VNS 7/2017 vp Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 (KAISU)

Mikael Ohlström, johtava asiantuntija

Eduskunnan talousvaliokunnan kuuleminen 18.10.2017

Energia- ja ilmastopolitiikan toteuttaminen tulee tehdä pitkäjänteisesti ja kustannustehokkaasti

- Ilmastosuunnitelma antaa yrityksille ja kuluttajille konkreettista tietoa siitä, mitä toimenpiteitä tulevaisuudessa joudutaan tekemään ja mihin suuntaan yhteiskunta ja eri markkinat tulevat todennäköisesti ilmastopolitiikan vaikutuksesta kehittymään

  ⇒ Tämä auttaa investointi- ja ostopäätösten tekemisessä. Pitkäjänteinen politiikka on kaikkien etu ja tuleekin pitää huoli siitä, ettei se ole poukkoilevaa ja epävarmuutta aiheuttavaa (esim. ohjauskeinot, tuet, verotus)

- Energia- ja ilmastopolitiikan kunnianhimoisten tavoitteiden toimeenpano aiheuttaa väistämättä lisäkustannuksia, joten on pyrittävä mahdollisimman kustannustehokkaaseen toimenpidekokonaisuuteen, jottei kuluttajien ostovoima ja yritysten kilpailukyky vaarannu nousevien kustannusten vuoksi

Toimenpidevalikoiman kustannustehokkuutta seurattava

- Vaikutusarvioiden (6.7.2017) mukaan VTT:n TIMES-mallilla laskettu kustannusoptimi keinovalikoima olisi peräti 420 M€ edullisempi kuin KAISUssa esitettyjen toimenpiteiden kustannusvaikutus (vaikutusarvioraportin s. 44)
  - Keskimääräisinä päästövähennyskustannuksina **KAISUn noin 150 €/t CO_2-ekv vs. TIMESin 28 €/t CO_2-ekv !?**

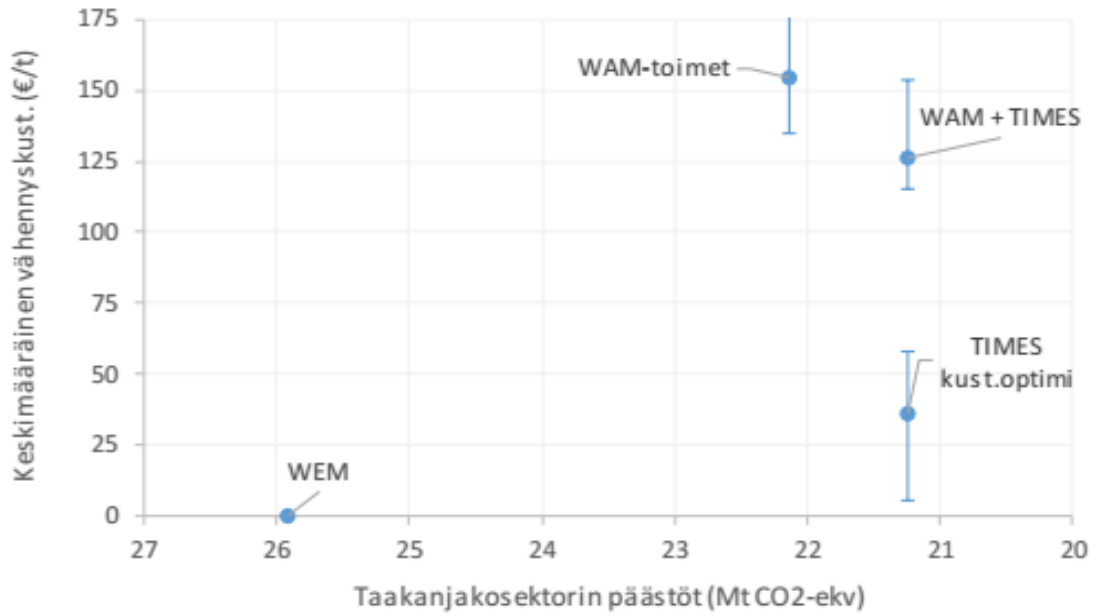
  ⇒ **suuri ero**, joten on syytä tehdä säännöllisin väliajoin uusia kustannusarvioita ja niiden herkkyystarkasteluja teknologioidenkin kehittyessä

- Jatkuva seuranta sekä toimenpiteiden ja tavoitteiden hienosäätö tarpeen kustannustehokkuuden parantamiseksi – kuitenkin yritysten toiminta- ja investointiympäristön pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus huomioiden!

- Vaikutusarviossakin todetaan, että KAISUn toimien laajan kirjon vuoksi vaikutusten ennakointi on vaikeaa ja epävarmaa ja siksi on olennaista, että relevantteja vaikutuksia seurataan ja niistä laaditaan kattava arvio ennen suunnitelman seuraavaa päivitystä.

Toimenpiteiden kustannustehokkuudessa suuria eroja, markkinaehtoisuus ja joustot käyttöön

Kuva 16. Taakanjakosektorin päästöt ja keskimääräinen vähennyskustannus kyseisille päästöille vuonna 2030, suhteutettuna nykytoimien mukaiseen kehitykseen (TIMES-WEM).



Lähde: Koljonen ym., Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 57/2017.

- Energia- ja ilmastopolitiikan ohjauskeinojen tulee toimia mahdollisimman markkinaehtoisesti ja turvata kilpailukykyinen energian saatavuus
- EU:n Energiaunionin asettamat tavoitteet Suomelle ovat erittäin haastavia, joten kotimaisessa direktiivien toimeenpanossa on huolehdittava, että käytetään kansalliset liikkumavarat mahdollisimman optimaalisesti yritysten kilpailukykyvaikutukset arvioiden ja haitat minimoiden
- Kansallisten energia- ja ilmastopolitiikan strategioiden ja ilmastosuunnitelmien on tuettava tätä, jotta vältetään muun muassa tarpeeton energia- ja kuljetuskustannusten nousu ja toisaalta kuluttajien liikkumiskustannusten kasvaminen ja ostovoiman väheneminen

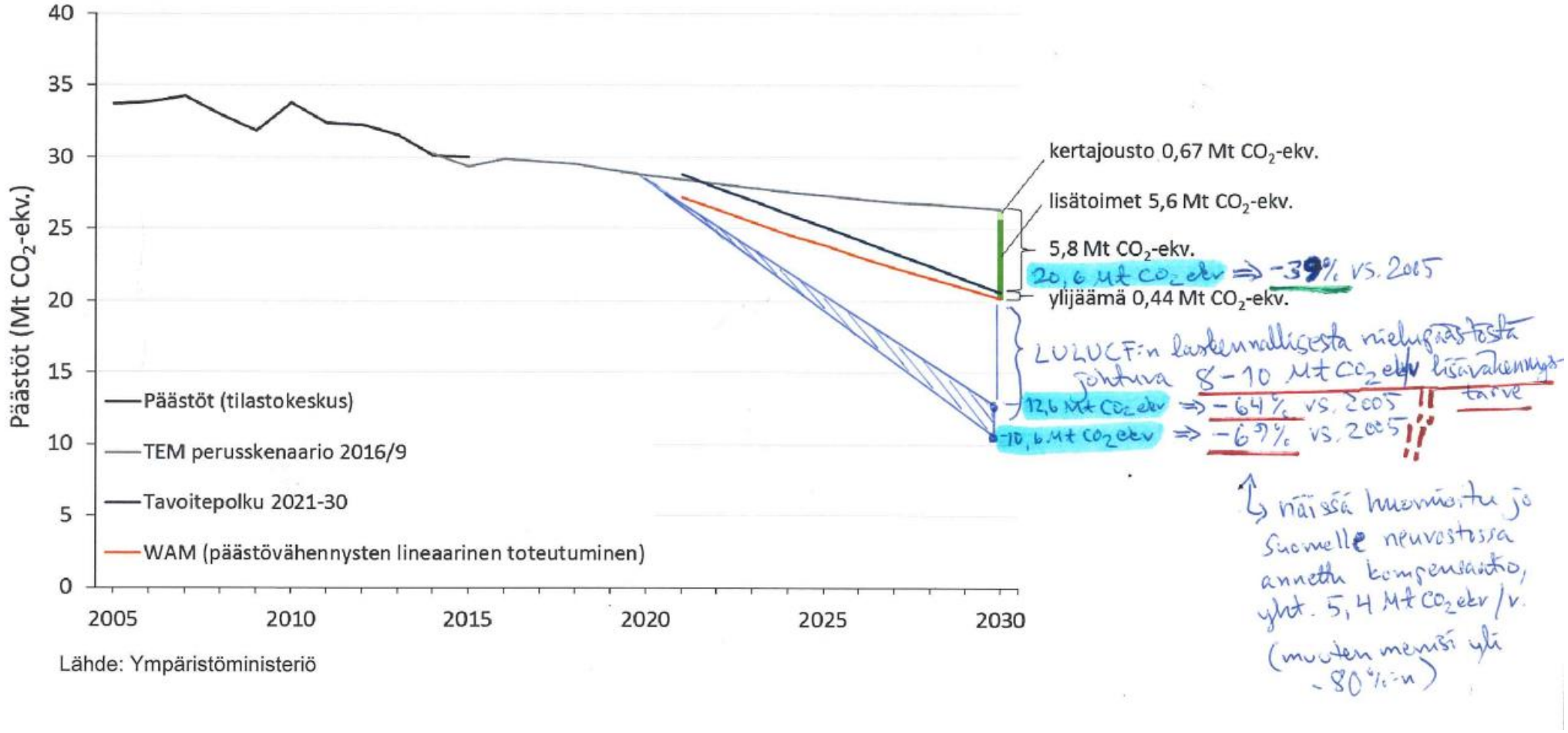
Taakanjakosektorin sallitut joustot hyödynnettävä kustannustehokkuuden parantamiseksi

- EU:n komission 2030-velvoitteisiin sallimat uudet joustokeinot (vanhojen lisäksi) otettava käyttöön
  - -2 %-yksikön vuosittainen kertajousto päästökaupasta taakanjakosektorille sekä
  - maaperän ja metsän hiilivarastojen ns. LULUCF-jousto (max -1,3 %-yks.) olisi pyrittävä saamaan täysimääräisinä käyttöön, jotta Suomen päästövähennystarve kohtuullistuisi 36 %:n tuntumaan ja näin alentaisi päästöjen vähentämisen kokonais- ja marginaalikustannuksia.
    - VTT ja VATT ovat arvioineet, että 39 %:n vähennysvelvoite aiheuttaisi kaudella 2021–2030 pelkästään energiajärjestelmään 440 M€:n kustannukset perusskenaarioon verrattuna.
    - Lisäksi mm. liikenteeseen ja logistiikkaan suuria kustannuksia (ks. Myöhemmin tässä esityksessä)
- HUOM! Nyt ympäristöneuvoston linjausten jälkeen **2-suuntaisen LULUCF-jouston todellinen riski onkin nostaa Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitetta 39/37 %:sta jopa yli 60 %:in!**
  - Metsien luonnontieteellisestä hiilinielusta on näillä näkymin tulossa laskennallinen lisäpäästö (8-10 Mt CO_2/v), joka on kompensoitava lisäpäästövähennyksin taakanjakosektorilla tai ostamalla päästö-/nieluyksiköitä (useiden kymmenien -satojen miljoonien vuosikustannus yksiköiden hinnasta riippuen)

  => *Trilogeissa perälaudaksi on saatava ainakin varmistus, ettei minkään maan tosiasiallinen päästövähennystarve voi nousta kaksisuuntaisesta LULUCF-joustokeinosta johtuen yli 40 prosentin, kuten Eurooppa-neuvostossa on lokakuussa 2014 päätetty (jäsenmaiden päästövähennystavoitteet välillä 0-40 %)* *[ks. myös EK:n muistio TaV-kuulemisessa 28.9.2016 taakanjakoasetuksesta U55/2016 vp].*

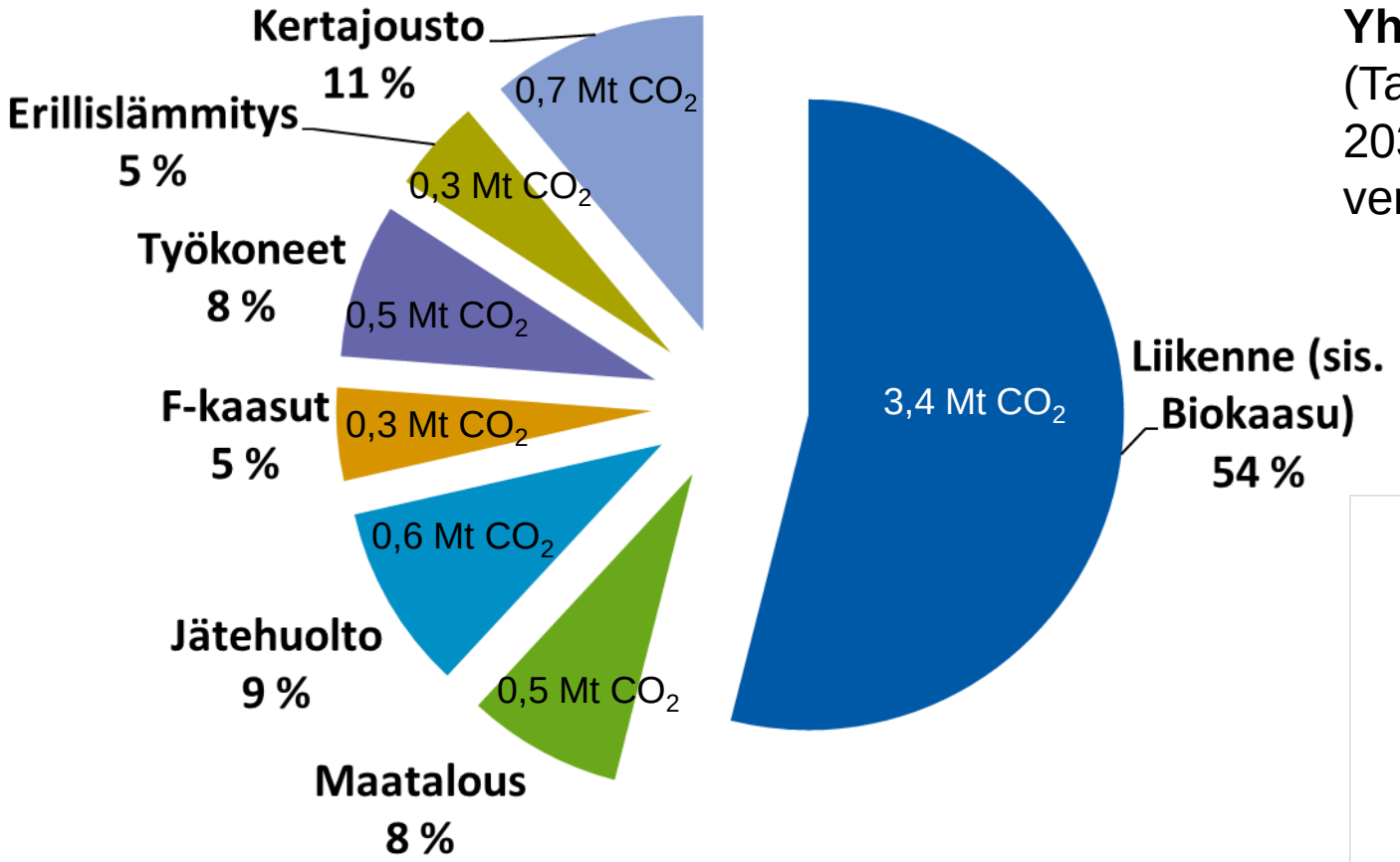
Neuvoston LULUCF-linjausten lisäpäästövähennyksiä olisi mahdoton toteuttaa taakanjakosektorilla

⇒ valtion olisi tämänhetkisillä (kesken) LULUCF-säännöksillä lisättävä budjettiin momentti päästöoikeus-/nieluyksiköiden ostamiseen aluksi kymmenillä, myöhemmin sadoilla miljoonilla euroilla vuosittain (riippuen yksikköhinnasta)

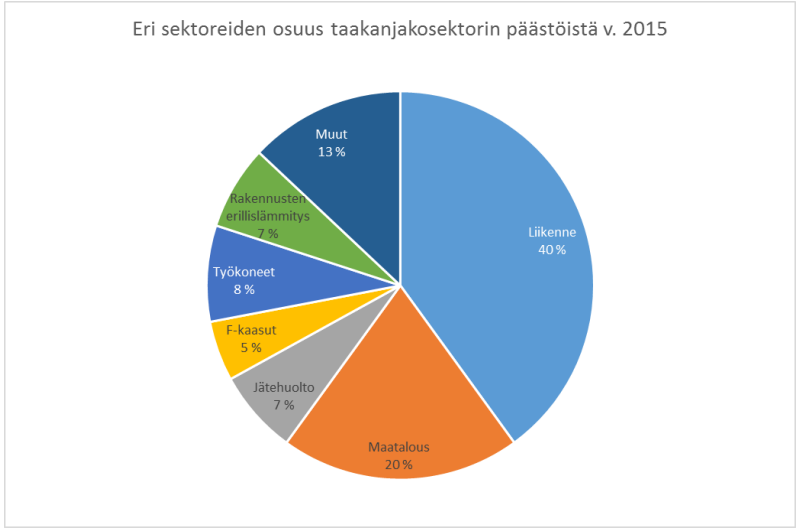


Lähde: Ympäristöministeriö

KAISU:n lisätoimien (perusskenaarion vähenemien lisäksi) päästövähennysten jakautuminen sektoreittain v. 2030



Yhteensä 6,3 Mt CO_2
(Tarve perusskenaarion 2030-tilanteeseen verrattuna 5,8 Mt CO_2)



Lähde: Ympäristöministeriö

Liikennesektori suurien haasteiden edessä, kallistuvatko logistiikkapalvelut?

