



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenteen energiansäästöpolitiikka ja sen haasteet

**- näkökulma: kuorma-auto- ja pakettiautoliikenne
sekä energiapalveludirektiivi**

VTT 9.5.2006

Risto Saari

Liikenne- ja viestintäministeriö



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenteen energiansäästöpolitiikka

- Ohjelmallinen viitekehys liikenteen energiansäästöpolitiikalle:
 - Hallituksen *energia- ja ilmastoselonteko*.
 - Liikenne- ja viestintäministeriön *ympäristöohjelma ”Liikenteen toimintalinjat ympäristökysymyksissä vuoteen 2010”*.
 - Liikenne- ja kuljetusalan *vapaaehtoiset energiansäästö-sopimukset* ohjelmineen: joukkoliikenne ja kuorma-auto- ja pakettiautoliikenne.
- Uutena tekijänä EY:n *energianpalveludirektiivi*.



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenteen energiansäästöpolitiikan tavoitteet:

- ***Yleistavoite:*** Liikennepolitiikan ja toimialan kannettava vastuuta, että Suomi saavuttaa Kioton velvoitteet.
- ***Liikenteen ympäristöohjelman tavoitteena*** on hillitä liikenteen energiankulutuksen ja khk-päästöjen kasvua niin, että koko liikennetoimialan kasvihuonekaasupäästöt eivät ylittäisi vuoden 1990 tasoa.
- ***Kuljetusalan vapaaehtoisten sopimusten/ohjelmien tavoitteena:*** sopimukseen liittyneiden yritysten 5 % energiansäästö tavoite vuoteen 2010 mennessä (vertailutaso v. 1999/2000).
- ***Energiapalveludirektiivin tavoite:*** 1 % vuotuinen paraneminen energiatehokkuudessa vuosina 2008-2016.



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenteen energiansäästöpolitiikan keinot:

1) *Liikennejärjestelmäsuunnittelun keinot:*

- Joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikennemuotojen edistäminen (esim. työsuhdematkalipun veroalennus vuoden 2006 alusta)
- logistiikka ja telematiikka.

2) *Kuljetusalan vapaaehtoiset energiansäästöohjelmat ja niihin liittyvät toimet:*

- Uusimmat ohjelmat joukkoliikenne maaliskuu 2005 ja kuorma-auto- ja pakettiautoliikenne tammikuu 2006.
- Taloudellinen ajotapa ja muu koulutus/kampanjat, asiakasyhteistyö, tutkimus ja kehittäminen, seuranta.

3) *Ajoneuvoteknologiset toimet*

4) *Muut keinot:*

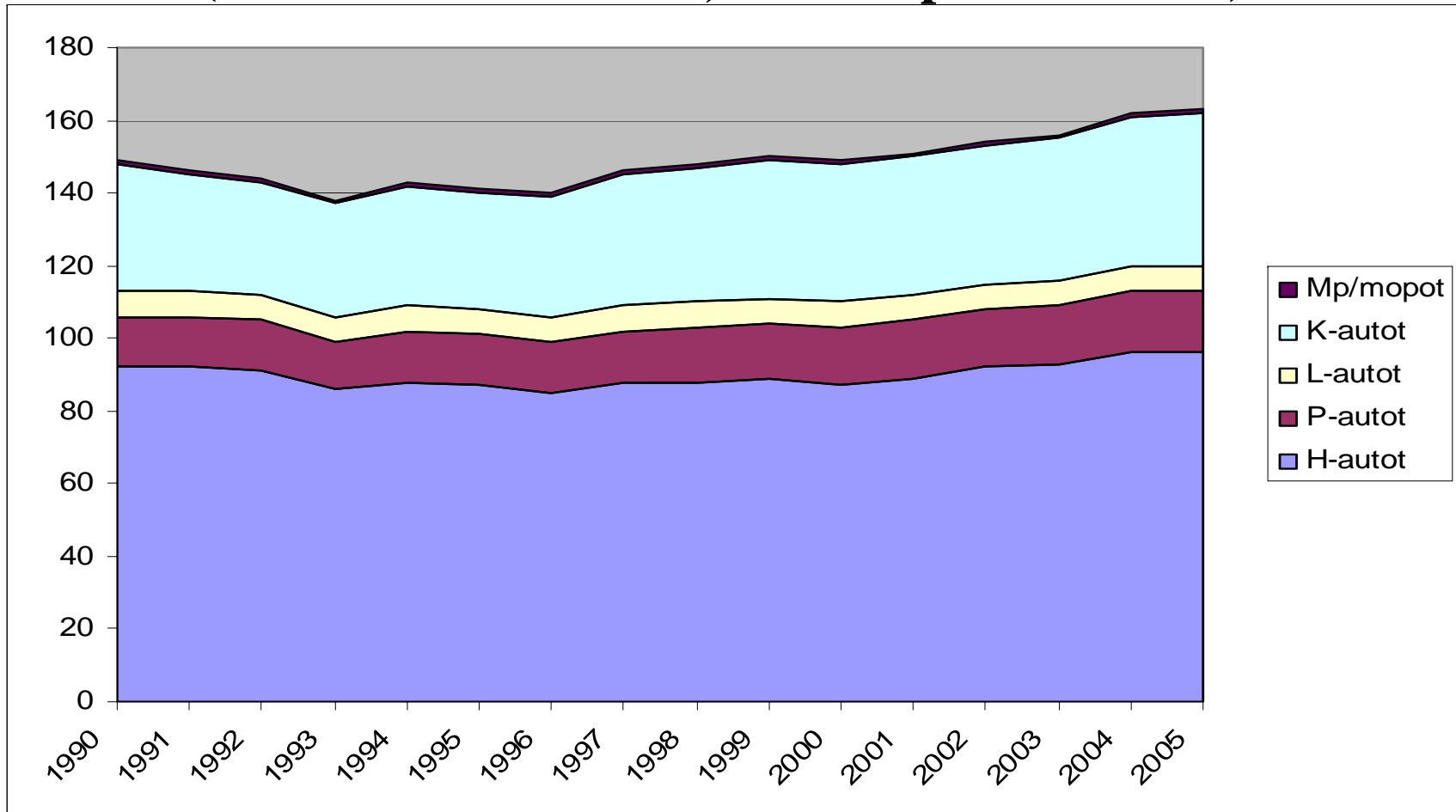
- - esim. taloudelliset ohjauskeinot, biopolttoaineet, maankäytön suunnittelu ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ovat usein liikennepolitiikan keinovalikoiman ulkopuolella.



