Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia

(COM(2016) 501 lopullinen)

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Strategian tavoitteet

- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tulee vuonna 2050 olla vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 ja vakaalla uralla kohti nollatasoa

- Terveyttä vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä on vähennettävä jyrkästi

Skenaariotarkastelut tavoitteiden taustalla

- Strategian taustalla on useita painotuksiltaan eroavia skenaarioita, mutta lähtökohtana on, että EU:n liikennesektorin tulisi vähentää khk-päästöjään 18-19 % vuoteen 2030 vuoden 2005 tasosta. Skenaarioissa on tarkasteltu myös suurempien päästövähennysten tarvetta ja keinoja.

- Nestemäisten biopolttoaineiden osuus näissä skenaarioissa on **6 – 7 %** liikenteen energiankäytöstä vuonna 2030, kaasumaisten osuus on **0,1 – 0,6 %** ja sähkön **2,4 – 4,5 %.**

Keinot

1. Liikennejärjestelmän parempi tehokkuus
2. Liikenteen vähäpäästöinen vaihtoehtoinen energia
3. Vähäpäästöiset ja päästöttömät ajoneuvot

- Muutosta tuetaan eräillä horisontaalisilla tekijöillä, esimerkiksi energiaunionistrategialla, tutkimuksella ja innovoinnilla, teollisuus- ja investointipolitiikalla, digitaalisten sisämarkkinoiden strategioilla ja osaamisohjelmalla

Liikennejärjestelmän parempi tehokkuus

- **Tiedot.** Digitaaliteknologian avulla liikenteestä voidaan tehdä entistä turvallisempaa, tehokkaampaa ja kattavampaa. Se mahdollistaa saumattoman liikkuvuuden ovelta ovelle, yhdennetyn logistiikan ja lisäarvopalvelut.

- **Hintasignaalit.** Koko EU:ssa olisi siirryttävä kohti etäisyyteen ja todellisiin ajokilometreihin perustuvia tiemaksujärjestelmiä, jotta ne vastaisivat paremmin saastuttaja maksaa- ja käyttäjä maksaa -periaatteita.

- **Multimodaalisuus.** Tuetaan liikennemuotojen integrointia, ja edistetään sitä kautta siirtymistä vähemmän saastuttaviin liikennemuotoihin, kuten sisävesiliikenteeseen, lähimerenkulkuun ja raideliikenteeseen.

Liikenteen vähäpäästöinen vaihtoehtoinen energia

- Vähäpäästöiseen vaihtoehtoiseen energiaan siirtyminen nopeutetussa tahdissa
  - Huomio kiinnitetään jatkossa ns. edistyneisiin biopolttoaineisiin, ei ravintokasveista jalostettaviin ns. perinteisiin biopolttoaineisiin.
  - Komissio tutkii, voitaisiinko EU:ssa asettaa polttoainetoimittajille velvoite toimittaa tietty osuus polttoaineista uusiutuvana energiana
  - Euroopalle haetaan johtoasemaa uusissa tuotteissa, kuten kehittyneissä biopolttoaineissa.

- Uuden jakeluinfran rakentaminen vaihtoehtoisille käyttövoimille koko EU:n alueella
  - Sähkö, vety ja maakaasu (sekä paineistettuna että nesteytettynä)

Vähäpäästöiset ja päästöttömät ajoneuvot

- Polttomoottoriauton energiatehokkuuden parantaminen
  - Vuoden 2020 jälkeiselle ajalle asetettavat henkilö- ja pakettiautojen normit
  - Uusi, globaali testimenetelmä kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästö- ja polttoaineenkulutusarvojen mittaamiseksi, uudet normit perustuvat tähän
  - Raskaan kaluston CO2-päästörajat

- Täysin päästöttömien ajoneuvojen käyttöön saaminen
  - Kuluttajainformaatio
  - Julkiset hankinnat
  - Jäsenmaissa toteutettavat kannustimet ja väärään suuntaan ohjaavien kannustimien poisto (esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden tuet, joita myönnetään joidenkin polttoaineiden alhaisen verokannan ja työsuhdeautojen verotuksen muodossa)

Eräitä huomioita strategiaan liittyen

- Suomen tavoite kaikkien taakanjakosektoreiden khk-päästöille (liikenne mukaan lukien) on 80 % vuonna 2050; tiedonannossa puheena on 60 % päästövähennys liikennesektorilla

- Komission taakanjakoehdotuksesta Suomelle tuleva päästövähennystarve = 39 %, liikenteen tiedonannossa tarkastelujen taustalla on oletus, että liikenne vähentää päästöjään 18-19 %
  - Kansallisessa taakanjaossa liikenteelle on ilmeisesti tulossa vielä isompia päästövähennysvelvoitteita -> vaikutukset kuljetuskustannuksiin ja Suomen kilpailukykyyn, jos ja kun liikenteen päästövähennystavoitteet Suomessa aivan eri tasolla kuin kilpailijamaissa?

- Strategiassa esitetty keinovalikoima vastaa otsikkotasolla hyvin Suomen kantoja
  - Suomi saamassa strategian kautta (ja komission tulevien lainsäädäntöehdotusten kautta) tukea esimerkiksi autojen energiatehokkuuden parantumiseen sekä liikenteen uusien palvelujen kehittämiseen
  - Myös edistyneet biopolttoaineet ovat hyvin mukana strategiassa (Suomi-tyyppinen jakeluvelvoite harkinnassa, haetaan johtoasemaa, edistyneiden biopolttoaineiden tuet)
  - Liikenteen sähköistämisen tärkeimmät toimet ovat jakeluinfran rakentaminen ja autohankintojen tukeminen (sama pätee myös liikennekaasun käytön edistämiseen)

- Eroavaisuudet strategian linjausten ja Suomen näkökulmien välillä liittyvät lähinnä tieliikenteen hinnoitteluun (etäisyysperusteinen hinnoittelu voi olla Suomelle hankala) sekä liikenteen uusien palvelujen ”luonteeseen” (strategiassa lähtökohtana teknologia, Suomessa taas teknologiaa/palveluita hyödyntävä asiakas)