

Kliimapoliitika põhialuste transpordi töörühma IV töökoosolek

Aeg ja koht: 26.10.2015 15.00-17.00, Keskkonnaministeeriumis

Juhatas ja protokollis: Mari Jüssi, Säästva Eesti Instituut

Osalesid:

1. Stanislav Stõkov, EKUK
2. Aimar Lukk, TTK
3. Mari Jüssi, Säästva Eesti Instituut
4. Terje Villemi, Harju ÜTK
5. Märt Puust, Asfaldiliit
6. Toomas Haidak, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
7. Ahto Oja, Biogaasi Assotsiatsioon
8. Jaanus Uiga, Arengufond
9. Villem Tori, AL
10. Ronnie Kongo, Elron
11. Birgit Aru, Keskkonnaministeerium

PÄEVAKORD:

1. Mõjude hindamise tulemuste tööversiooni esitlused ja töörühma tagasiside
 - KHG prognoos. Stanislav Stõkov – Keskkonnauuringute Keskus
 - Sotsiaalmajanduslike mõjude hindamine. Jaanus Uiga, Arengufond;

Töörühma arutelu käigus tagasiside EKUKi prognooside eeldustele:

- 1) Sõidukite ökonoomsus. KPP2 stsenaariumid, mis peaks olema sisult mõõdukas, on sõidukite ökonoomsuse kasv sama optimistlik kui KPP1-s. Ettepanek on need üle vaadata ja vähemalt 1/3 võrra KPP1 muutusest maha võtta.
- 2) Reisija-km bussi ja rongiga KPP2 stsenaariumites – eristada BAU stsenaariumist, sest sõiduautokasutus on ka nendes stsenaariumites erinev
- 3) Kaubarong tonn-km – realistlik on panna kõik BAU-le sarnaselt pessimistliku stsenaariumiga – aga kuna suunistega püütakse raudtee-vedusid hoida, siis KPP2 kuni 2025 sama, mis BAU, sellest edasi veidi kasvav
- 4) Veoautode tonn-km on BAU-s optimistlikud, aga need on arvatud senise SKP elastsuste põhjal. KPP2 peaks kasvama vähem. KPP2 kuni 2025 kasvab koos BAU ja jääb siis ca 7200 milj tonn-km
- 5) Sotsiaalmajanduslike mõjude hindamise puhul tekitas küsimust, miks rongide puhul on sõiduki-km kohta tööjõukulud nii palju suuremad bussidega võrreldes. Jaanus Uiga kontrollib andmeid ja vajadusel korrigeerib
- 6) Kuna KPP1 ja KPP2 stsenaariumites väheneb kütuste tarbimine ja selle kaudu ka aktsiiside laekumine, siis on osaliselt seetõttu nendel stsenaariumitele negatiivne mõju majandusele. Arvestades suuniste ja stsenaariumite loogikat tuleb arvestada, et transpordi maksutulud jäävad BAU-ga võrreldes samaks, kuid makse kogutakse lisaks ka teiste maksude- ja tasudega. Jaanus võtab selle arvesse.

Birgit Aru andis lühidalt ülevaate KPP tööde üldisest seisust: mõjude hindamise töö jätkuvad veel novembris, kui tagasiside kõikidelt töörühmadelt on laekunud ja uued arvutused olemas, siis on võimalik saada ülevaade kõikide sektorite kohta kokku ja non-ETS lõikes. Juhtrühma koosolek on plaanitud detsembri algusesse ja esimene laiem avalikustamisring 2016. a algusesse.

Lepiti kokku veel:

- Ronnie Kongo saadab Marile ja Stanislavile 2014. a rongide liini-km ja tarbitud elektri- ja diislikütuse kogused, siis saab juba võrrelda muutust vanade rongidega.
- Mari Jüssi saadab EKUKile KPP2 stsenaariumi täpsustatud eeldused vastavalt koosolekul kokkulepitule
- EKUK arvutab uued prognoosid, mis võivad seniste arvutustega võrreldes emissioonide sihttasest ületada – variant on siis taastuenergia osakaalu ja sõidukite ökonoomsuse eeldusi muuta.
- Kirjalik tagasiside mõjude hindamise aruandele on teretulnud kuni 3.11.2015