VEO
Eilittä

22.5.2017

U 55/2016 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (taakanjakoasetus); U-jatkokirje; 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”). EU ja sen jäsenvaltiot ovat sitoutuneet Pariisin ilmastosopimusta varten vähentämään kasvihuonepäästöjään EU:n tasolla 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Päästövähennystavoite jaetaan EU:ssa päästökauppasektorin ja sen ulkopuolelle jäävien sektoreiden ns. taakanjakosektorin välillä siten, että taakanjakosektorin päästöjä vähennetään yhteensä 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Jäsenvaltioiden kesken taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteet jaetaan siten, että kansalliset päästövähennystavoitteet määritellään suhteellisesti perustuen asukasta kohden laskettuun bruttokansantuotekriteeriin. Päästövähennysvelvoitteet vaihtelevat 0-40 prosentin välillä. Suomelle on esitetty 39 prosentin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030, joka on yksi EU:n korkeimpia. Ehdotuksessa ainoastaan Luxemburgille ja Ruotsille on ehdotettu tätä korkeampia velvoitteita.

Taakanjakoehdotuksen osalta yksi keskeisistä neuvottelukysymyksistä on ehdotukseen sisältyvä päästövähennyspolku ja sen lähtötaso. Vuosien 2021–2030 päästövähennyspolun lähtötasolla ja sen laskennan aloitusvuodella on merkitystä jäsenvaltioiden lopulliseen päästöbudjettiin ja siten jäsenvaltioilta edellytettäviin toimenpiteisiin tavoitteiden saavuttamiseksi. Komission ehdotuksen mukaan lähtötaso lasketaan vuosien 2016–2018 keskimääräisten, todennettujen päästöjen perusteella. Päästövähennyspolun laskenta aloitettaisiin komission ehdotuksen mukaan vuodesta 2020. Tämä tiukentaisi kaikkien jäsenvaltioiden yhteistä päästövähennysvelvoitetta jonkin verran verrattuna vaihtoehtoon, että laskenta aloitettaisiin vuodesta 2021. Mikäli laskenta aloitettaisiin vuonna 2021, Suomen kumulatiivinen päästövähennysvelvoite olisi koko kauden ajalta n. 4,6 miljoona tonnia alhaisempi kuin komission ehdotuksen mukainen kumulatiivinen päästövähennysvelvoite. Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin katsoo komission ehdotuksen olevan tarkoituksenmukainen, mikäli päästövähennyspolun aloittaminen vuodesta 2020 vaarantaisi Pariisin sopimuksen päästövähennyssitoumuksen saavuttamisen.

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten tavoitteiden saavuttamisessa, sillä liikenne tuottaa Suomessa noin 40 prosenttia ei-

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

päästökauppasektorin kasvihuonekaasupäästöistä. Marraskuussa 2016 valmistuneen energia- ja ilmastostrategiassa linjattiin liikenteelle erittäin kunnianhimoiset tavoitteet. Liikenteen päästöjä vähennetään vuoteen 2030 mennessä jopa 50 prosenttia. Liikenteen baseline-ennusteen mukaan nykyisillä toimenpiteillä liikennesektorilla päästään noin 23 prosentin päästövähennyksiin. Näin ollen 50 prosentin päästövähennykset edellyttävät suuria muutoksia nykytilanteeseen. Tärkeimmät keinot liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat liikenteen energiatehokkuuden parantaminen ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen muilla vaihtoehdoilla. Kaiken kaikkiaan liikenteen päästöjä olisi mahdollista vähentää jopa 3,6 miljoonaa tonnia vuoteen 2030 mennessä. Tämän päästövähennyspotentiaalin toteutuminen vaatisi kuitenkin monia uusia ohjauskeinoja. Lisäksi monen päästövähennyskeinon toteutumiseen liittyy epävarmuuksia, jotka liittyvät tekniikan kehitykseen sekä toimenpiteiden kustannustehokkuuteen. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää näin ollen toisena tärkeänä asiana taakanjakoehdotukseen sisältyvien joustomekanismien säilyttämistä.