- Vaikka keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ei koske päästökauppasektoria, kertautuvat ilmastopolitiikan kustannukset päästökaupassa mukana oleville vientiyrityksille montaa reittiä (mm. logistiikkakustannukset).
  - Kustannusarvioiden on oltava riittävän läpinäkyviä, kun päätöksiä tehdään
  - Jotta kustannustaakka saadaan minimoitua, tulee kaikki mahdolliset päästövähennyskeinot ottaa käyttöön. Onkin hyvä, että ilmastosuunnitelman (ja e&i-strategian) linjauksissa edistetään teknologianeutraalisti biopolttoaineiden lisäksi myös sähkö- ja kaasuautojen yleistymistä kulkutapavalintojen ohella

- Kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan suurimmat kustannusvaikutukset yrityksille tulisivat liikenteen ja logistiikan lisäkustannusten kautta. Dieselin käyttäjien kustannukset kasvaisivat 210 milj. euroa/vuosi 2030 mennessä.
  - Strategian mukaan liikenteen biopolttoaineiden energiasisällön fyysinen osuus kaikesta tieliikenteeseen myydystä polttoaineesta nostetaan 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Koska bensiinin voidaan sekoittaa maksimissaan noin 10 % biopolttoainetta, nostetaan dieselin biopolttoaineosuus 39 %:in. Tästä seuraisi dieselin pumppuhintaan noin 10 snt/l nousu (lähde: TEM Taustaraportti kansalliselle energia- ja ilmastostrategialle 1.2.2017).

Liikenteen ja logistiikan nousevat kustannukset suhteessa kilpailijamaihin otettava tarkkaan seurantaan

- Liikenteen päästövähennysten kustannusten nousu ajoittuu pääasiassa 2020-luvulle. Liikenteen kilpailukykyvaikutuksien seuraamiseksi tulisi luoda vertailujärjestelmä, jossa nähtäisiin kustannuskehitys suhteessa keskeisiin kilpailijamaihin.

- Lisäksi kustannusten nousun hillitsemiseksi ja kansainvälisen kilpailukykymme turvaamiseksi liikenteen kustannusten nousu tulisi kompensoida yrityksille (ilmastosuunnitelman sivulla 77 tämä todetaan myös: *"Päästövähennyskeinoista päätettäessä on kuitenkin huomioitava näiden toimien aiheuttama mahdollinen kustannusten nousu erityisesti ammattiliikenteessä, sekä otettava käyttöön keinoja, joiden kautta tätä kustannusten nousua voidaan tarvittaessa kompensoida"*).
  - Käytännössä toimivia malleja kompensoinnin järjestämiseksi on varsin vähän. Näistä paras vaihtoehto olisi dieselöljyn veroa koskevan palautusjärjestelmän luominen. Palautusjärjestelmän tulisi olla mahdollisimman yksinkertainen, jottei yritysten ja viranomaisten hallinnollinen työ merkittävästi lisääntyisi.

Kaikkien sektoreiden osallistuttava tasapuolisesti päästövähennystalkoisiin

- Kustannuspaineita esimerkiksi liikennesektorille tasaisi myös se, että kaikki sektorit osallistuvat päästövähennysten toteuttamiseen mahdollisimman tasapuolisesti. Nyt liikenteelle on kaavailtu jopa 50 %:n vähennys vuoteen 2030 mennessä, kun kaikkien Suomen taakanjakosektoreiden yhteinen päästövähennysvelvoite on 39 %.

- Lopulta kuitenkin 2050-tavoitteiden saavuttamiseksi kaikkien sektoreiden on rajoitettava päästöjään murto-osaan nykyisestä. KAISUn jatkotyönä olisi syvennettävä eri sektoreiden päästövähennysten potentiaali- ja myös kustannusarvioita.

KIITOS!

Lisätiedot:



Mikael Ohlström
Johtava asiantuntija
Energia, ilmasto ja biotalous

gsm 050 468 1022
mikael.ohlstrom@ek.fi
Twitter: @MikaelOhlstrom



Tiina Haapasalo
Johtava asiantuntija
Logistiikka ja infra

gsm 040 763 1482
tiina.haapasalo@ek.fi
Twitter: @TiinaHaapasalo