U 55/2016 vp/ Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (taakanjakoasetus); U-jatkokirje

Liikenne- ja viestintävaliokunta 23.5.2017

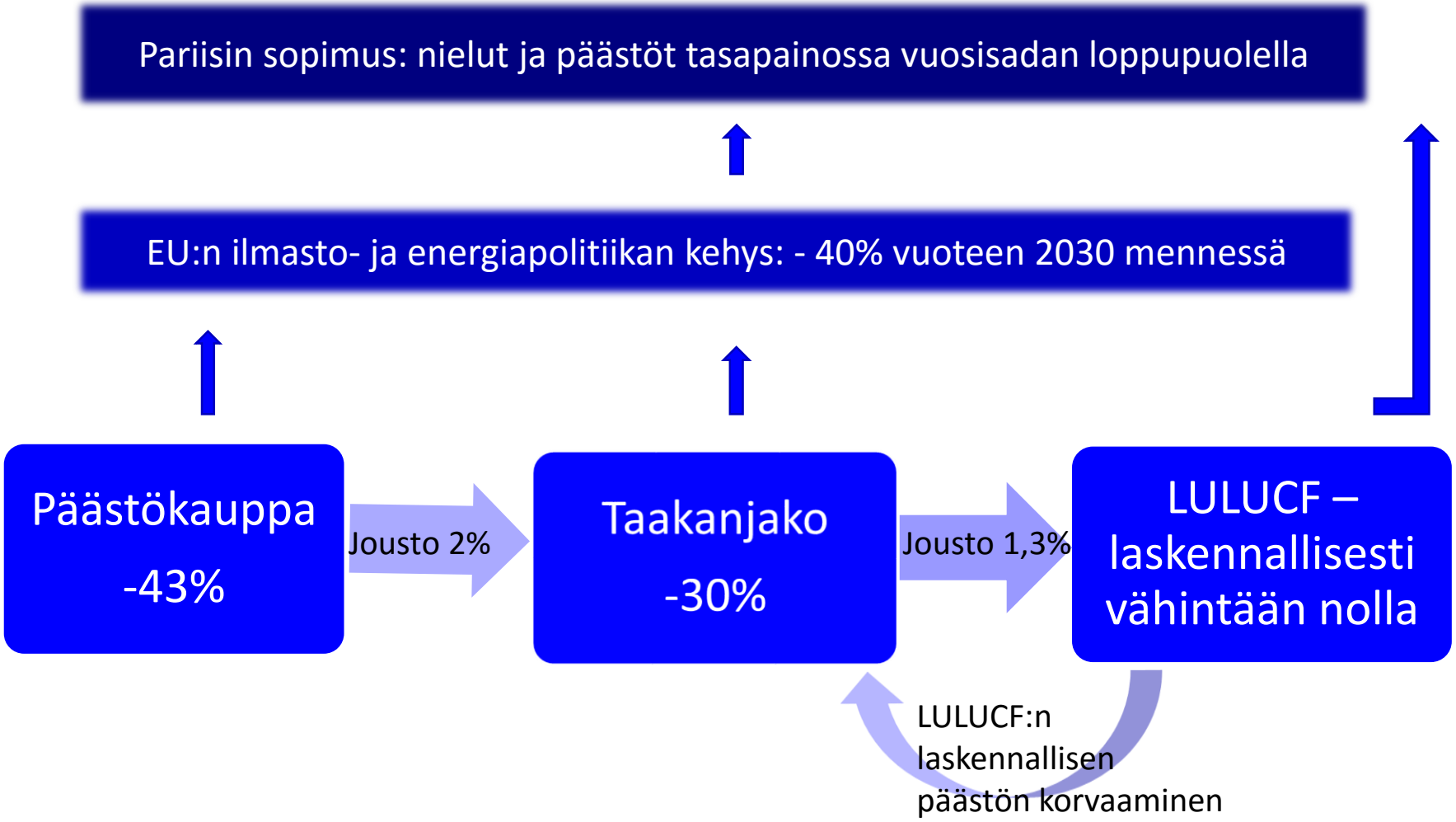
Eleonoora Eilittä

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

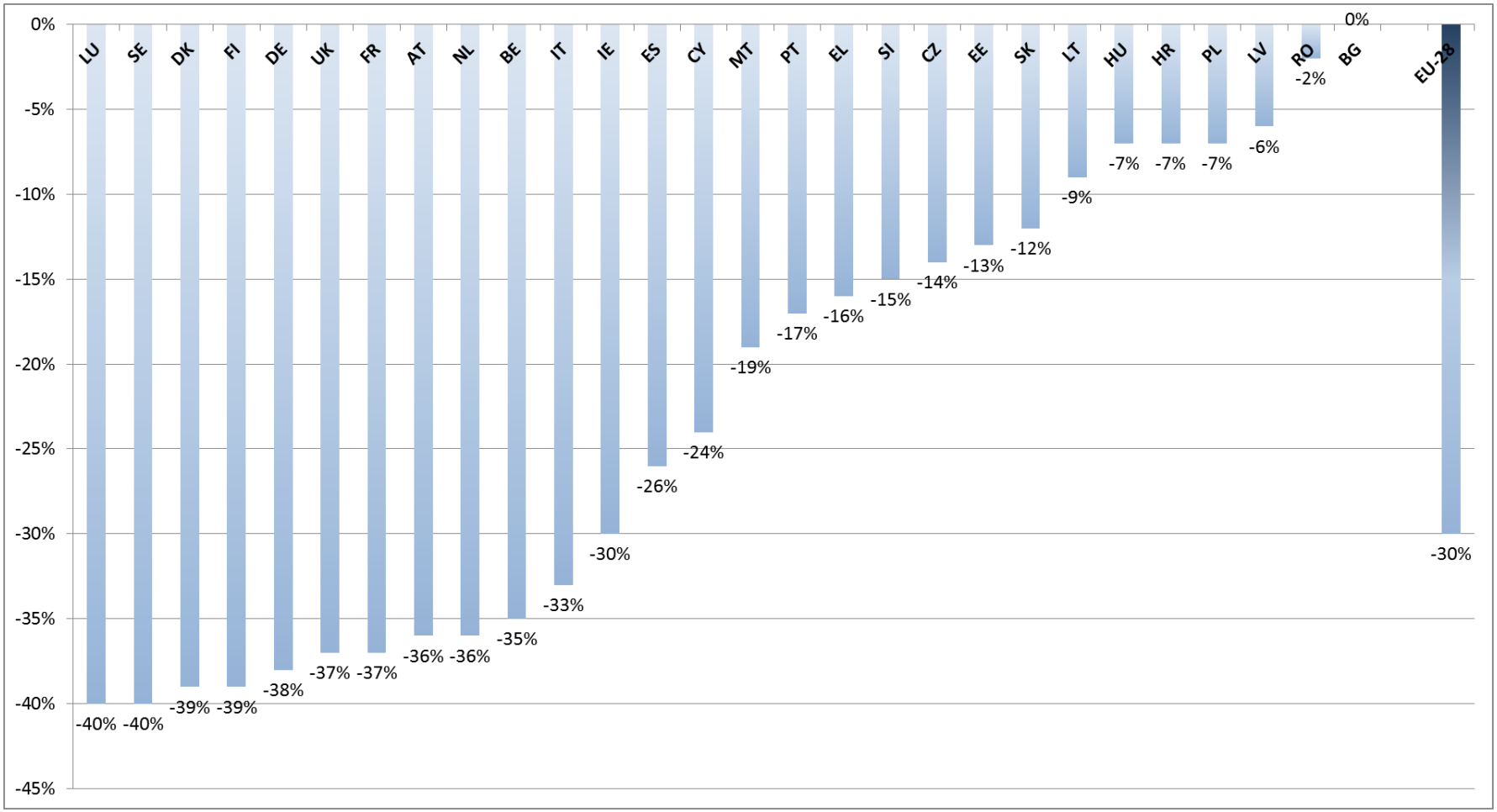
LVM 1892–2017

Suomi Finland 100

Eurooppa-neuvosto lokakuu 2014 : EU:n 2030 ilmasto- ja energiapolitiikan puitteet



Ehdotus EU:n taakanjakovelvoitteiksi
(vuodelle 2030 vuoteen 2005 verrattuna)



Keskeisiä neuvottelukysymyksiä

- **Komission esittämä päästövähennysvelvoite**

I. Komission skenaario arvioi Suomen kustannustehokkaan päästövähennyspotentiaalin suuremmaksi kuin kansalliset laskelmat

II. Eroja skenaarioiden perusoletuksissa (BKT-muutokset, polttoaineiden hintakehitys, teknologian kehitys jne.). Eroja myös päästöjen luokittelussa ja muutosarvioissa (esim. metaanipäästöt)

→ Tämän vuoksi vertailu on vaikeaa, eikä komission laskelmissa voida osoittaa laskelmissa varsinaisia virheitä

- **Päästövähennyspolku ja sen lähtötaso:**

I. Komission ehdotus hyvä lähtökohta, joka takaa myös Pariisin sopimuksen sitoumusten saavuttamisen

II. Ei tulisi tehdä muutoksia niin, että kauden alussa syntyisi huomattava määrä ylimääräisiä päästöyksiköitä

III. Toisaalta ei pitäisi tiukentaakaan yli sen, mikä on välttämätöntä Pariisin sitoumusten täyttämiseksi

Keskeisiä neuvottelukysymyksiä

- **Olemassa olevat joustot**

I. Lainaaminen

II. Pankittaminen

III. Jäsenvaltioiden väliset siirrot

- **One-off mekanismi**

I. Kokonaismäärä tulisi säilyttää ennallaan (komission ehdotus: 100 milj. t CO2 ekv.) tai sitä voitaisiin nostaa jonkin verran

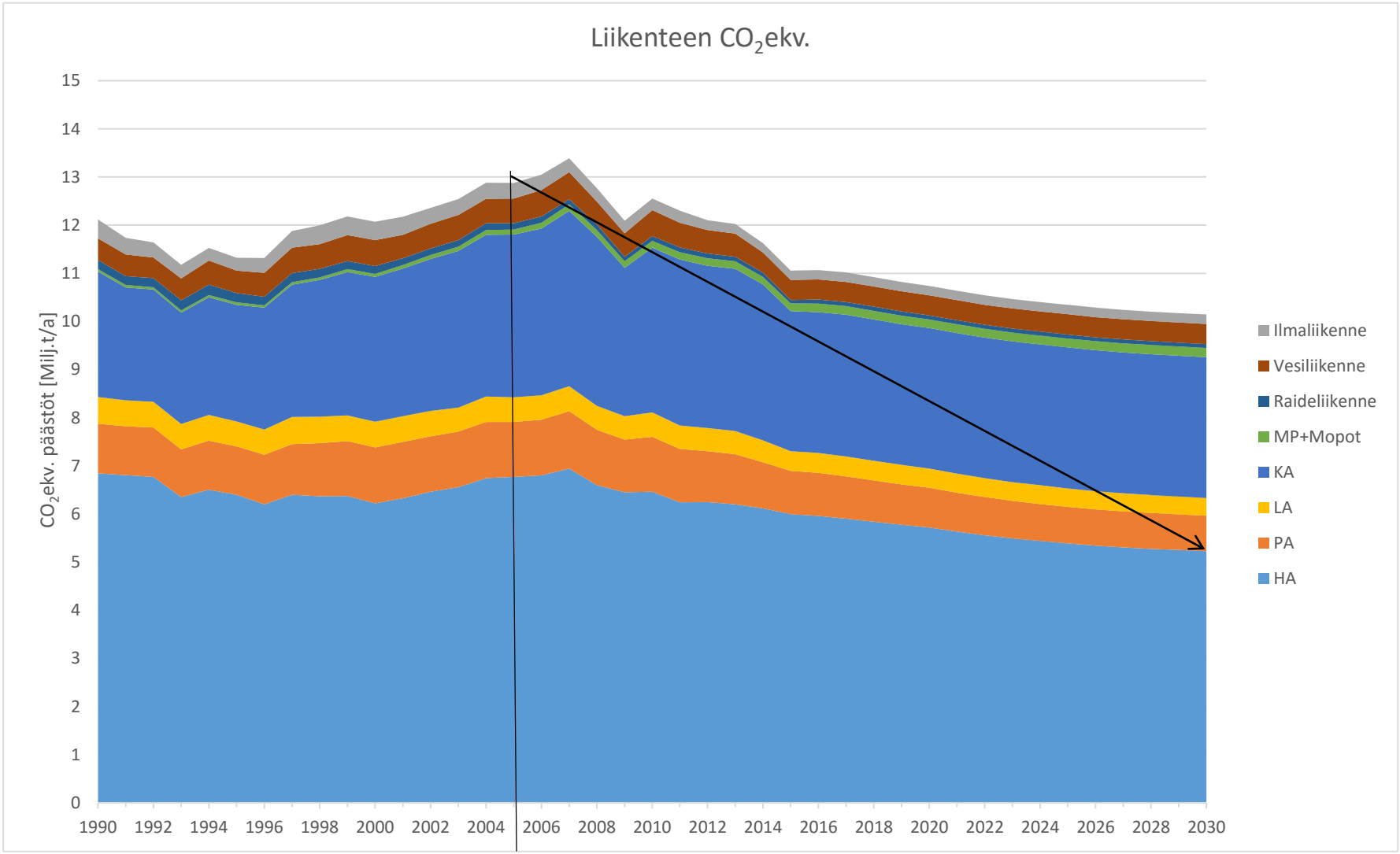
II. Jouston käytettävyyttä voitaisiin parantaa tietyllä ”ajallisella” joustolla: jäsenvaltion ei tarvitsisi päättää koko jouston käytöstä ennen päästövähennyskauden alkua (ennen 2020), vaan sitä voitaisiin tarkistaa 5 vuoden välein tai jopa vuosittain

- **LULUCF-jousto**

I. Komission ehdotus hyvä lähtökohta: sektorilta syntyvää ”ylijäämää” voidaan käyttää rajoitetusti taakanjakosektorin tavoitteiden kattamiseen

II. Jouston maksimäärä 280 milj. t CO2 ekv. sekä jakoperusteet jäsenvaltioiden kesken hyväksyttävissä

Liikenteen khk-päästöt vuoteen 2030, perusennuste
(Päästövähennys noin 22 % verrattuna vuoteen 2005)



Perusennusteen laskentaoletukset

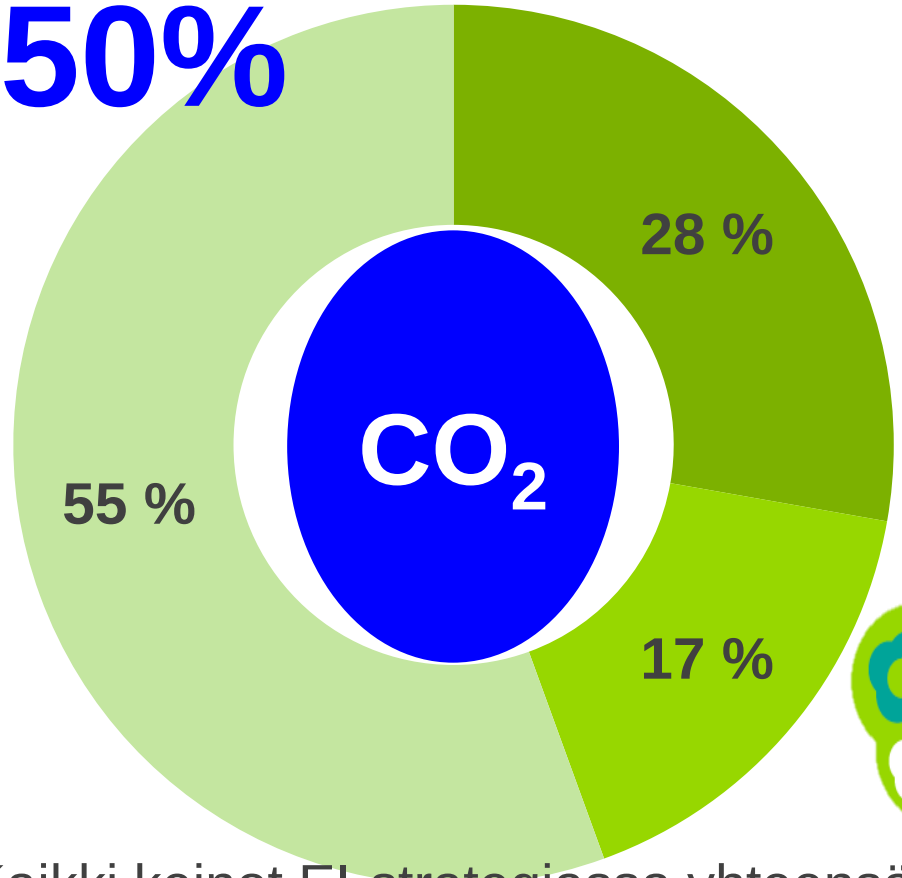
- Tieliikenteen suorite kasvaa vuosina 2016-2020 noin 0,7 % / vuosi, ja vuosina 2021-2030 noin 0,6 % / vuosi (vuosina 2016-2030 yhteensä noin 10 %) (VTT:n madallettu ennuste, Liikenneviraston ennusteessa 23 %)

- Henkilöautokanta uusiutuu noin 5 % vuosivauhdilla (127 000 uutta myytyä autoa jaksolla 2016-2020, 146 000 autoa jaksolla 2021-2030)
  - Sähköautojen määrä kasvaa noin 18 000 kappaleeseen vuonna 2020 ja noin 120 000 kappaleeseen vuonna 2030

- Uusien henkilöautojen ominaispäästöt ovat lähellä EU:n henkilöautovalmistajille asettamaa raja-arvoa 95 g/km vuodesta 2020 eteenpäin

- Biopolttoaineiden todellinen osuus on (7 % ensimmäisen sukupolven biopolttoaineita ja 6,5 % tuplalaskettavia biopolttoaineita =) 13,5 % vuodesta 2020 eteenpäin

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 2030 mennessä (EI-strategiassa)



Päästövähennyskeinot

- Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen
- Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen
- Uusiutuvien polttoaineiden lisääminen



Kaikki keinot EI-strategiassa yhteensä noin 3,6 milj. tonnia.


LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ
125
LVM
1892–2017
Suomi
Finland
100