

# Liikenne + energia ja ilmasto

# EU:n päästövähennystavoitteet vuodelle 2030

**Päästövähennystavoite -40 %** (vertailuvuosi 1990)

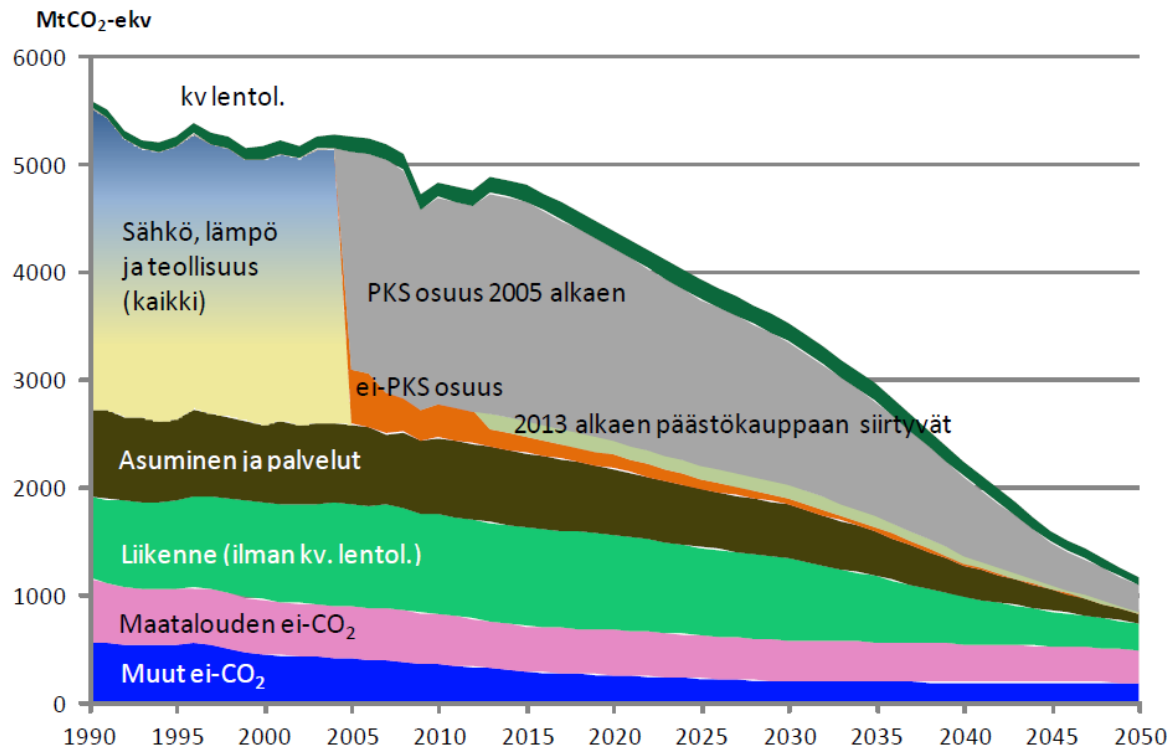
**Päästökauppasektori**  
**Tavoite -43 %** (vertailuvuosi 2005)

