös tärkeä osa päästövähennystavoitteiden saavuttamista.
- kuntien rooli päästövähennysten saavuttamisessa. Voitaisiinko kuntia entistä voimallisemmin velvoittaa toteuttamaan tiettyjä toimenpiteitä esim. kaavoitukseen liittyen?
- väestön liikkuvuus. Pohdittavaksi esitettiin, eikö väestöä kannattaisi kannustaa muuttamaan työn perässä parempien liikenneyhteyksien ääreen enemmän kuin kannustaa liikkumaan pitkiä työmatkoja?
- ruuhkamaksujen pienet vaikutukset päästöihin. Pyydettiin saada pääkaupunkiseudun ruuhkamaksuselvitys luettavaksi. Tukholmassa on saatu suuria vaikutuksia. Keskusteltiin myös kilometripohjaisesta verotuksesta, johon EU on jäsenmaitaan viemässä.
- biopolttoaineisiin liittyvät riskit, mm. hiilinielut ja polttoaineiden riittävyys.

- ammattidieselin palautusjärjestelmä. Keskusteltiin myös vinjetin yhteyteen luotavasta palautusjärjestelmästä.
- polttoaineveron yleensä kansaa kurjistava vaikutus.
- sähköbussien kehityksen jälkeenjääneisyys verrattuna Kiinaan.
- tarve isoille ja merkittävälle päätöksille. Toisaalta korostettiin, autoilua ei pitäisi haluta vähentää vaan siitä tulisi tehdä ympäristöystävällisempää kuin nykyisin.

Puheenjohtaja totesi keskustelun lopuksi, että Suomi on sitoutunut päästövähennystavoitteisiin ja kaikki saatavilla oleva tieto ja materiaali on hyödynnettävä. Hän kertoi ajan vuoteen 2030 koostuvan kolmenlaisista aikaan sidotuista toimenpiteistä. On jakeluvaikeita sääntöjä, jolla pystytään saavuttamaan nopeita vaikutuksia. On liikenteen sähköistyminen, jonka vaikutukset näkyvät vasta reilusti 2020-luvun puolella. Lisäksi voidaan vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen, kehittää infraa sekä Maasia. Näiden toimenpiteiden vaikutukset ovat hitaampia. Ratkaisuja on voidaan synnyttää mm. teknologian kehittämisen kautta.

Sovittiin, että sihteeristö laatii materiaalin, jonka perusteella eduskuntaryhmissä voidaan käydä aiheesta keskustelua. Jaettuun materiaaliin pyydettiin eduskuntaryhmien kommentteja 3.7 mennessä, jonka jälkeen sihteeristö tekee yhteenvedon ja uuden version, joka lähetetään kommentteille vielä heinäkuun lopussa. 15.8 pidettävässä kokouksessa on tarkoitus hyväksyä väliraportti.

5. Seuraavat kokoukset (liikenne- ja viestintäministeriö, Eteläesplanadi 16, Helsinki)

15.8. klo 8.30 - 10.30
 7.9.2017 klo 8.00 - 9.30
 21.9.2017 klo 8.00 - 9.30
 5.10.2017 klo 8.00 - 9.30
 19.10.2017 klo 8.00 - 9.30
 9.11.2017 klo 8.00 - 9.30
 23.11.2017 klo 8.00 - 9.30
 8.12.2017 klo 9.45 - 11.15
 20.12.2017 klo 8.00 - 9.30

6. Muut asiat

Muita asioita ei ollut

7. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 9.26.

| | |
|----------|--|
| Liitteet | Esitys väliraportista (liite 1) VATT:n muistio (liite 2) |
| Jakelu | Parlamentaarisen työryhmän jäsenet, varajäsenet, pääsihteerit, pysyvät asiantuntijat ja sihteerit Liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesjohtoryhmä |