

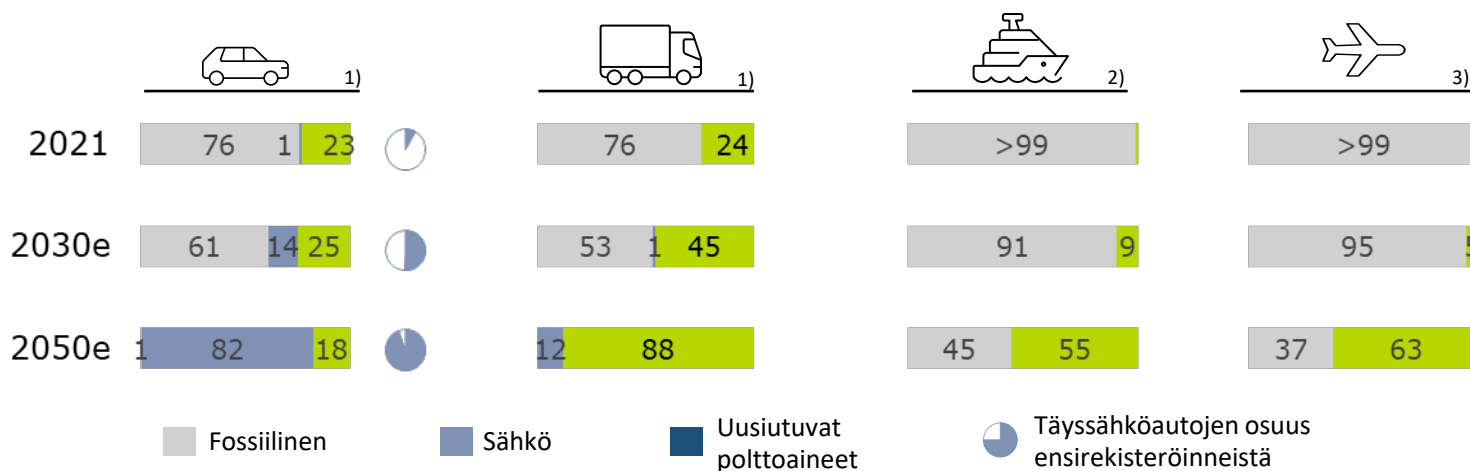


# Nykyisen ajoneuvokannan päästöjä voidaan leikata vain uusiutuvilla polttoaineilla

## LIIKENTEEN ENERGIANKULUTUS SUOMESSA (%)



Vaikka nykytoimilla sähköistyminen etenee vauhdilla uusissa henkilöautoissa, autokannan uusiutuminen on hidasta ja uusiutuvia polttoaineita tarvitaan olemassa olevan ajoneuvokannan ja raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Sähköistyminen ja uusiutuvat polttoaineet eivät kilpaile keskenään vaan molempia tarvitaan. Uusiutuvia polttoaineita tarvitaan ensin tieliikenteessä ja ajoneuvokannan uusiutuessa näiden polttoaineiden käyttö kasvaa meri- ja lentoliikenteessä. Suomessa henkilöautojen keskimääräinen romutusikä on jopa 22 vuotta.



Uusiutuvat polttoaineet koostuvat nestemäisistä biopolttoaineista, biokaasusta ja synteettisistä sähköpolttoaineista

1. Liikenne- ja viestintäministeriön Fossiiliton liikenteen tiekartta (WAM-skenaariot). Kevyt liikenne sisältää sekä henkilö- että pakettiautot.  
2. IEA Energy Technology Perspectives. 3. Euroopan Komission ReFuel Aviation -aloite