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Tieliikenteen energiankulutus 1990-2004

(koko tieliikenne 9 %; k-autot/p-autot 18 %)





Energiapalveludirektiivin tavoitteet ja haasteet (1/2)

- Direktiivi virallisesti voimaan 17.5.2006.
- Saatettava kansallisesti voimaan viimeistään 17.5.2008.
- Soveltamisala: kaikki myyty ja siirretty energia lo. merenkulku, lentoliikenne ja päästökauppa.
- Tavoitteet:
 - Yhden prosenttiyksikön suuruinen energiansäästö-tavoite vuodessa (2008-2016): säästöjen seurantajakso käynnistyy 1.1.2008.
 - Toimenpideohjelmat (3 x 3 –v.): ensimmäinen ohjelma jätettävä komissiolle viimeistään 30.6.2007.
 - Energiansäästöä tukevien toimenpiteiden parempi seuranta ja raportointi.
 - Muita tavoitteita energiapalveluyhtiöille.



Energiapalveludirektiivin tavoitteet ja haasteet (2/2)

- Julkisen sektorin on toimittava esimerkkinä (esim. ympäristöystävälliset ajoneuvot).
- Säästötavoite kiinteä eli ei sidottu suoritteiden tai kulutuksen muutoksiin: tavoite suhteutetaan 2001-2005 kulutuksen keskiarvoon.
- Suomessa 186 TWh eli 9 % tavoite tästä tarkoittaa noin 16,7 TWh eli keskimäärin 1,9 TWh/v.
- Liikenteen osuus tästä noin 4 TWh eli 450 GWh/v (noin 50 milj. litraa bensiiniä eli n. 30-35 000 h-auton vuotuinen kulutus).
- Täytäntöönpanotyöryhmä aloittanut työnsä KTM:n johdolla (KTM, LVM, MMM, VM ja YM).
- Energiapalveludirektiivin tavoitteet pohjaksi myös kuljetusalan uusissa vapaaehtoisissa sopimuksissa.



Kuorma-auto- ja pakettiautoliikenteen energiansäästö-ohjelman kehittäminen ja energiapalveludirektiivi (1/2)

- Kahden kolmivuotisen kauden jälkeen jatkettu kaksivuotisella jatkokaudella 2006-2007.
 - Tavoite edelleen 5 % energiansäästö vuoteen 2010 mennessä sopimukseen liittyvissä yrityksissä.
 - Painopistealueet ja toimenpiteet tarkistettu.
- Uudesta sopimuskaudesta aivoriihi 2007:
 - KTM:ltä yleiset puitteet vapaaehtoisten sopimusten kehittämiseksi.
 - Tavoitteet kaudelle 2008-2016 määräytyvät energiapalveludirektiivin pohjalta: prosenttiyksikön säästö/vuosi.
 - Ohjelmakaudet sovitetaan energiapalveludirektiivin mukaisiin toimintaohjelmiin (3-v. sopimuskausi vai 9-vuotinen katto-ohjelma).
 - Alustavasti puhuttu SKAL:n kanssa ” *tavaraliikenteen logistiikan ja energiansäästön ohjelmasta*”.
 - Painopisteiden ja toimenpiteiden määrittely aivoriiehen pohjalta: uusia ihmekeinoja tuskin olemassa.
 - Yhteistyö ek. asiakasyhteistyö jatkossakin avainasemassa.

Kuorma-auto- ja pakettiautoliikenteen energiansäästö-ohjelman kehittäminen ja energiapalveludirektiivi (2/2)

- Tutkimus- ja kehittämistoiminnalla jatkossakin tärkeä rooli.
 - RASTU –hanke: mm. ajo-opastinlaite.
 - Raskaiden ajoneuvojen energiankulutusominaisuuksista ja CO₂-päästöistä tarvitaan tietoa: testisykli ja informaatio optimaalisen kaluston valinnassa (ecolabelling ja ERA NET).
- Opasmateriaali (esim. HD Energia – ja RASTU – hankkeiden pohjalta).
- Energiansäästön toteutumista kyettävä paremmin seuraamaan.
 - Kyettävä vastaamaan energiapalveludirektiivin raportointivelvoitteisiin.
 - Alkaako EMISTRA toimimaan riittävän kattavasti vapaaehtoisuuden pohjalta?