

Asia

Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä vuosina 2021-2030 joustavaa Energiaunionia varten ja Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi sekä järjestelmästä kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja niistä raportoimiseksi annetun asetuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamiseksi

Kokous

U/E/UTP-tunnus

U 55/2016 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komission ehdotusta on käsitelty neuvoston työryhmässä useita kertoja syyskuusta 2016 lähtien. Komission ehdotuksen vaikutusarviointi käsiteltiin perusteellisesti syys-lokakuun aikana, minkä jälkeen ympäristöneuvosto kävi asiasta suuntaviivakeskustelun 17.10.2016. Ehdotuksesta on keskusteltu edelleen maatalousneuvostossa 12.-13.12.2016 ja ympäristöneuvostossa 19.12.2016. Artiklakohtainen käsittely on jatkunut neuvoston työryhmässä ja puheenjohtaja on tehnyt asiaa koskevan ensimmäisen, osittaisen kompromissiehdotuksensa 31.3.2017. Puheenjohtajan tavoite on saavuttaa asiasta neuvoston yleisnäkemyks 19.6.2017 pidettävässä ympäristöneuvoston kokouksessa.

Euroopan parlamentin ympäristövaliokunta äänestäneen muutosehdotuksistaan 29.5.2017. Parlamentin täysistunto äänestäneen ehdotuksista 4.7.2017.

Suomen kanta

Valtioneuvoston alustava kanta on esitetty eduskunnalle 15. syyskuuta 2016 toimitetussa kirjelmässä (U 55/2016 vp). Tällä jatkokirjeellä täydennetään ja täsmennetään Suomen kantaa siten kuin se on tarpeen neuvottelutilanteen kehittymisen vuoksi.

Suomi on tarkastellut komission laatimia vaikutusarviointeja ja verrannut niitä vastaaviin kansallisiin arvioihin. Jäsenvaltioiden, Suomi mukaan lukien, kustannustehokkaaseen päästövähennyspotentiaaliin liittyvissä arvioissa on eroavaisuuksia, jotka johtuvat pääasiassa käytettyjen mallilaskelmien ja niiden lähtöoletuksien eroista. Sen vuoksi komission ja kansallisten laskelmien yksiselitteinen vertailu on hyvin vaikeaa. Suomen osalta suoranaisia virheitä ei komission laskemissa ole kuitenkaan voitu osoittaa. Suomi pitää edelleen keskeisenä tavoitteenaan, että taakanjakosektorin tosiasiallinen päästövähennysvelvoite asettuu nimellistä velvoitetta alemmalle tasolle. Tähän pyritään toimimalla siten, että uudet joustomekanismit tulisi tarvittaessa olla täysimääräisesti Suomen käytettävissä

Olemassa olevien joustojen osalta Suomi pitää komission ehdotusta hyvänä lähtökohtana, mutta on kompromissin saavuttamiseksi valmis tarkastelemaan vaihtoehtoja, joilla lisätään jäsenvaltioiden välisten siirtojen mahdollisuutta jonkin verran. Samoin Suomi on valmis hyväksymään ehdotuksia,

jotka lisäävät ajallisten joustojen määrää jonkin verran. Sen sijaan Suomi suhtautuu varauksellisesti siihen, että edellisten vuosien ylijäämän pankittamiselle asetettaisiin tiukka katto. Suomi ei voi kannattaa sitä, että varhaisempien vuosien ylimäärää ei voisi käyttää täysimääräisesti. Siinä tapauksessa kannuste varhaisiin toimiin poistuisi ja tarve myöhemmin tehtäville päästövähennyksille kasvaa, jolloin uusien toimien löytäminen ja tekeminen ovat haastavampaa. Suomi on lisäksi valmis tarkastelemaan myönteisesti ehdotuksia, jotka koskevat niin sanottua hankemekanismia ja sen käytön edistämistä. Tällöin on kuitenkin vältettävä turhaa hallinnollista taakkaa ja mekanismin käytön tulisi perustua vapaaehtoisuuteen.

Niin sanottujen uusien joustojen osalta Suomi pitää kertaluonteista ns. one-off -mekanismia erittäin tärkeänä ja katsoo, ettei sen tasoa tulisi ainakaan alentaa komission ehdottamasta 100 miljoonan CO₂ -ekvivalentti-tonnin (milj. t CO₂ekv.) maksimimäärästä; pikemminkin tätä määrää voitaisiin nostaa jonkin verran ilman, että tämä vielä vaikuttaisi merkittävästi EU:n yhteisen päästövähennysvelvoitteen saavuttamiseen. Suomi on siten valmis lähtökohtaisesti tukemaan erilaisia vaihtoehtoja, joilla Suomen käytettävissä olevan one-off -jouston määrää ja jouston käytettävyyttä voidaan mahdollisesti lisätä. Käytettävyyden kannalta voisi olla hyödyllistä, että kertaluonteisen jouston käytöstä ei tarvitsisi päättää kokonaisuudessaan jo ennen päästövähennyskauden alkua, kuten komissio on ehdottanut. Suomi onkin valmis tarkastelemaan myönteisesti ehdotuksia, joiden mukaan jäsenvaltio voisi tarkastella ja mukauttaa one-off -jouston käyttöä 5 vuoden välein tai jopa vuosittain.

