VEO/VTO
Janne Mänttäri

17.3.2016

Valtioneuvoston selvitys E 19/2016 vp: komission tiedonanto Pariisin sopimuksen vaikutuksista (Pariisin jälkeen)

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy komission tiedonannossa ja valtioneuvoston selvityksessä esitettyihin näkemyksiin Pariisin sopimuksen ratkaisevan tärkeästä merkityksestä globaalin ilmastotyön kannalta. Sopimus on merkittävä saavutus ja sen käytännön toteutukseen on panostettava niin kansallisesti kuin EU:n tasolla.

EU:n osuus Pariisin sopimuksen täytäntöönpanossa perustuu Eurooppa-neuvoston lokakuussa 2014 osana 2030 ilmasto- ja energiapakettia tekemälle päätökselle vähentää kasvihuonekaasupäästöjä EU:n sisäisesti vähintään 40 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. EU jatkaa kuluvan vuoden aikana 2030 ilmasto- ja energiapaketin vaatiman lainsäädännön käsittelyä. Kesällä 2016 komissio antaa ehdotuksensa ns. taakanjakopäätökseksi niiden sektoreiden osalta, jotka eivät kuulu EU:n päästökauppaan (esim. liikenne, maatalous, jätehuolto, rakennusten erillislämmitys). Ehdotuksen keskeinen osa on jäsenvaltiokohtainen päästövähennystavoite päästökauppaan kuulumattomille sektoreille. EU:n komission ehdotus sekä sen käsittely tulee olemaan liikennesektorin osalta keskeisessä asemassa.

Pariisin sopimus ei sisällä kirjausta kansainvälisestä lento- ja meriliikenteestä, mutta sopimuksella arvioidaan kuitenkin olevan merkittävä vaikutus neuvotteluihin Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) ja Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) näiden sektoreiden päästövähennysjärjestelmien luomiseksi. ICAO:n syksyllä 2016 pidettävässä yleiskokouksessa on tarkoitus hyväksyä lentoliikenteen globaali markkinapohjainen ohjauskeino (GMBM) vuodesta 2020 eteenpäin. Kyseessä olisi reittiperusteinen malli, jossa samalla reitillä liikennöiviä lentoyhtiöitä kohdellaan samoilla ehdoilla. Maat jaettaisiin neljään luokkaan BKT:n mukaan; koko EU olisi ykkösluokassa, jolloin päästöt arvioitaisiin täysimääräisinä EU:n sisäisillä lennoilla. IMO:n meriympäristön suojelukomiteassa on huhtikuussa 2016 tarkoitus hyväksyä globaalia polttoainekulutusta ja päästöjä koskeva datakeruujärjestelmä, jonka jälkeen on tarkoitus jatkaa keskustelua mahdollisesti tarvittavista jatkotoimista, mukaan lukien tekniset toimenpiteet ja taloudelliset ohjauskeinot. Liikenne- ja viestintäministeriö kannattaa päästövähennysjärjestelmien luomista ICAO:n ja IMO:n puitteissa. Liikenne- ja viestintäministeriö työskentelee yhteistyössä alan viranomaisten ja sidosryhmien kanssa aktiivisesti tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

Liikenne tuottaa Suomessa noin 40 % ei-päästökauppasektorin kasvihuonekaasupäästöistä. Liikenteellä on siten erittäin keskeinen merkitys Suomen kansallisten tavoitteiden saavuttamisessa. Liikennesektorilla on myös huomattava päästövähennyspotentiaali. Liikenteen päästöjen vähentämisessä on kuitenkin huomioitava myös päästövähennystoimenpiteiden kustannukset sekä niiden vaikutukset liikkumisen ja kuljetusten kustannuksiin, ja sitä kautta ihmisten arkeen ja koko Suomen kilpailukykyyn. Suomen tavoitteena onkin reilu ja kustannustehokas taakanjako eri jäsenmaiden ja eri sektoreiden kesken.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että liikenteen päästövähennyksiä ei tule rakentaa vain yhden keinon varaan, vaan tarvitaan erilaisten keinojen yhdistelmä. Tärkeimmät keinot liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat liikenteen energiankulutuksen pienentäminen (energiatehokkuuden parantaminen) ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen muilla vaihtoehdoilla. Suomessa on myös huomattavaa biopolttoaineisiin liittyvää tutkimus- ja kehittämistoimintaa sekä valmistusta, joten kysynnän lisääntyessä alan vientinäkymät vaikuttavat lupaavilta. Muutoinkin Pariisin sopimuksen viitoittama tie kohti puhtaampaa ja vähähiilisempää taloutta tarjoaa

paljon mahdollisuuksia Suomen vientiteollisuudelle uusiutuvan energian, energiatehokkuuden ja muun vähähiilisen teknologian globaaleilla markkinoilla.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksenä on, että EU:ssa tulee jatkaa vanhoja tai ottaa käyttöön uusia, voimakkaita ohjauskeinoja fossiilisen öljyn käytön vähentämiseksi liikenteessä. Eräs tehokkaaksi todettu keino on ollut autovalmistajille asetetut sitovat CO2-raja-arvot, joiden jatkaminen ja tavoitetason säilyttäminen riittävän kireänä myös tulevaisuudessa auttavat kaikkia jäsenmaita liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo myös, että liikenteen uusiutuville polttoaineille tulisi asettaa riittävän kunnianhimoinen EU-tason tavoite. Uusiutuvaa energiaa voidaan hyödyntää liikenteessä monessa eri muodossa (esim. sähköautoissa, kaasuautoissa tai nestemäisenä biopolttoaineena). Kun eräänä lähtökohtana liikenteen energiamurroksessa on ollut teknologianeutraalius, EU:n tai valtioiden ei tulisi määritellä sitä, mikä on eri polttoaineiden tai teknologioiden osuus vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoilla.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi