Liikenne- ja viestintäministeriö

EU:n energiaunioni ja liikenne

Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö

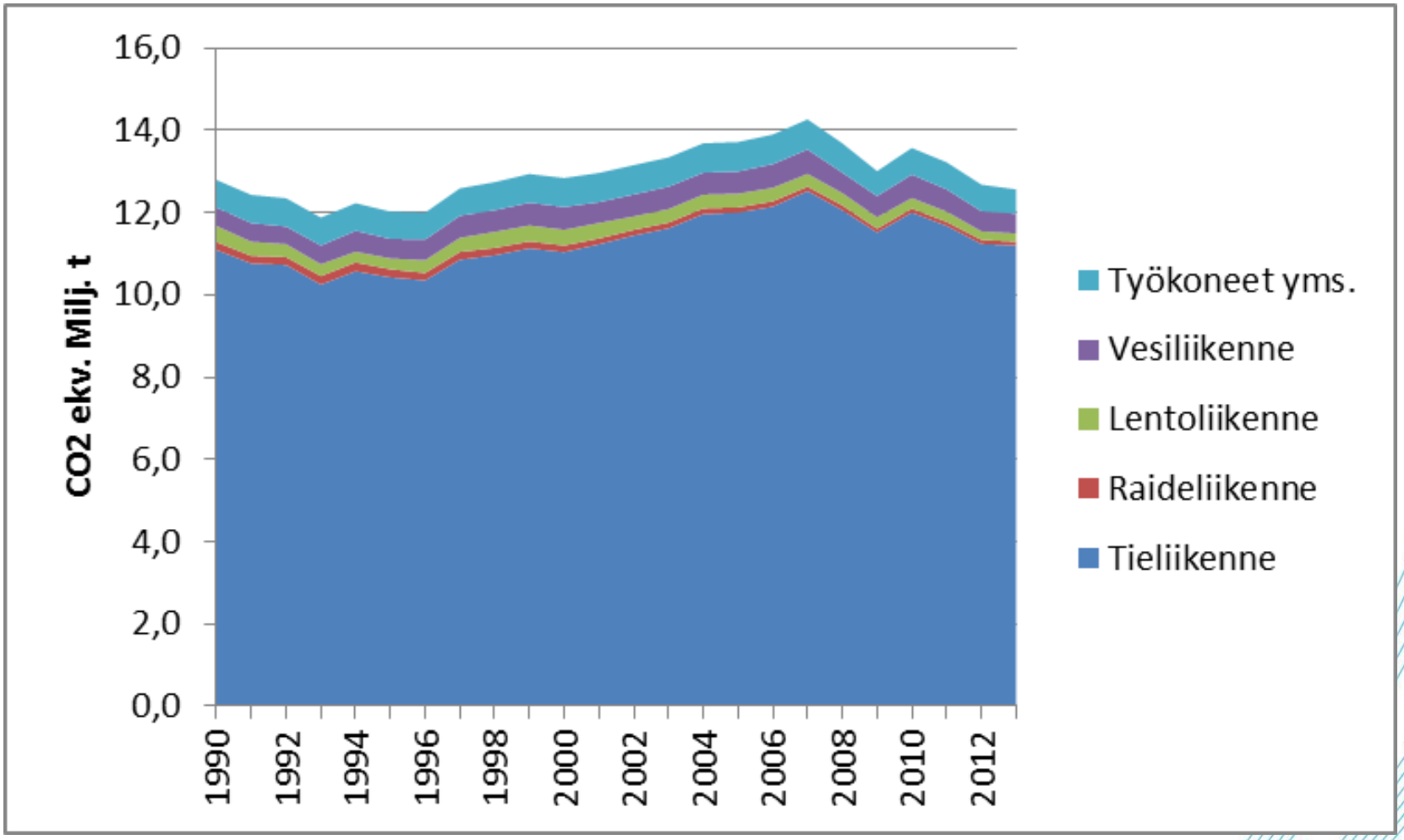
Liikenne- ja viestintävaliokunta 16.6.2015



Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt - nykytilanne

- Kotimaan liikenne tuotti v. 2013 noin 12,6 miljoonaa tonnia kasvihuonekaasupäästöjä (osuus kaikista päästöistä noin 20 % ja ei-päästökauppasektorin päästöistä noin 40 %)
- Päästöt kasvoivat 1990-luvun alun laman jälkeen vuoteen 2008 asti, mutta ovat siitä lähtien vähentyneet lukuun ottamatta vuotta 2010
- yli 90 % kotimaan liikenteen khk-päästöistä syntyy tieliikenteessä, ja siitä
  - 60 % henkilöautoista
  - 36 % paketti- ja kuorma-autoista
- rautatieliikenteen osuus 1 %, lentoliikenteen 2 % ja vesiliikenteen 4 %

Kotimaan liikenteen kasvihuone-kaasupäästöt 1990-2013



EU:n / Suomen tavoitteet vuoteen 2020

- EU:n yleiset ilmastotavoitteet (2007):
  - ns. 20/20/20 –tavoitteet v. 2020 mennessä (vrt. v. 1990)
- EU:n taakanjakopäätös (2009):
  - Suomen päästövähennysvelvoitteena ei-päästökauppasektorilla 16 % vuoteen 2020 mennessä (vrt. v. 2005)

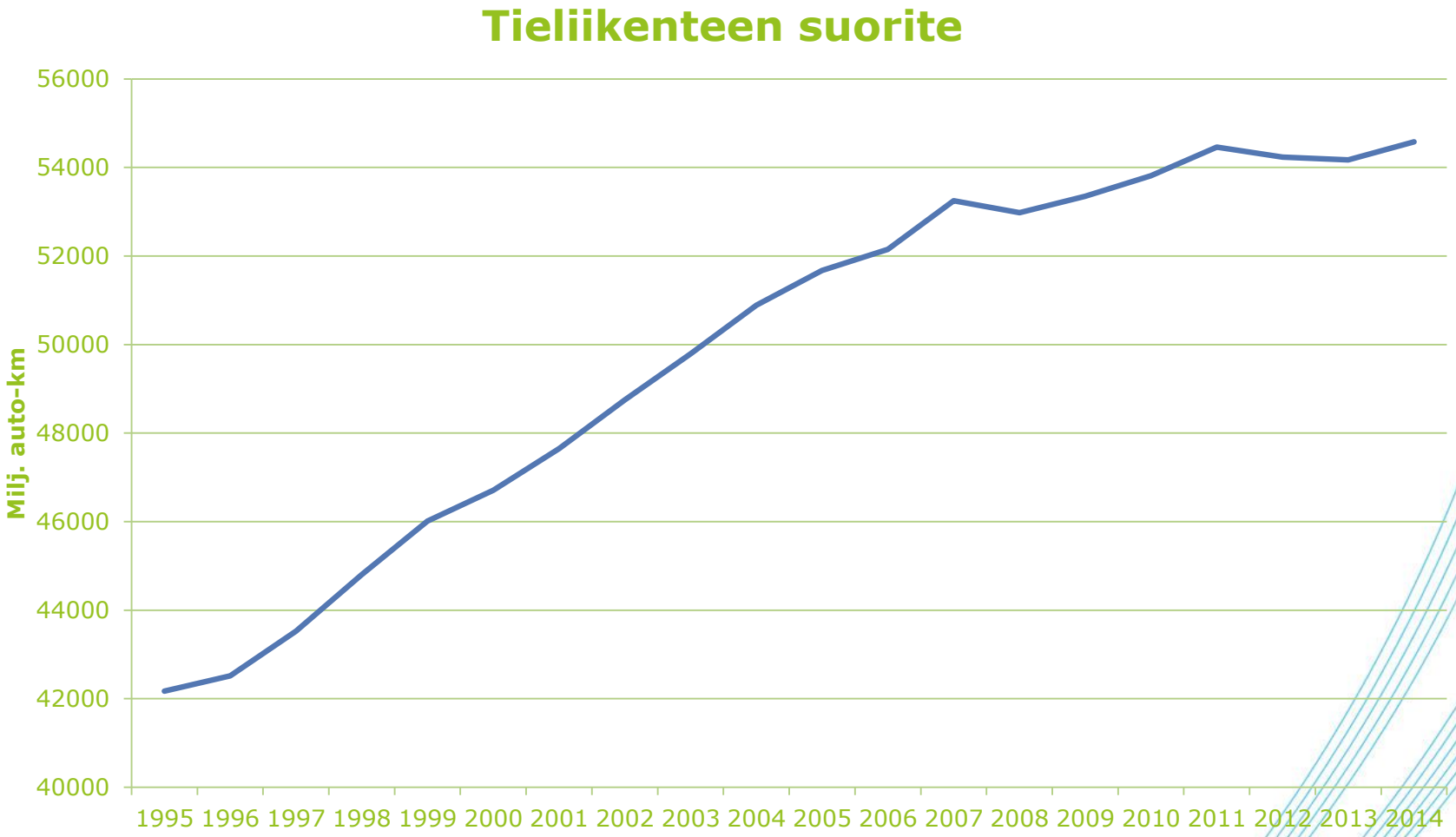
➡ Kansallinen energia- ja ilmastostrategia 5/2013

