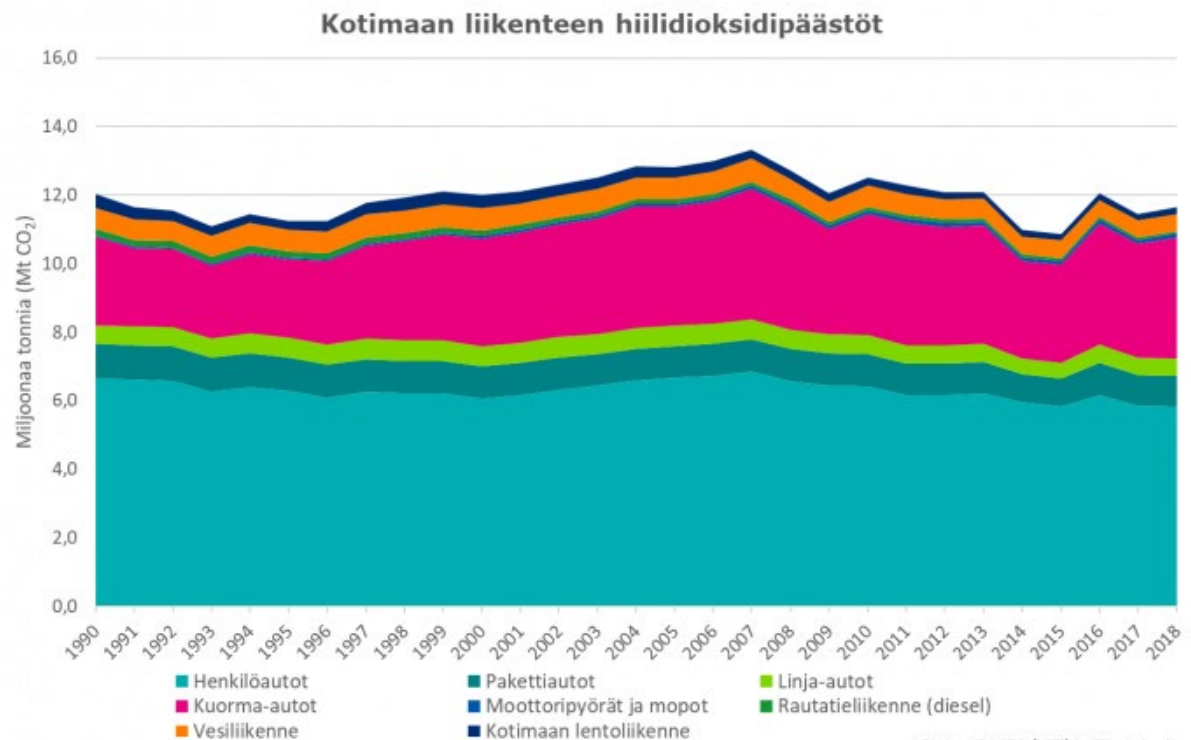


EU:n puhtaan kaluston direktiivi ja näkymä kansalliseen täytäntöönpanoon

Atro Andersson

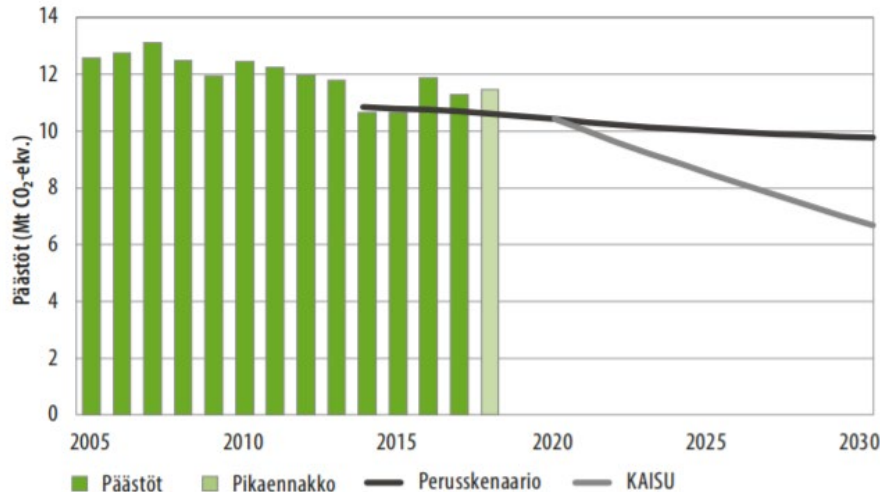
Liikenne- ja viestintäministeriö

Kotimaan liikenteen CO₂-päästöt



Lähde: LIPASTO (VTT) ja Tilastokeskus

Liikenteen CO₂-päästöjen kehitys ja tavoiteura



Kuvio 5. Liikenteen päästökehitys (pl. kotimaan lentoliikenteen CO₂-päästöt) vuosina 2005–2018 sekä perusskenaarion mukainen ja arvio keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) toimilla saavutettavasta päästökehityksestä vuosille 2021–2030. Vuoden 2018 tieto on pikaennakkotieto.

