



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

## **EU:n ilmasto- ja energiapaketin vaikutuksia suomalaisen autoilijan arkipäivään**

Auto- ja liikennetoimittajien tilaisuus 27.3.2008

*Liikenteen päästöjen vähennystavoite vuoteen 2020.  
Mikä se on? Mitkä ovat liikennepolitiikan keinot tavoitteiden  
saavuttamiseksi?*

*Liikennepoliittinen selonteko*

Mikko Ojajärvi

Rakennusneuvos, liikennejärjestelmäyksikön päällikkö

Liikenne- ja viestintäministeriö

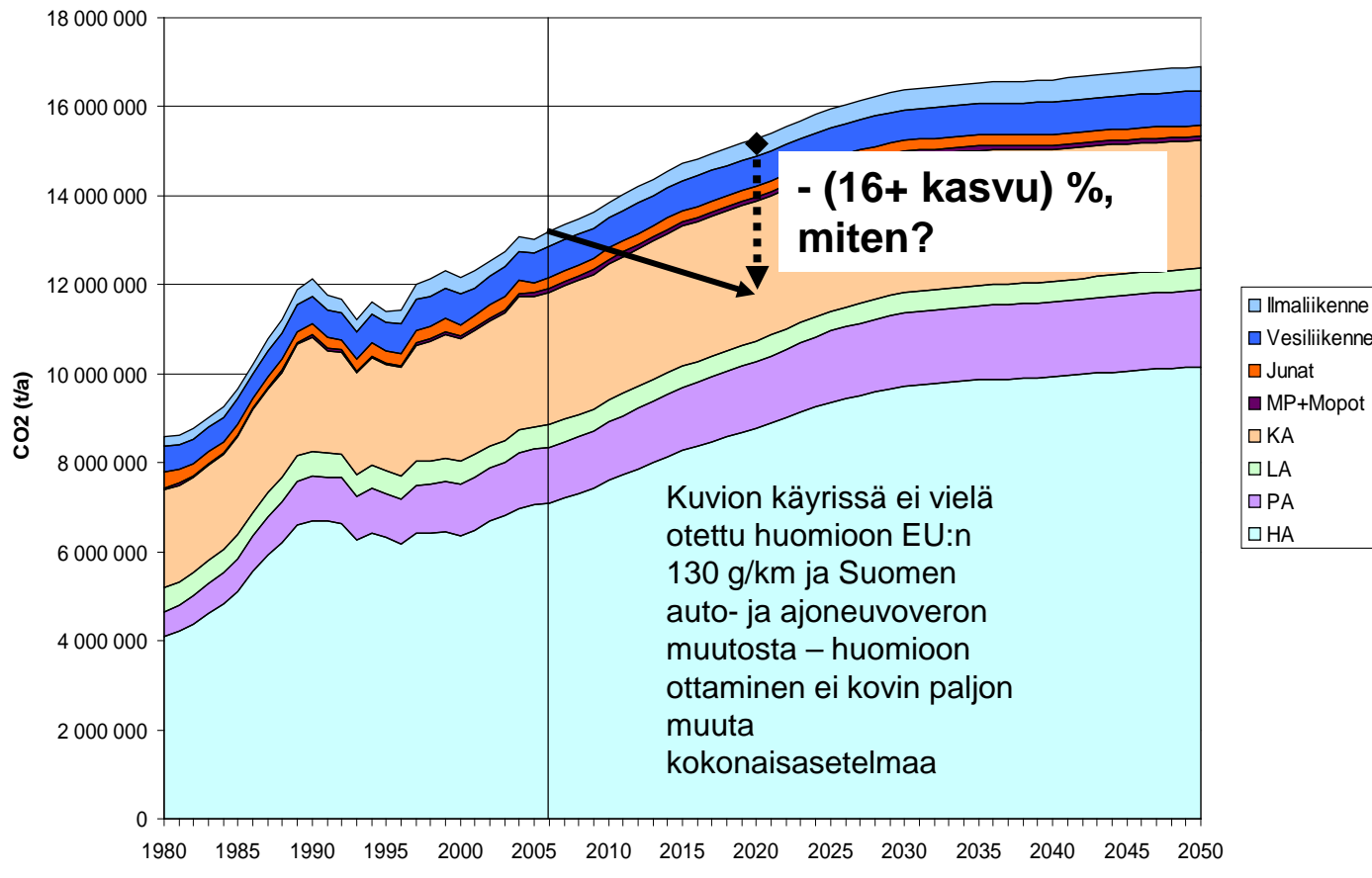


# Kasvihuonekaasujen vähennystavoite vuoteen 2020 mennessä

- Vähennettävä kasvihuonekaasupäästöjä 16 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020
- Liikenteessä v. 2020 vähintään 10 % biopolttoaineiden osuus
- Liikenne päästökaupan ulkopuolella, ”kilpailevina” alueina rakentaminen, kotitaloussähkö ja maatalous (Lentoliikenne tulee EU:n päästökauppajärjestelmän piiriin aikaisintaan vuoden 2012 alusta.
- Myös ilmastonmuutokseen sopeutuminen vaatii toimia
- Asioita käsitellään kolmessa korkean tason ryhmässä
  - Liikennepoliittisen ministerityöryhmän liikennepoliittinen selonteko 27.3.2008
  - Ilmasto- ja energiapoliittinen ministerityöryhmä kesäkuussa
  - Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko v. 2009

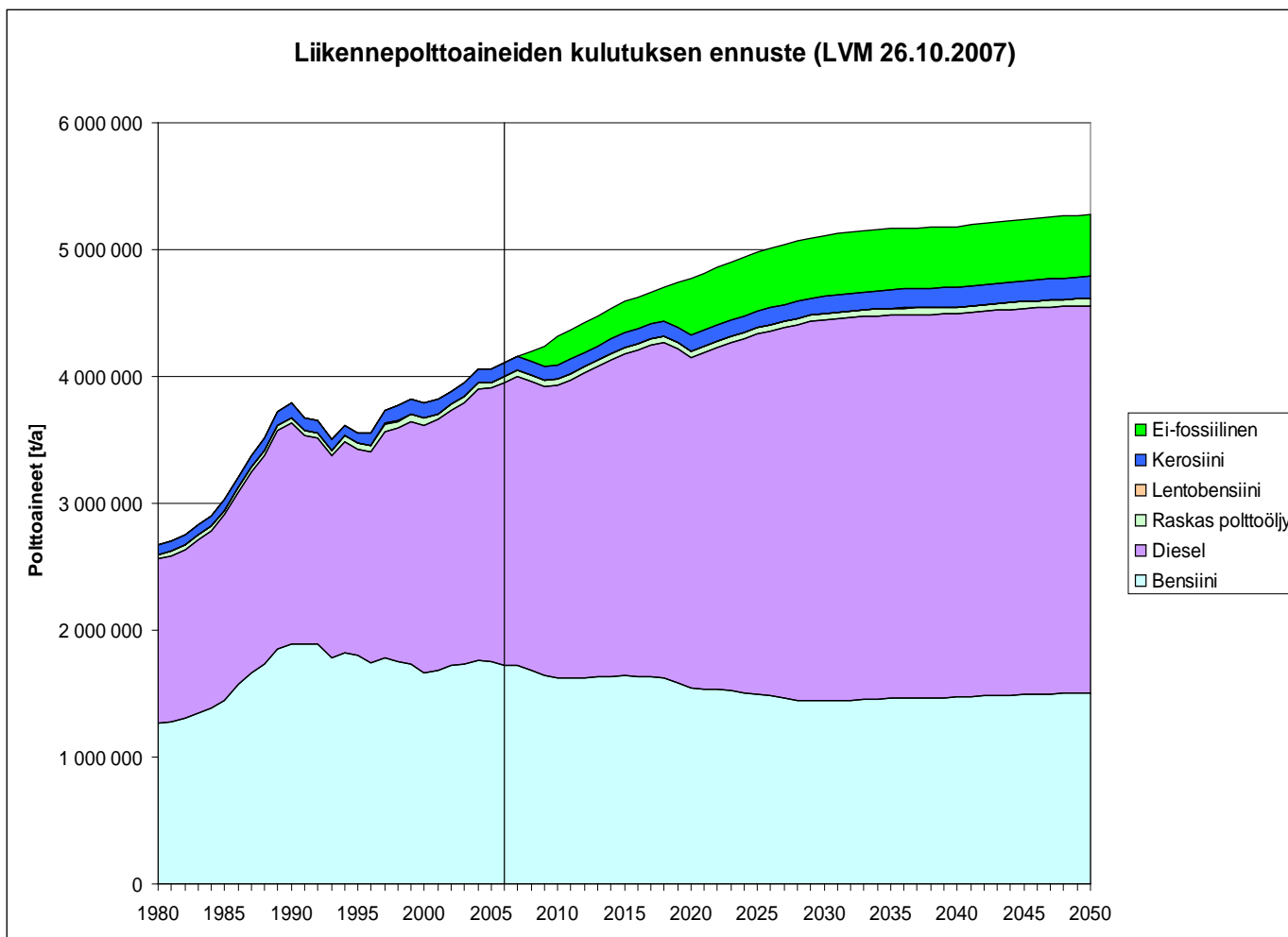


### Liikenteen hiilidioksidipäästöennuste (LVM 15.10.2007)





Liikennepolttoaineiden kulutuksen ennuste (LVM 26.10.2007)





# Pääministeri Matti Vanhasen II hallitusohjelman linjaukset

- Hallitus katsoo, että **Suomen on osaltaan** ja yhdessä muun Euroopan unionin kanssa **kannettava vahva vastuu** ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi.
- Energian käytön kasvua hillitään määrätietoisin toimin ja pyritään taittamaan energian kulutuksen kasvu.
- **Liikenteellä on merkittävä osavastuu** ilmastonmuutoksesta. Liikenteelle asetetut energiansäästö- ja ilmastotavoitteet saavutetaan vähentämällä liikenteen ympäristöhaittoja sekä edistämällä joukkoliikennettä, ympäristöystävällisiä kuljetusmuotoja ja siirtymällä biopohjaisiin polttoaineisiin liikenteessä. Liikenteen ympäristövaikutuksia hallitaan kannustamalla kuljetuselinkeinoa vapaaehtoisin energiasäästötoimiin, logistiikkaa tehostamalla, joukkoliikennettä edistämällä ja yksityisautoilun hiilidioksidipäästöjä vähentämällä.
- Edistetään ehyiden yhdyskuntarakenteiden muodostumista ja täydennysrakentamista.



# EU:n linjaukset

- EU:n huippukokous maaliskuussa 2007: vuoteen 2020 mennessä hiilidioksidipäästöjä vähennetään 20 % vuoden 1990 tasosta ja 30 % jos muu maailma sitoutuu vastaavaan
- EU-komission ilmasto- ja energiapaketti tammikuussa 2008