**Muut sektorit**  
(mm. liikenne, maatalous, jätehuolto)  
**Tavoite -30 %** (vertailuvuosi 2005)

Jäsenmaakohtaiset %-tavoitteet

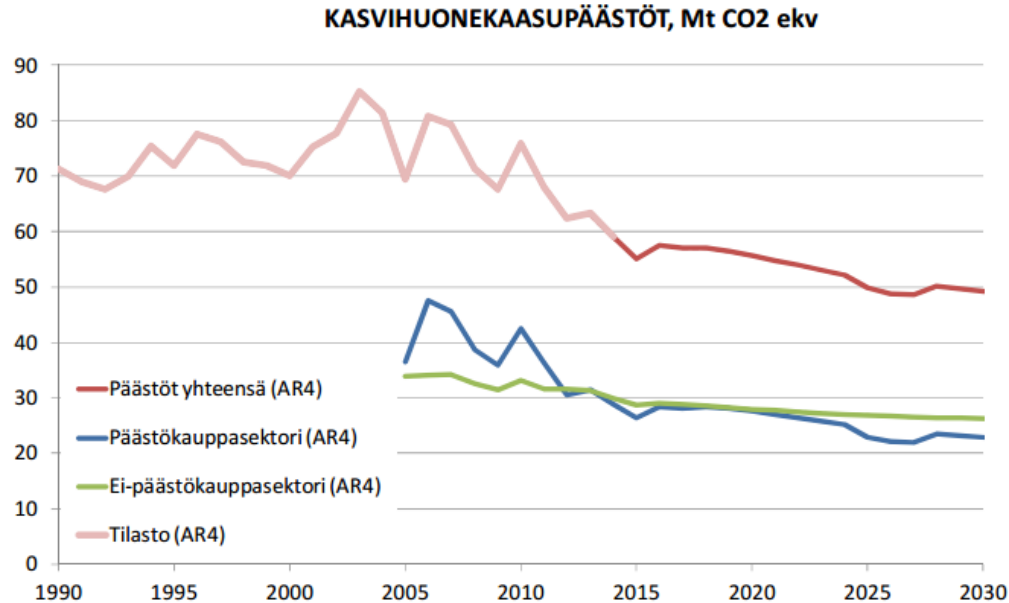
Suomi  
-39 %

# Liikenne viidennes kasvihuonekaasupäästöistä EU:ssa



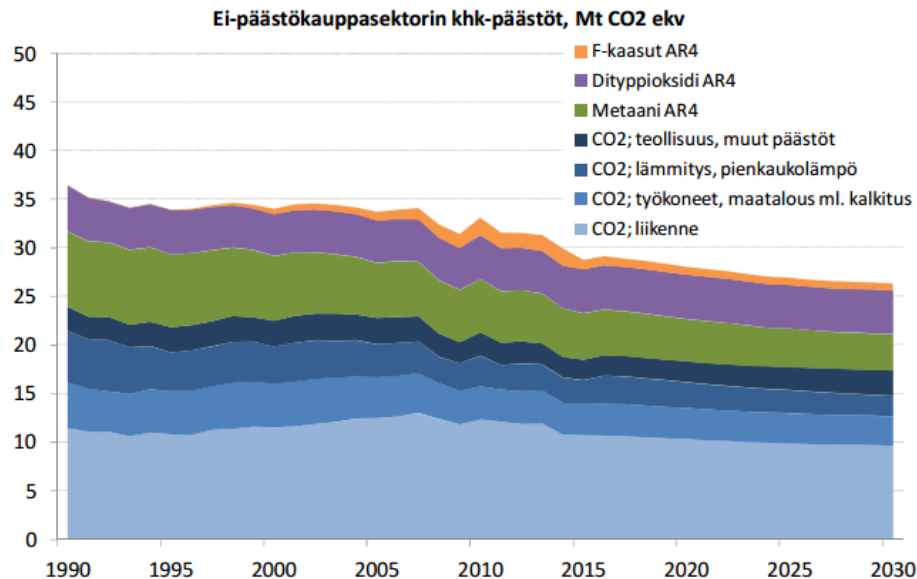
Lähde: EU:n komissio

# Suomen kasvihuonekaasupäästöt ja niiden jakautuminen päästökauppaan ja päästökaupan ulkopuolisiin aloihin



Kuvan lähde: TEM, perusskenaario 2016

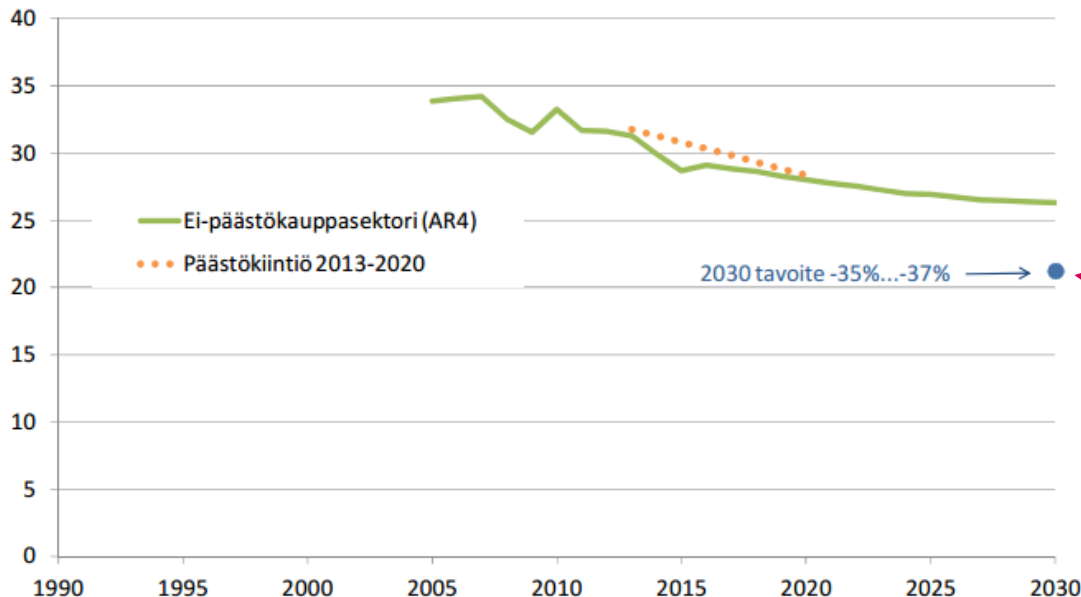
# Liikenteen päästöt nyt noin 40 % Suomen päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden päästöistä



