26.9.2016

U 55/2016 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (taakanjakoasetus); LVM:n lausunto

Komissio antoi 20 päivänä heinäkuuta 2016 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sitovista kasvihuonekaasupäästöjen vähennysvelvoitteista jäsenvaltioissa vuosina 2021—2030 (COM(2016) 482 final; jäljempänä ”taakanjakoehdotus”). Ehdotus sisältää kullekin jäsenvaltiolle määrällisen, prosentteina ilmaistun päästövähennysvelvoitteen päästökaupan ulkopuoliselle sektorille vuodelle 2030 vuoteen 2005 verrattuna. Asetusehdotuksessa Suomelle on esitetty 39 prosentin päästövähennysvähennysvelvoite vuodelle 2030. Velvoite on yksi EU:n korkeimpia; ainoastaan Luxemburgille ja Ruotsille on ehdotettu tätä korkeampia velvoitteita.

Jäsenvaltiokohtaiset päästövähennysvelvoitteet tulisi komission mukaan asettaa pääasiassa asukaskohtaisen bruttokansantuotteen (BKT/asukas) eli maksukyvyn perusteella. Lisäksi niiden yhdentoista varakkaimman jäsenvaltion, joiden BKT/asukas on yli EU:n keskiarvon, päästövähennystavoitteita on tarkistettu niin, että ne vastaavat komission arvioimaa päästövähennysten kustannustehokasta saavuttamismahdollisuutta. Näitä jäsenvaltioita ovat Alankomaat, Belgia, Tanska, Saksa, Suomi, Ranska, Irlanti, Luxemburg, Ruotsi, Itävalta ja Yhdistynyt kuningaskunta. Komissio on tehnyt analyysin näiden jäsenvaltioiden käytössä olevista tai niille mahdollisista toimista, jotka vaikuttaisivat keskeisesti vähennysten toteutukseen sekä arvioinut tilanteet, joissa pelkästään BKT/asukas-kriteeriä soveltamalla jollekin jäsenvaltiolle koituisi selvästi sen kustannustehokasta päästövähennyspotentiaalia suuremmat kustannukset.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että kustannustehokkuus on komission ehdotuksessa huomioitu kenties hieman eri tavalla, kuin Suomessa on ollut tapana. Komission kustannustehokkuustarkastelussa on ilmeisesti katsottu enemmänkin eri maiden ja eri sektoreiden päästövähennyspotentiaaleja kuin toimenpiteiden vaatimia kustannuksia. Komissio näyttää siis katsoneen sitä, onko jossakin maassa ylipäätään mahdollista vähentää kasvihuonekaasupäästöjä kuin sitä, paljonko näiden päästöjen vähentäminen maksaisi (suhteessa muihin maihin tai päästökauppasektoriin).

Komissio on arvioinut eri maiden päästövähennyspotentiaaleja ilmeisesti komissiolle toimitettujen kasvihuonekaasupäästöihin liittyvien raporttien (esim. Policies and measures –raportti) ynnä muiden vastaavien lähteiden pohjalta. LVM huomauttaa, että näiden raportointien lähtökohtana ovat

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

usein olleet arviot eri päästövähennystoimenpiteiden vaikuttavuudesta ennen kuin toimenpiteet on otettu käyttöön (ns. ex ante-arviot). Jälkikäteen tehdyt, todellisia muutoksia kuvaavat (ex post-) arviot eivät aina ole täsmällisesti vastanneet ennalta tehtyjä arviointeja; ennakkoarvioinnit ovat joidenkin toimenpiteiden osalta olleet optimistisempia kuin toteutunut kehitys. Tämä ero arvioiden välillä aiheuttaa tietysti lisähaasteita uusien päästövähennysvelvoitteiden osalta.

Kaiken kaikkiaan LVM katsoo, että taakanjakoehdotuksen prosenttimäärää voi olla vaikea enää tässä vaiheessa muuttaa, mutta että ehdotuksen käsittelyssä olisi hyvä kiinnittää lisähuomiota komission kustannustehokkuusajatteluun sekä siinä käytettyihin lähdeaineistoihin. Jos näissä aineistoissa esiintyy virheellisiä tietoja, nämä tiedot on neuvottelujen kuluessa kyettävä oikaisemaan. LVM katsoo myös, että neuvotteluissa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että Suomessa voitaisiin täysimääräisesti hyödyntää sekä taakanjakoehdotuksen että LULUCF-ehdotuksen tarjoamat joustokeinot. Erityisen painava merkitys on LULUCF-sektorin vaikutuksella taakanjakosektorin päästövähennystaakkaan: neuvotteluissa olisi huolehdittava siitä, että maankäytön ja metsäsektorin laskennallinen päästö saataisiin pysymään nollassa, jotta tältä sektorilta ei tulisi enää lisää päästövähennystaakkaa taakanjakosektorille (ja sitä kautta liikenteeseen). Erityisesti tästä asiasta on huolehdittava tilanteessa, jossa liikenteen päästövähennyksiä lähdetään isossa mittakaavassa tavoittelemaan metsäpohjaisilla biopolttoaineilla.

Lopuksi LVM huomauttaa, että liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten tavoitteiden saavuttamisessa, sillä liikenne tuottaa Suomessa noin 40 prosenttia ei-päästökauppasektorin kasvihuonekaasupäästöistä. Tärkeimmät keinot liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat liikenteen energiankulutuksen pienentäminen (energiatehokkuuden parantaminen) ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen muilla vaihtoehdoilla. Liikenteen uusilla toimenpiteillä (kuten liikenteen uusien palveluiden käytön edistämisellä ja liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön edistämisellä) haetaan paitsi liikenteen päästöjen vähentämistä, myös uusien liiketoimintamahdollisuuksien syntymistä, kotimaisen työllisyyden ja talouden kasvua sekä vaihtotaseen parantumista (kun tuontiöljyn kulutusta korvataan kotimaisilla energialähteillä).

Liikenteen päästöjen vähentäminen vaatii kuitenkin suuren joukon uusia ohjauskeinoja, myös taloudellista ohjausta verotuksen ja/tai maksujen kautta. Liikenteen baseline-ennusteen mukaan nykyisillä toimenpiteillä liikennesektorilla päästään ”vain” noin 24 % päästövähennyksiin.

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