Liikenteen energiankulutukseen ja CO₂-päästöihin vaikuttavat tekijät ja CO₂-päästövähennyskeinot

Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen

- Liikennesuoritteen (ajoneuvokilometrien) kasvun tahttaminen

Suorite
[km]

Liikennevälineiden energiatehokkuuden parantaminen

- Ajoneuvojen yms. ominaiskulutuksen (l/100 km tms.) pienentäminen

Liikennevälineen
energiatehokkuus
[MJ/km]

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai vähäpäästöisillä

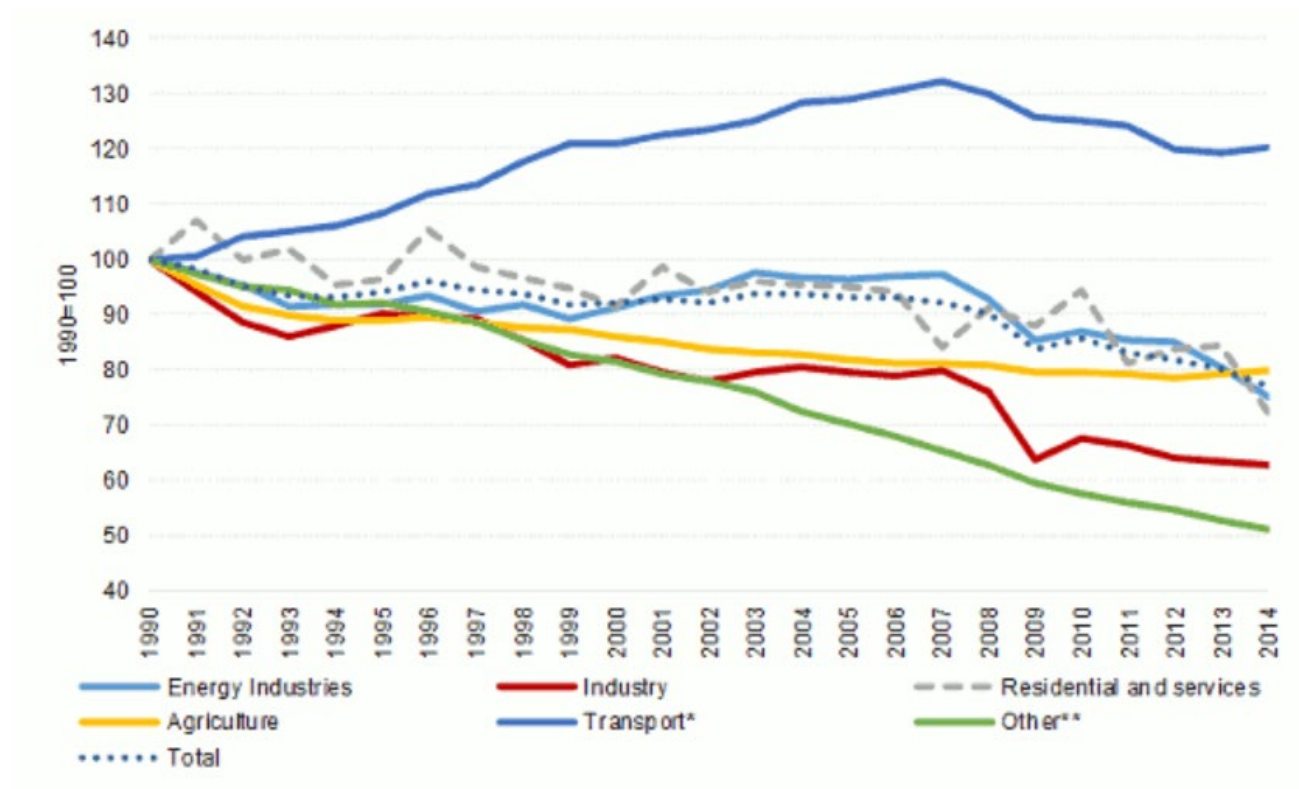
- Fossiilisten polttoaineiden käytön vähentäminen

Käytetty
polttoaine
[g CO₂/MJ]

EU:n energia- ja ilmastopolitiikka

- EU:n kokonaispäästöjä vähennetään 2030 mennessä -40 %
- Päästökauppa vastaa -43 % päästövähennystavoitteesta ja taakanjako -30 %
- Taakanjakosektorin jäsenmaakohtaiset päästövähennysvelvoitteet vaihtelevat 0 ja 40 % välillä (Suomen tavoite -39 %) vuoden 2005 tasosta
- EU:n tasolla liikenne on ainoa sektori missä päästöt edelleen kasvussa. Liikenne vastaa noin neljäsosasta EU:n kokonaispäästöistä.
- Hallitusohjelma tavoitteiden mukaisesti liikenteen päästöt tulee puolittaa vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta
- **EU:n pitkän aikavälin päästövähennystavoite nettonollapäästöistä vuonna 2050 saattaa aiheuttaa painetta korottaa vuodelle 2030 asetettuja tavoitteita**

EU:n kasvihuonekaasupäästöt toimialoittain 1990-



Puhtaiden ajoneuvojen hankintadirektiivi

- Komissio on arvioinut alkuperäisen ehdotuksensa toimivuutta vaikutusarvioinnin yhteydessä ja on tunnistanut neljä pääasiallista haastetta mihin on pyritty vastaamaan uudistamalla direktiivi:
 1. Direktiivi ei edistä riittävästi puhtaiden ajoneuvojen julkisia hankintoja
 2. Puhtaiden ajoneuvojen markkinaosuudet ovat yhä pieniä.
 3. Direktiivi vaikutukset CO₂- ja pienhiukkaspäästöihin sekä liikenteen energiatehokkuuteen ovat jääneet pieniksi
 4. Direktiivi ei tue riittävästi EU:n kilpailukykyä ja kasvua
- Komissio antoi 9.11.2017 direktiivin muutosehdotuksen ja trilogissa saavutettiin sopu 11.2.2019. Sopu vahvistettiin heinäkuussa 2019.
- Jäsenmailla on 24 kk aikaa vahvistamisesta saattaa vaatimukset voimaan kansallisesti

Direktiivin soveltamisala

- Vaatimuksia sovelletaan julkisen sektorin **ajoneuvo-** sekä **palveluhankinnoille**
- Direktiivi koskee ainoastaan uusia hankintoja tai sopimuksia, jotka ylittävät hankintalainsäädännön hintakynnykset
- Soveltamisalasta on rajattu pois kaukoliikenteen linja-autojen hankinnat
- Lisäksi 2 artiklan mukaan jäsenvaltio voi myöntää poikkeuksen mm. hälytysajoneuvoille, rakennustyömaiden ja armeijan ajoneuvoille sekä pyörätuolin käyttäjille tarkoitetuille ajoneuvoille (M1)

Kansallisen lainsäädännön valmistelu

- Direktiivin toimeenpano edellyttää uutta lainsäädäntöä ja valmistelun tueksi on perustettu työryhmä, jonka toimikausi on 11/2019 – 8/2020
- **Työryhmän tehtävänä on käsitellä direktiivin vaatimusten edellyttämät muutokset kansalliseen lainsäädäntöön ja arvioida eri toteutusvaihtoehtoja ottaen huomioon alueelliset eroavaisuudet ja kustannustehokkuus**
- Työryhmässä on mukana laaja joukko sidosryhmiä ja asia käsitellään lisäksi ilmasto- ja energiaministeriryhmässä
- Tavoitteena on antaa luonnos hallituksen esityksestä lausunnoille kevään 2020 aikana, jolloin pääasialliset ehdotukset ovat selvillä
- Näin hankintayksiköillä olisi n. vuosi aikaa valmistautua direktiivin vaatimuksiin, joita jäsenmaiden tulee soveltaa **kesästä 2021 alkaen**