➡ Liikenteen ympäristöstrategia ja ILPO-ohjelman päivitys 12/2013

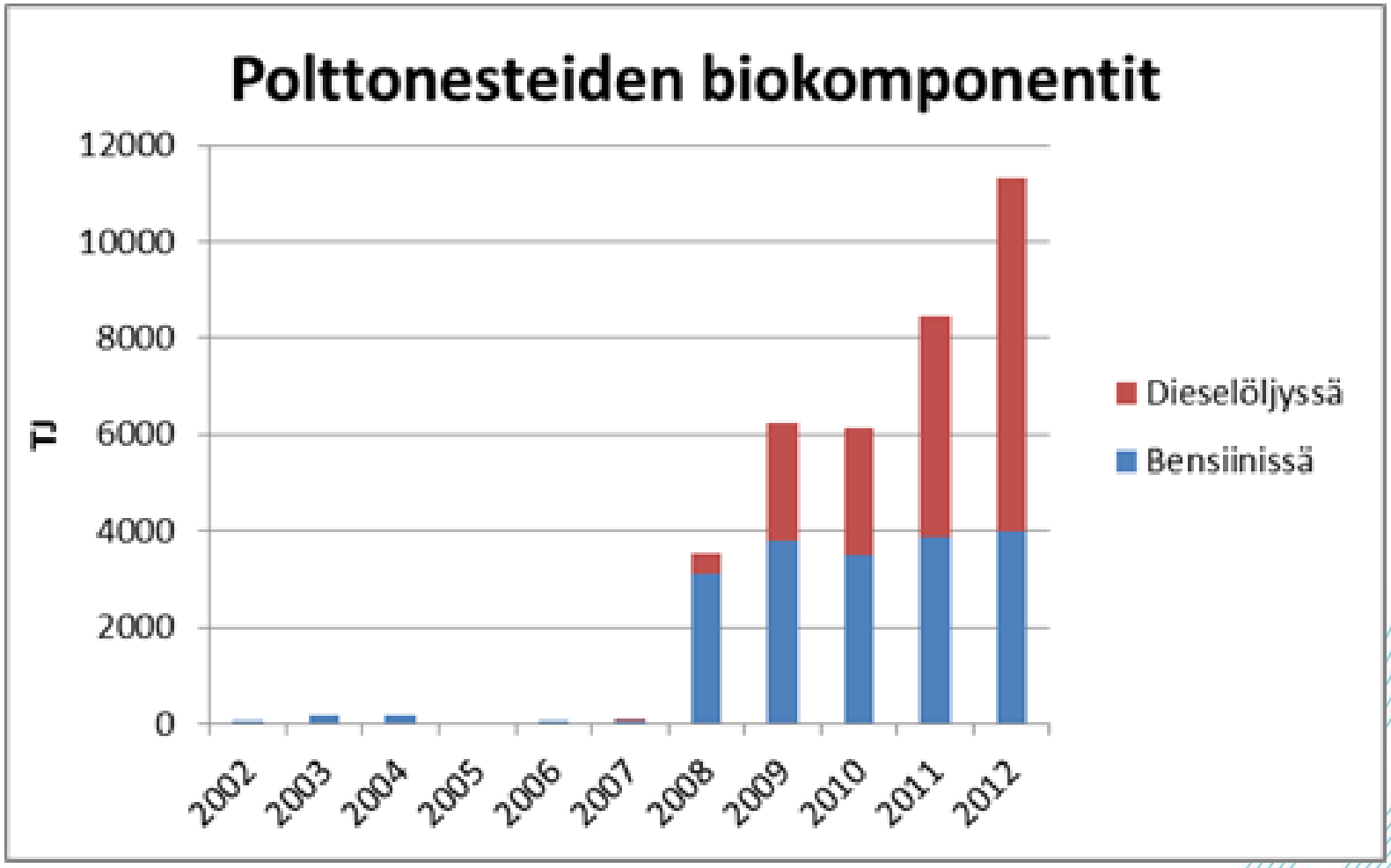
Päästöjen vähentämiskeinot / 2020 (EI-strategia ja ILPO 2013)

1. Vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön edistäminen
2. Henkilöautokannan uudistaminen
3. Liikenteen energiatehokkuuden parantaminen
4. Kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kasvun ohjaaminen ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin
5. Tietoyhteiskunta- ja viestintäpolitiikka Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisen tukena
6. (Tie-)liikenteen taloudellisista ohjauskeinoista päättäminen

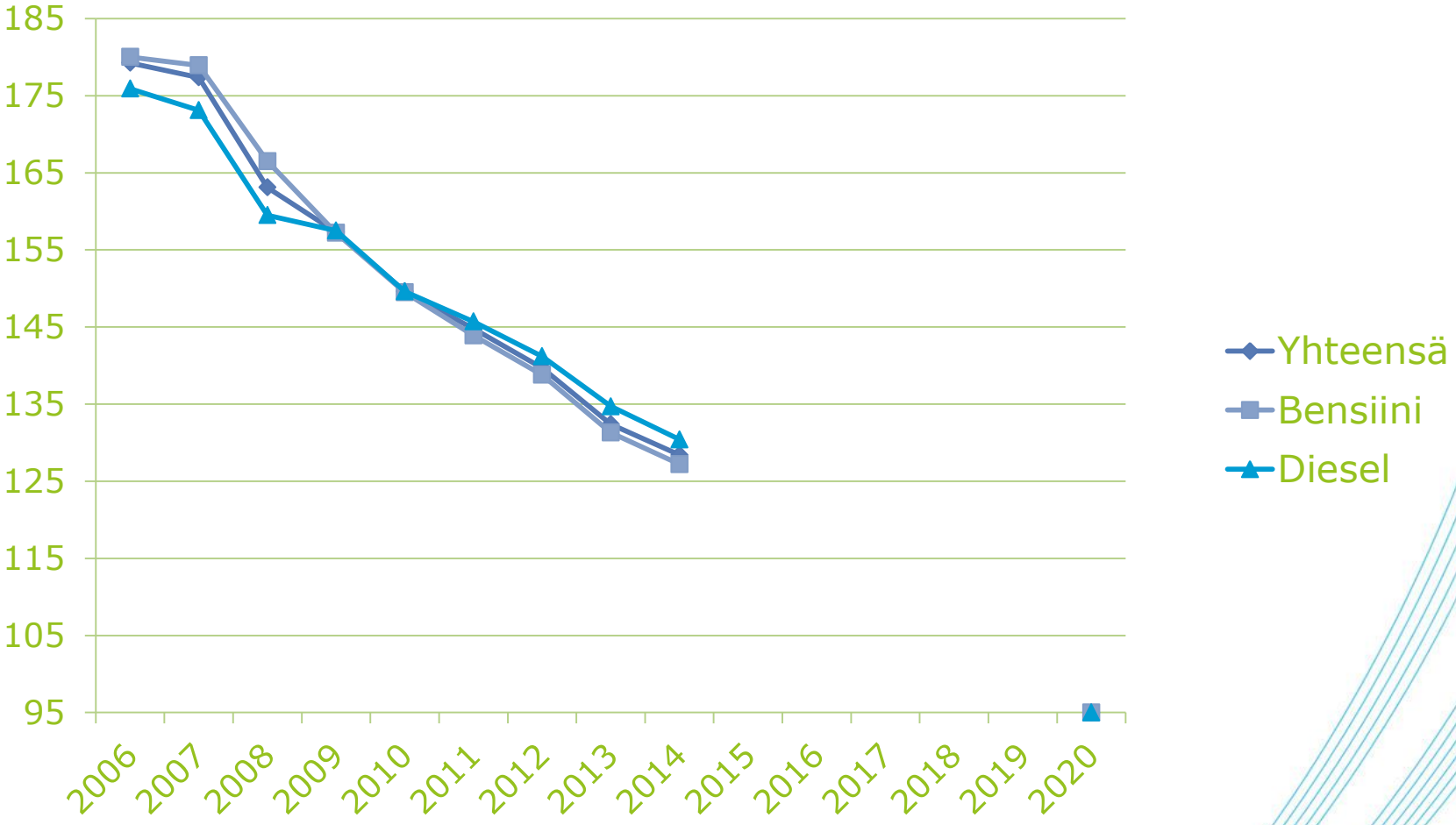
Liikennesuoritteen kasvu: max 1,5 % / v.



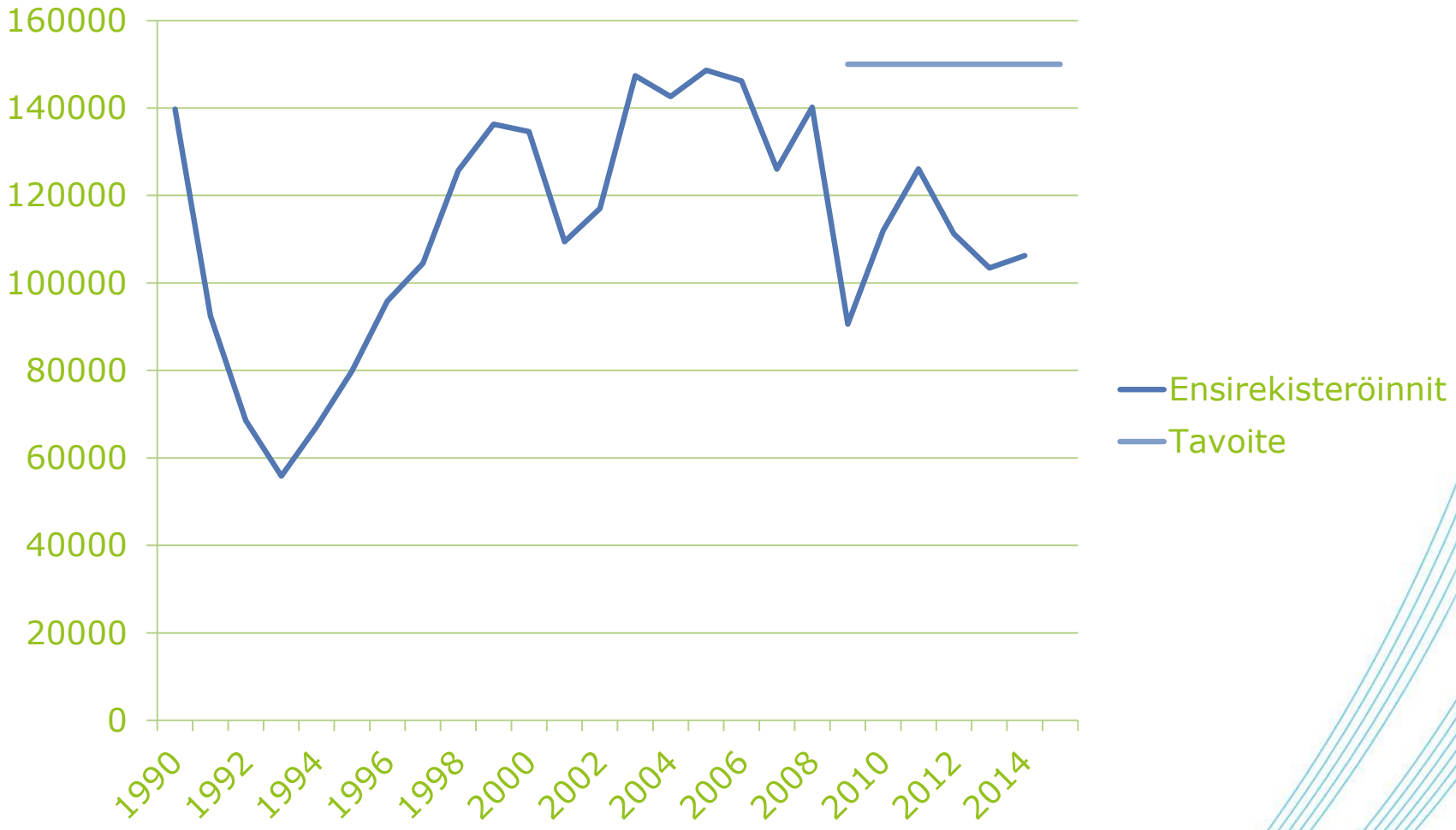
Biopolttoaineet: vähintään 6 % vuosina 2011-2014, 8 % vuonna 2015, 10 % vuonna 2016, 12 % vuonna 2017, 15 % vuonna 2018 ja 20 % vuonna 2020