  - **16 % päästövähennystavoite päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla (liikenne, maatalous, rakentaminen, asuminen)**
  - Pitkän aikavälin tavoite vähintään 50 % vuoteen 2050 mennessä
  - 30 % v, 2020, jos muu maailma sitoutuu vastaavaan
  - Poliittinen yhteisymmärrys energia- ja ilmastopaketista saavutettaneen aikaisintaan Ranskan puheenjohtajuuskaudella vuoden 2008 lopulla.



# Keinoja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi I

- **Ajoneuvoteknologia**

- Pitkällä aikavälillä tärkein ja vaikuttavin keino liikenteen päästöjen vähentämisessä.
- EU asettamassa sitovaa CO<sub>2</sub>-päästönormia vuodesta 2012 alkaen (130 g/km eli noin 5-5,5 l/100 km)
- Autokannan uudistuminen kestää 15-20 vuotta, joten vuonna 2020 liikenteessä oleva autokanta on vielä suurelta osin nykyisin myytävänä tai suunniteltavana olevaa autovalikoimaa
- Vuoteen 2020 mennessä ajoneuvoteknologian päästövähennyspotentiaali jäänee kuitenkin keskimäärin 0,3 milj. CO<sub>2</sub>-tonnin tasolle.

- **Raide- ja joukkoliikenteen investointiohjelma**

- Erityisesti suuret pääkaupunkiseudun raide- ja joukkoliikenteen investoinnit
- Suurten kaupunkiseutujen merkittävä joukkoliikennetuki (25 milj. euroa valtio ja 25 milj. euroa kunnat)
- Vaikutus arviolta 0,1 milj. CO<sub>2</sub>-tonnia v. 2020, pitkällä aikavälillä huomattavasti suuremmat investointien ohjatessa maankäyttöä eheyttävään suuntaan.