Kuvan lähde: TEM, perusskenaario 2016

# Suomen päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden päästöjä vähennettävä tuntuvasti vuoteen 2030 mennessä

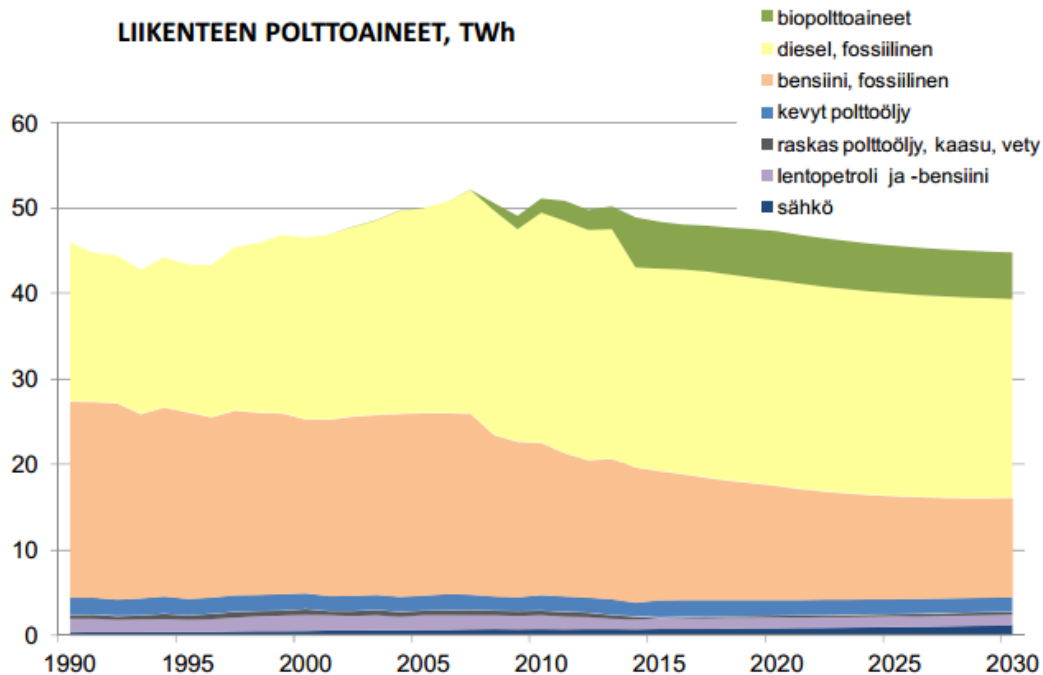
KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖT, päästökaupan ulkopuoliset, Mt CO2 ekv