Joustomekanismit mahdollistavat jäsenvaltioille tiettyä liikkumisvaraa kustannustehokkuuden saavuttamiseksi. Suomen kannalta olemassa olevien joustomekanismien säilyttämisen ohella on mahdollisuus hyödyntää komission ehdottamia uusia joustomekanismeja, kuten ns. one-off –mekanismia sekä ns. LULUCF –joustoa. One-off –joustomekanismi olisi komission ehdotuksen mukaan määrältään korkeintaan 100 milj. t CO2-ekv., ja sitä voisi käyttää 9 pienehköä jäsenvaltiota, joiden päästövähennysvelvoite ylittää niiden kustannustehokkaan päästövähennyspotentiaalin. Ehdotuksen mukaan jäsenvaltion tulisi kuitenkin päättää jo vuoteen 2020 mennessä, aikooko se käyttää joustomekanismia. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo kustannustehokkuuden kannalta tarkoituksenmukaisemmaksi pystyä hyödyntämään one-off –mekanismia joustavammin, koska ETS-markkinoilla tapahtuu muutoksia ja päästöyksiköiden hinta saattaa kasvaa niin, ettei mekanismin tavoite kustannustehokkuuden lisääjänä enää toimisi. Näin ollen mahdollisuus tarkastella one-off –mekanismin käyttöä myöhemmässä vaiheessa on tärkeä säilyttää.

LULUCF –jousto antaa mahdollisuuden LULUCF –sektorin tietyistä tilinpitoluokista (metsäkato, metsitys, hoidetut viljelysmaat ja hoidetut ruohikkoalueet) peräisin olevien nielujen nettoylijäämän laskennallisten nettopoistumien rajalliseen käyttöön taakanjaossa. Keskeisempänä riskinä on, että komission esittämien LULUCF –sektorin laskentasääntöjen vuoksi Suomen maankäyttösektori voi muodostua laskennalliseksi päästöksi, vaikka maankäyttösektori kokonaisuudessaan olisi luonnontieteellinen nielu. Jos jäsenvaltionmaan LULUCF –sektorin laskennalliset päästöt ovat laskennallisia poistumia suuremmat, on mahdollista, että tämä aiheuttaa lisää päästövähennystaakkaa taakanjakosektorille. Eri maankäyttöluokkien päästöjen ja nielujen lähtötasoon ja laskennassa käytettyihin oletuksiin liittyvistä eroista johtuen komission arvio ja kansallinen arvio LULUCF –sektorilta saatavan jouston suuruudesta eroavat. Komissio arvioi Suomella olevan kaudella 2021–2030 käytettävissään enintään 1,3 %:n eli 4,5 miljoonan tonnin CO2 ekv. joustomahdollisuus taakanjaon päästövähennystavoitteen saavuttamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa LULUCF –jouston olevan tärkeä tavoitteiden saavuttamisen kannalta, ja mikäli komission eh-

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

dottama joustomahdollisuus säilyy, ovat komission ehdottamat jakamisperiaatteet hyväksyttävissä.

Lopuksi liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että liikenteen päästövähennystoimenpiteillä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten tavoitteiden saavuttamisessa ja kun päästövähennyspolkuun sekä joustoihin liittyvät lopulliset tarkennukset saadaan, tulisi myös liikenteen päästövähennyskeinot arvioida näiden valossa, jotta päästövähennyspolun mukaiset päästövähennykset saavutetaan ajallaan. Liikenteen päästövähennyskeinoja pohtivan parlamentaarisen työryhmän työssä tulisi myös huomioida eri toimenpiteiden ajoitus, jotta päästövähennyspolun tavoitteet saavutetaan.

Eleonoora Eilittä
Ylitarkastaja

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