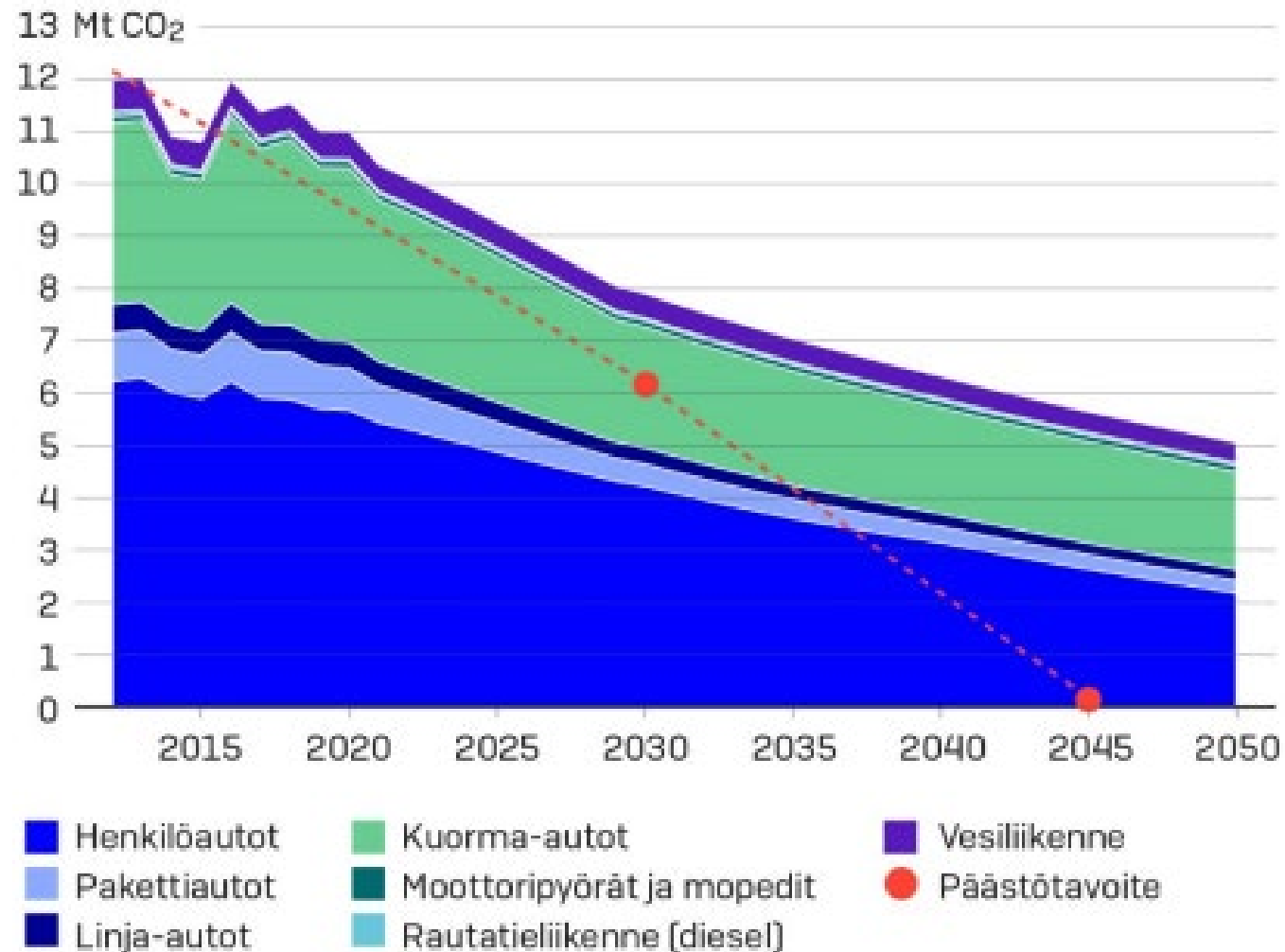


Päästövähennys-  
keinot on  
räätälöitävä eri  
liikennemuodoille  
ja eri ikäisille  
kulkuneuvoille

– Sähköistyminen  
ei yksinään riitä



# Liikenteen päästöjen puolittaminen ja CO<sub>2</sub>-neutraaliksi 2045





# Toimenpiteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi

- Jakeluvelvoite 2030+
- Päästöstandardit henkilö- ja pakettiautoille; 2030 ensirek. henk.autojen päästöt 55 %, p-autot 50%.
- Vain nollapäästöisiä autoja (sähkö, vety) 2035, ei enää polttomoottoriautoja.
- Liikenteen päästöt alas 55% vuoteen 2030 näillä toimenpiteillä
- Ei sijaa tässä vaiheessa edes RFNBO:lle 2035
- Päästöstandardi raskaalle liikenteelle, ei kieltoa, mutta ensirekisteröidyn autokannan enää 65 % 2030 45 % 2035, 10 prosenttia päästöistä 2040.
  - Diesel- ja kaasuautojen osuus ensirekisteröinnissä 15-20 % vuonna 2040?!
  - Ajoneuvojen hiilidioksidipäästövähennykset ovat vuosien 2031–2050 välillä 35 %– 48 %.