Huom! Suomelle ehdotettu päästövähennysvelvoite on 39 % vuoteen 2030 mennessä



# Suomen liikenteen polttoaineiden käyttö ja arvioitu kehitys TEM:n perusskenaariossa



TVO- JA ELINKEINOMINISTERIO  
FÄRDIGTS- OCH HÄRINGSMINISTERIET  
MINISTRY OF EMPLOYMENT AND THE ECONOMY

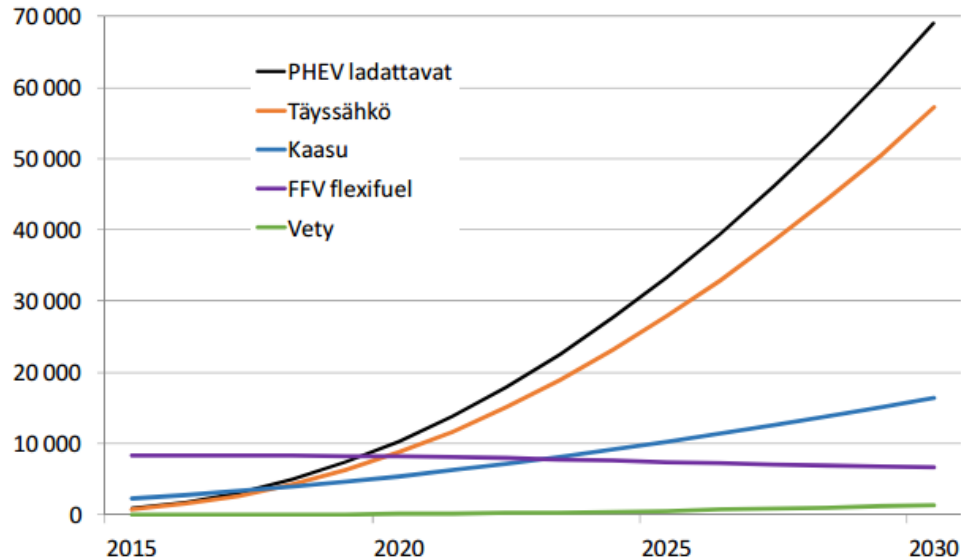
Kuvan lähde: TEM, perusskenaario 2016

Elinkeinoelämän keskusliitto



# Eri vaihtoehtoisten käyttövoimien osuudet Suomen ajoneuvokannassa ja niiden arvioitu kehitys

HENKILÖ- JA PAKETTIAUTOJEN LUKUMÄÄRÄT, kpl  
(muut kuin bensiini- ja dieselautot)



Kuvan lähde: TEM, perusskenaario 2016



# Liikenne energia- ja ilmastopolitiikassa

Logistiseen kilpailukykyyn ja liikenteeseen vaikuttavat tärkeät päätökset 2016

- Suomessa kansallinen energia- ja ilmastostrategia sekä ilmistolain mukainen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma
- EU:ssa 2030-päästövähennysvelvoitteet eri jäsenmaille 20.7.
- Globaalisti IMO (merenkulku) ja ICAO (lentoliikenne)

Suomessa päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden yhteinen päästövähennysvelvoite yli kaksinkertaistuu edelliseen 2020-kauteen verrattuna

- Ennen kaikkea tieliikennekysymys, koska sen osuus päästöistä on niin suuri

Valmistautuminen Suomessa:

- Markkinaehtoisten ja teknologianeutraalien vähennyskeinojen luominen
- Valtion ohjauskeinot kilpailukykyisiä muihin maihin verrattuna
- Kustannusvaikutukset avoimesti ja aikaisin mukaan päätöksentekoon

# Päästöjen vähentämisen ohjauskeinoja

EU: Direktiivien uudistaminen

- Henkilö- ja pakettiautojen valmistuksen päästörajat, kuorma-autojen päästöjen mittaaminen
- Tiemaksudirektiivi

SUOMI: Vaihtoehtoisten ja uusiutuvien energialähteiden käytön edistäminen ja velvoittaminen

- Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra (Jakeluinfratyöryhmä LVM 10/2016)
- Hallituksen tavoitteena nostaa liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuus 40 %:iin

EU ja SUOMI: Markkinaehtoiset ohjauskeinot

- EU:n yleinen päästökauppa – jäsenmaakohtaisesti teoriassa mahdollisuus siirtää liikenne päästökaupan piiriin
- Päästökaupan ulkopuolella liikenteelle oma mekanismi? – tästä ei ole selvityksiä

# Päästöjen vähentämisen kustannusarviot vaihtelevat suuresti

VTT, VATT: Tieliikenteen 40 % hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030

- Liikennepalveluiden suorat kustannukset nousevat merkittävästi

Ilmastopaneeli 1/2016 esimerkkilaskelmia ympäristöministeriölle (KAISU-työryhmä)

- Uusiutuvan dieselin osuuden kasvattaminen 20 %:iin nostaa hintaa pumpulla 30 snt/l.
- Kuorma-autojen kustannukset nousisivat 390 M€/vuosi (1,3 mrd ltr \* 0,30 €/ltr)

Ilmastopaneeli 9/2015

- Kuljetusten vaihtoehtoiset käyttövoimat + kuljetusten energiatehokkuuden parantaminen
- Vuosina 2015–2050 keskimäärin 100 M€/vuosi

HY:n Markku Ollikainen: mikäli raskas tieliikenne olisi mukana EU:n yhteisessä päästökaupassa

- 30-90 M€/vuosi, kun päästöoikeuden hinta 10-30 € tonnilta