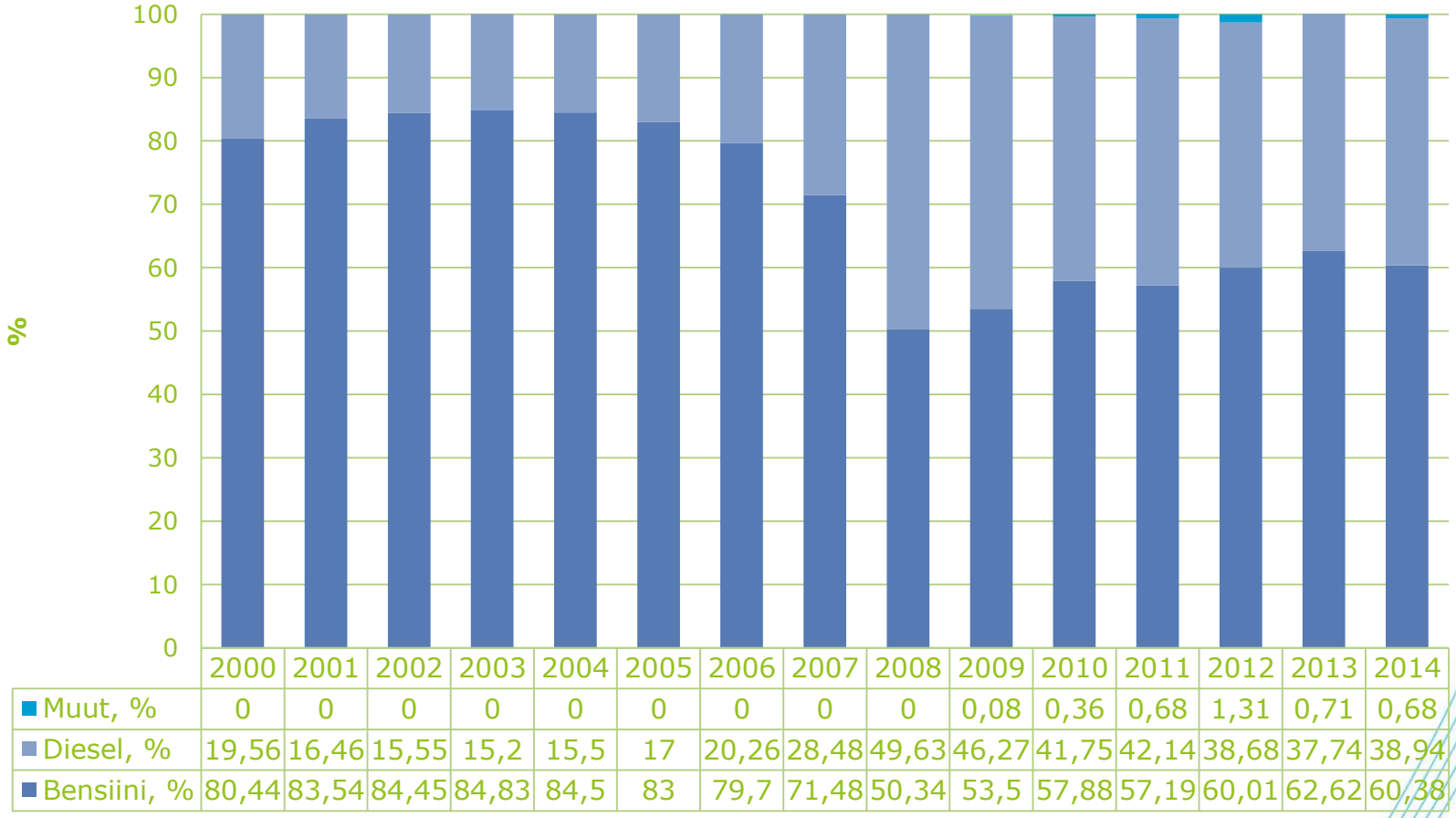
Uusien henkilöautojen keskimääräiset CO2-päästöt: tavoite vuodelle 2020 = noin 95 g/km