# Liikenteen päästökauppa (ETS 2)

- Toimeenpantu 6.2024
- Käynnistyy 2027
- Kaikki mukana 2030
- Päästökatto liikenteen ja rakennusten päästöille
- Pienehkö vaikutus ainakin alussa
- Sosiaalirahasto
- Suhde ETS 1:een
- Taakanjakosektorin rooli 2030 jälkeen



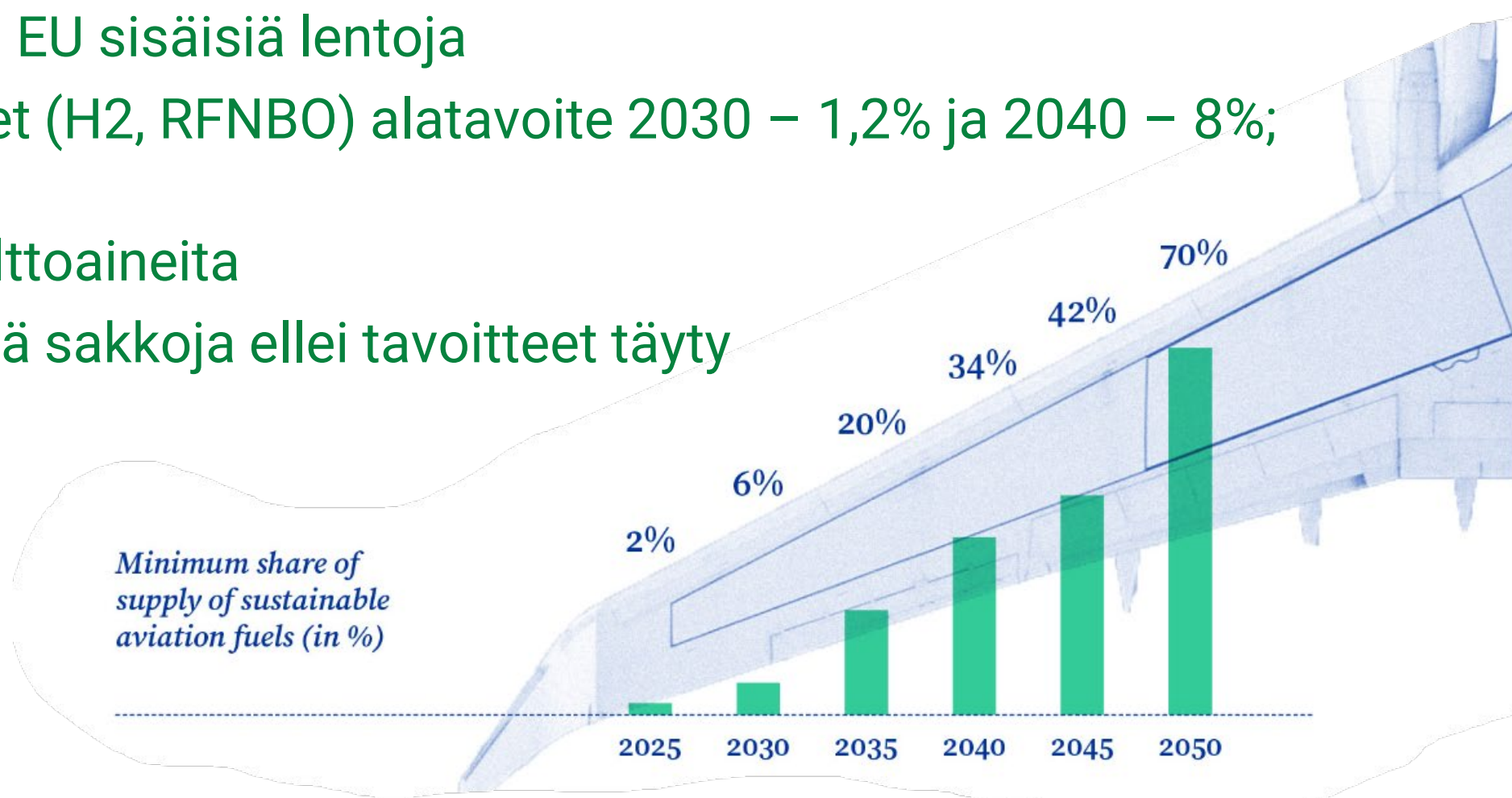
# Lentoliikenne,

- 13,9 % EU:n liikenteen päästöistä
- Ennen Covid -19 tehty arvio että päästöt kolmikertaistuvat vuoteen 2050
- Muut kuin CO2 päästöt suuressa roolissa ilmastonkannalta: vesihöyry, NOx, S, hiukkaset
- Mukana päästökaupassa - yhä vähemmän ilmaisjakelua
- Off-setien rooli nousee suureksi päästöjen kasvun jarruttamiseksi globaalisti



# SAF (Sustainable Aviation Fuels)

- Jakeluvelvoite
- Ei pelkästään EU sisäisiä lentoja
- E -polttoaineet (H2, RFNBO) alatavoite 2030 – 1,2% ja 2040 – 8%; 2050 – 35%