## Keinoja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi II

- **Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen**
  - Myönteiset vaikutukset alkavat näkyä vasta 20-50 vuoden kuluessa
  - Tulosten aikaansaaminen maankäytön suunnittelussa edellyttää radikaaleja toimenpiteitä (esim. kuntien kaavoitusmonopolin purkamista)
  - Vaikutus vuoteen 2020 mennessä enimmillään 0,2 milj. tn/v.
- **Pysäköintipolitiikka**
  - Varovaisesti arvioiden tehokkaalla pysäköintipolitiikalla voitaisiin saavuttaa noin 0,1-0,3 milj. CO2-tonnin vähennys
- Tavaraliikenteen ja logistiikkasektorin sekä joukkoliikenteen kanssa tehtyjen **energiatehokkuussopimusten** toteuttamisen avulla on arvioitu saavutettavan enimmillään noin 0,3 milj. CO2-tonnin CO2-päästöjen vähennys



## Keinoja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi III

- **Työmatkaliikenteen ohjaustoimenpiteet**
  - että työpaikkojen työmatkoja, asiakkaiden matkoja ja työasiamatkoja koskevat liikenneselvitykset pakollisiksi
  - Työsuhdeautot, työsuhdematkaliput, työmatkavähennykset arvioidaan uudelleen
  - Jos työsuhdeautojen CO<sub>2</sub>-päästöt olisivat samaa tasoa kuin henkilöautokannan keskimäärin, CO<sub>2</sub>-päästöjen vähenemä olisi noin 0,2-0,3 milj. CO<sub>2</sub>-tonnia vuodessa.
- **Liikenteen hinnoittelu.**
- Tehokkain keino käyttöön kilometrimaksu (esim. keskimäärin 13,2 senttiä/km) henkilöautoliikenteelle, jonka avulla voitaisiin saavuttaa keskimäärin 1,4 milj. CO<sub>2</sub>-tonnin vähennys vuodessa.
- Pääkaupunkiseudun ruuhkamaksun vaikutus riippuu siitä, millä alueilla ja minä aikana se olisi voimassa. Alustavien arvioiden mukaan suoritteet vähenisivät 7-10 % ja hiilidioksidipäästöt 6-8 %, mikä tarkoittaisi noin 0,08 tonnin vähennystä vuodessa.
- **Liikenteen hinnoittelulla on merkittäviä sosiaalisia, alueellisia ja kansantaloudellisia vaikutuksia.**



# Ministeri Anu Vehviläinen Tierakennusmestari-lehdessä maaliskuussa 2008

- Samalla kun on turvattava ihmisten arjen matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten sujuminen maan kaikilla alueilla, on liikenteen vastattava omasta osuudestaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä 16 %:lla vuoteen 2020 mennessä vuoden 2005 tasosta.
- Pitkällä tähtäyksellä uusi ajoneuvo- ja polttoaineteknologia mitä todennäköisimmin hoitaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöongelmat, mutta vuoteen 2020 mennessä tarvittavaa vähennystä on vaikea saavuttaa ilman voimakkaita toimia.
- Tässä tilanteessa pitää toimia niin, että ei hätäilemällä mennä liian pitkälle liikennettä rajoittavissa toimissa, koska harvaan asutussa maassamme henkilöauto on tulevaisuudessakin tärkein henkilöliikenneväline.
- Kuitenkin on toteutettava hallitusti riittävä määrä toimia päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi, jotta ensi vuosikymmenellä ei jouduta äkillisiin pakkokeinoihin. Näihin olisi vaikea sopeutua nopealla aikataululla.
- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä teiden käyttäjät ovat avainasemassa. On ratkaisevaa, että ostetaan jo markkinoilla olevia energiatehokkaita ja vähäpäästöisiä henkilöautoja, noudatetaan taloudellista ajotapaa ja käytetään julkista liikennettä, milloin se on mahdollista
- Tavara- että joukkoliikenteen puolella energiankulutusta tulisi vähentää voimassa olevien vapaaehtoisten energiansäästösovimusten mukaan
- Vapaaehtoisilla keinoilla olisi kenties mahdollista päästä päästötavoitteisiin ilman pakkokeinoja.