Uusien hlö-autojen myynti



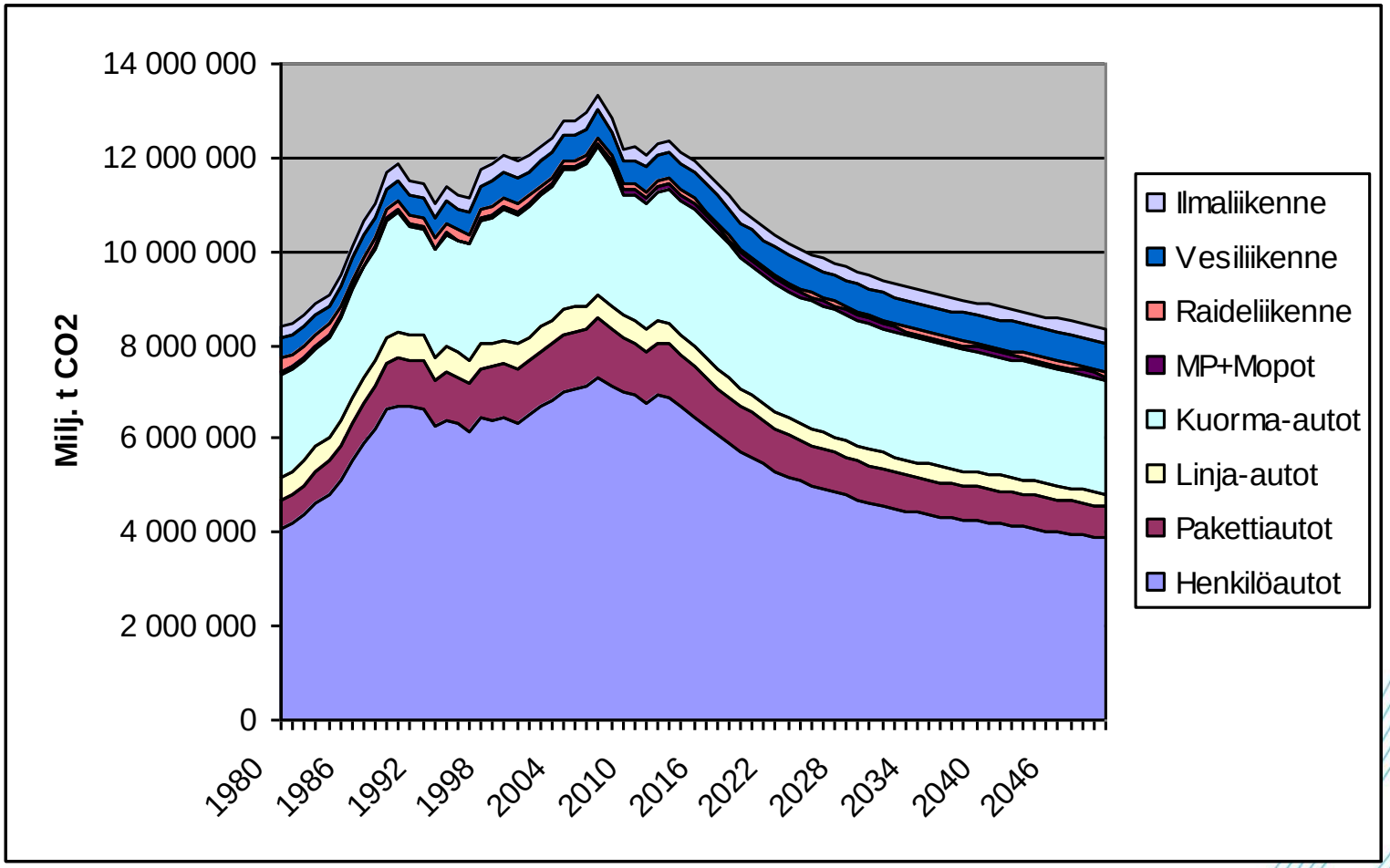
Eri käyttövoimien osuus ensirekisteröinneistä



