

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen EU:ssa

EU:n tavoite on 40 % vähennys 2030 mennessä

- EU:n tavoite 1990–2030 on vähentää kokonaispäästöjä vähintään 40 %. Tämä jakaantuu niin, että päästökauppasektorit vähentävät yhteensä 43 % (vrt. 2005 taso) ja sen ulkopuoliset sektorit (liikenne, talokohtainen lämmitys, maatalous, jätehuolto, tietyt teollisuuskaasut) yhteensä 30 % (vrt. 2005 taso).
- Kuluvalla kaudella vuoteen 2020 mennessä kokonaispäästöjen vähennysvelvoite on 20 % verrattuna vuoteen 1990. Päästökaupan ulkopuolisilla sektoreilla se on 10 % (vrt. 2005 taso) eli seuraavalla kaudella velvoite peräti kolminkertaistuu.

Päästökaupan ulkopuoliset sektorit

- Päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden päästövähennys yht. 30 % jaetaan jäsenmaakohtaisiksi velvoitteiksi.
- Lokakuun 2014 Eurooppa-neuvosto linjasi, että jäsenmaakohtainen velvoite voi olla pienimmillään 0 % ja suurimmillaan 40 %.
- Päästövähennysprosentti määräytyy BKT/capita-indikaattorin perusteella. Siksi esimerkiksi Saksa, Ruotsi ja Suomi ovat saamassa skaalan suuremmasta päästä tavoitteensa ja Itä-Euroopan maat pienimmästä päästä. Sama peruste oli käytössä kuluvan kauden velvoitteista päätettäessä.

Kriteereistä päätettiin lokakuussa 2014

- BKT/capita-indikaattorista päätettiin lokakuun 2014 Eurooppa-neuvostossa. Tämän kokouksen päätelmiin saatiin kuitenkin kirjaus siitä, että jos jollakin rikkaalla maalla ei ole enää paljoa kustannustehokasta potentiaalia jäljellä, voidaan tälle/näille antaa joitain kompensatioita.
- Perusasetelma on silti hankala ja epäoikeudenmukainen, ja sen tiedostavat myös kaikki asian kanssa tekemisissä olevat Suomen päättäjät ja virkamiehet.
- Suomi on yrittänyt kovasti ja pitkään (ml. EK vuosina 2012–2014...16) saada muutettua tuon määräytymisperusteen BKT:stä johonkin oikeudenmukaisempaan ja todelliset kustannustehokkaat potentiaalit huomioivaan järjestelmään. BKT-pohjaisuus kuitenkin säilyi. Siten Puola ja muut Itä-Euroopan jäsenmaat tulevat saamaan edelleen helpommat tavoitteet, kuten nyt kuluvalla kaudella 2020 saakka.

Suomen velvoitteen kustannusvaikutukset

- Komissio esitti 20.7. Suomelle 39 prosentin velvoitetta.
- Koska yhteinen EU-tavoite on 30 % ja jako BKT-perusteinen, niin ei ole edes mahdollista, että Suomi saisi alle 30 %:n velvoitteen. Tästä johtuu se, että kansallisissa vaikutusselvityksissä (VTT, VATT) ei ole tarkasteltu alle 30 % vaihtoehtoa. Skenaariot olivat 32 %, 36 % ja 40 %.
- VTT:n selvityksen mukaan 30–32 % velvoite johtaisi 41 € hiilidioksiditonniin (€/tCO₂) kustannukseen. 36 % velvoite johtaisi 55 euron päästötonnikustannukseen ja 40 % johtaisi jo peräti 129 euron tonnihintaan viimeisten vähennystonnien osalta.

Kustannusvaikutukset liikenteessä

- Liikenne on suurin päästäjä päästökaupan ulkopuolisista sektoreista. Mitä suurempi on Suomen päästövähennysprosentti, sitä suuremmiksi nousevat päästöjen vähentämiskustannukset ja sen seurauksena mm. logistiikkakustannukset.
- Kustannus- tai kilpailukykyvaikutuksista on hajanaisia arvioita.
 - Jos päästöjä vähennetään kotimaisilla biopolttoaineilla, nousevat liikennepalveluiden suorat kustannukset merkittävästi (lähde: VATT & VTT, arvio kansantaloudellisista vaikutuksista)
 - Jos kuljetusten päästöjä vähennetään vaihtoehtoisilla käyttövoimilla ja ajoneuvojen energiatehokkuutta parantamalla, olisi kustannus vuosina 2015–2050 keskimäärin 136 M€/v. Vähennettyä CO₂-tonnia kohden kustannus olisi silloin 160 €/tCO₂. (lähde: Suomen ilmastopaneeli).
 - Jos uusiutuvan dieselin osuus kasvatettaisiin 20 %:iin, se nostaisi dieselin hintaa pumpulla 30 snt/litra. Kuorma-autoliikenteen kustannukset nousisivat 390 M€ vuodessa. (lähde: Suomen ilmastopaneeli 1/2016)
 - Jos raskas tieliikenne olisi osa päästökauppaa, ja päästöoikeuden hinta olisi 10–30 €/tCO₂, olisi vuosikustannus 30–90 M€ (lähde: HY Markku Ollikainen)
- Suurin negatiivinen kilpailukykyvaikutus syntyisi tilanteessa, jossa joku tai jotkut EU-jäsenmaat haluaisivat liittää liikenteen osaksi EU:n päästökauppaa, mutta Suomi ei.

Velvoite muuttaa liikennettä

- Käytännössä velvoite tarkoittaa ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamista moottoriteknologiaa kehittämällä, ajoneuvokannan uusimista sekä siirtymistä vähäpäästöisiin polttoaineisiin, henkilöautojen käyttötapojen muuttumista sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen vahvistamista.
- Liikenteen direktiiveihin tulee muutoksia: mm. henkilö- ja pakettiautojen CO₂-vaatimusten uudistaminen, kuorma- ja linja-autojen CO₂-suoritusmittaaminen, biopolttoaineiden kestävyyttä koskevat säädökset sekä tiemaksudirektiivin uudistaminen.
- Suomessa liikennettä käsitellään kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa, joka laaditaan vuoden 2016 loppuun mennessä. Liikenteen osalta keskeinen valmistelu tapahtuu LVM:n asettamassa työryhmässä, jossa arvioidaan liikenteen polttoaineiden markkinoiden tilaa ja kehittymistä, jakeluinfran kehittymistä sekä tarvittavia ohjausmekanismeja.