- Ei 1.sp biopolttoaineita
- Euromääräisiä sakkoja ellei tavoitteet täyty
- ICAO





# Meriliikenne ja päästökauppa

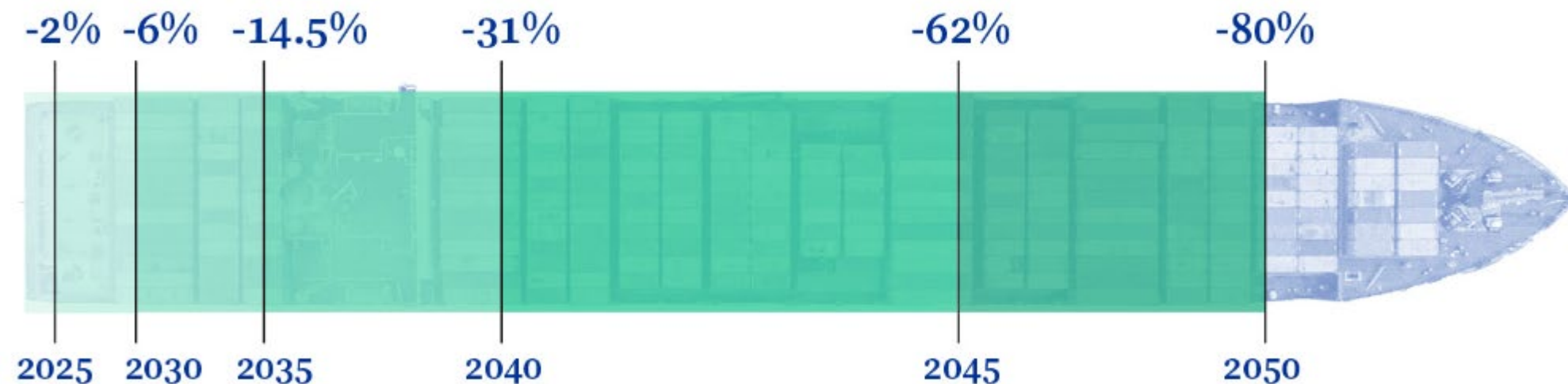
- Osaksi ETS 1 – järjestelmään 2024 alusta
- Laivakohtaiset päästöt määriteltävä ja verifioitava, yli 5 000 t laivat
- Kattaa 90 % EU päästöistä ja 50% kolmansien maiden päästöistä,
- IMO



# Meriliikenneasetus

- Päästöintensiteetti alennettava – hoidettavissa uusiutuvilla polttoaineilla
- RFNBO:n vuosien 2025-2034 käyttäjille hyvitystä
- Alukset velvoitetaan myös kytkeytymään satamissa maasähkөөn tai käyttämään muita nollapäästöisiä ratkaisuja vuodesta 2030 alkaen.
- Suomen kannalta tärkeä kompensaatiot talvimerenkulun kustannuksista

*Annual average carbon intensity reduction compared to the average in 2020*





**Kiitos!**