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Muut, %	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,08	0,36	0,68	1,31	0,71	0,68
Diesel, %	19,56	16,46	15,55	15,2	15,5	17	20,26	28,48	49,63	46,27	41,75	42,14	38,68	37,74	38,94
Bensiini, %	80,44	83,54	84,45	84,83	84,5	83	79,7	71,48	50,34	53,5	57,88	57,19	60,01	62,62	60,38

Tavoitteena uusien teknologioiden osalta 5 % v. 2015, 10 % v. 2016, 20 % v. 2017, 30 % v. 2018, 40 % v. 2019 ja 50 % v. 2020

Liikenteen khk-päästöjen perusennuste: päästövähennys v. 2030 n. 20 % ja n. 30 % v. 2050 (vrt. v. 1990)



EU:n tavoitteet vuoteen 2030

- Eurooppa-neuvoston päätelmät 23.-24.10.2014
  - Päästövähennystavoite 40 % vuoden 1990 tasosta
  - Päästökauppasektori: 43% verrattuna v. 2005; ei-päästökauppasektori: 30% verrattuna v. 2005
  - Ei-päästökauppasektorin taakanjako jäsenmaiden välillä päätetään myöhemmin; Suomen ei-päästökauppa-sektorille jopa 36-40 % päästövähennystavoite?
  - Ei erillistä tavoitetta liikenteen biopolttoaineille vuoden 2020 jälkeen (uusiutuvien tavoite 27% koko EU:ssa)
  - Energiatehokkuustavoite: 27 % v. 2030

Tavoitteet liikenteen uusille käyttövoimille 2030/2050

Lähde: Tulevaisuuden käyttövoimat liikenteessä –työryhmä 2013

- Henkilöautoliikenne on vuonna 2050 lähes täysin päästötöntä. Kaikki vuonna 2030 rekisteröidyt uudet henkilöautot ovat vaihtoehtoisten polttoaineiden tai vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöön soveltuvia (ladattavia hybridi- tai täyssähköautoja, flexifuelautoja, biokaasun käyttöön soveltuvia tms. autoja). Vuonna 2020 uudet autot ovat vähäpäästöisiä (<95 g/km) tai vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön sopivia.

- Raskaassa liikenteessä nestemäisten ja kaasumaisten biopolttoaineiden osuus vuonna 2050 on vähintään 70 %. Sähkön osuus kaupunkien bussi- ja jakeluliikenteessä on samaa luokkaa.

Tavoitteet liikenteen uusille käyttövoimille 2030/2050 (jatkuu)

- Raideliikennesuorite tuotetaan vuonna 2050 lähes sataprosenttisesti sähköllä.

- Lentoliikenteessä biokerosiinin osuus vuonna 2050 vastaa EU:n tavoitetta ja on vähintään 40 prosenttia.

- Yhdessä [kaasumaisten ja nestemäisten] biopolttoaineiden käytön ja muiden toimenpiteiden kanssa merenkulun khk-päästöt vähenevät EU-tavoitteen mukaisesti 40 % vuoteen 2050 mennessä erillisen LNG-toimenpideohjelman tuella ja energiatehokkuutta parantamalla. Veneilyliikenne on vuonna 2050 lähes täysin päästötöntä.

Lisätietoja

- Liikenteen ympäristöstrategia (sis. myös ILPO-ohjelman päivityksen)

http://www.lvm.fi/julkaisu/4373390/liikenteen-ymparistostrategia-2013-2020

- LVM:n hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma ILPO ja sen seurannat
  http://www.lvm.fi/julkaisu/908048/liikenne-ja-viestintaministerion-hallinnonalan-ilmastopoliittinen-ohjelma-2009-2020

http://www.lvm.fi/julkaisu/4426109/liikenne-ja-viestintaministerion-hallinnonalan-ilmastopoliittinen-ohjelma-2009-2020-seuranta-2014