Maankäyttöä, maankäytön muutosta ja metsätaloutta koskevaan asetusehdotukseen (LULUCF-asetus) liittyen Suomi pitää hyvänä komission esityksen lähtökohtaa, että LULUCF-sektorilta syntyvää nielujen nettoylijäämää voitaisiin käyttää rajoitetusti joustona taakanjakosektorin tavoitteiden saavuttamiseen kaudella 2021 - 2030. Suomi pitää myös perusteltuna ehdotuksessa esitettyä jouston kokonaismäärää, joka on EU-tasolla yhteensä 280 Mt CO₂ ekv, kaudelle 2021 – 2030 eikä esitä tämän kokonaismäärän kasvattamista. Suomi voi myös hyväksyä komission ehdotuksen jakoperusteet, joilla jouston määrä on jaettu eri jäsenvaltioille.

Suomi katsoo, että hoidetusta metsämaasta syntyvää nielujen ylijäämää tulisi voida käyttää joustona taakanjakosektorin tavoitteiden saavuttamiseksi heti taakanjakoasetuksen ja LULUCF-asetuksen tullessa voimaan eikä tätä tulisi jättää myöhemmin mahdollisesti annettavan delegoidun säädöksen varaan. Suomi pitää myös kannatettavana, että puutuotteista (harvested wood products, HWP) syntyvää nettoylijäämää voitaisiin käyttää rajoitetusti hyväksi taakanjakosektorilla.

Suomi katsoo lisäksi, että taakanjakoasetuksen ja LULUCF-asetuksen keskinäistä joustosuhdetta ja yksiköiden hyödyntämisen järjestystä olisi edelleen selkiinnyttävä. LULUCF-asetuksen päästöjen ja nielujen tasapaino tai nielujen nettoylijäämä tulisi saavuttaa lähtökohtaisesti LULUCF-asetuksen mukaisella laskennalla tai asetukseen sisältyvällä joustomahdollisuudella.

Päästövähennysten laskennan ja lähtötason osalta Suomi katsoo, että kokonaisratkaisun saavuttamiseksi on tärkeä löytää kaikkia jäsenvaltioita tyydyttävä ratkaisu taakanjakoasetuksen velvoitekauden lineaarisen päästövähennyspolun lähtötasosta ja laskennan aloitusvuodesta. Suomi pitää tavoitteenaan sitä, että jäsenvaltioiden päästövähennysten lineaarinen polku määräytyisi komission ehdottamalla tavalla niin, että EU:n yhteisen, Pariisin sopimuksen mukaisen päästövähennyssitoumuksen saavuttaminen ei vaarannu. Suomi ei siten pidä suotavana sitä, että päästövähennyskauden 2021-30 kauden alussa syntyisi huomattava määrä ylimääräisiä päästöyksiköitä, mikä voisi vaarantaa EU:n yhteisen -30 % tavoitteen saavuttamisen. Toisaalta Suomi ei kannata ehdotuksia, jotka tiukentaisivat jäsenvaltioiden päästövähennysvelvoitteita yli sen, mitä komissio on ehdottanut ja mikä on välttämätöntä Pariisin sopimuksen mukaisen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi.

Pääasiallinen sisältö

Komission ehdotuksen pääasiallinen sisältö on kuvattu valtioneuvoston kirjelmässä U 55/2016 vp. Seuraavassa kuvataan nykytilannetta neuvoston työryhmässä käytyjen keskustelujen valossa.

Komission vaikutusarviointi ja laskentamenetelmät

Suomi on esittänyt sekä neuvoston työryhmässä että komission kanssa käydyissä kahdenvälisissä virkamiestason keskusteluissa useita kysymyksiä komission vaikutusarvioinneista ja niiden olettamien perusteella asetetuista jäsenvaltiokohtaisista päästövähennysvelvoitteista ja eräiden joustokeinojen käyttämismahdollisuuksista.

Komission kanssa käytyjen keskustelujen aikana on käynyt ilmi, että komission käyttämä referenssiskenaario 2016 eroaa merkittävästi Suomen omasta kansallisesta perusskenaariosta (TEM 2016/9) sekä VTT:n vuonna 2016 julkaisemasta perusskenaariosta. Komission referenssiskenaariossa 2016 taakanjakosektorin päästöt vähenevät aikaisemmin ja kumulatiiviset päästöt kaudella 2021-30 ovat selvästi pienemmät kuin kansallisissa skenaarioissa. Lisäksi komission referenssiskenaario 2016 arvioi Suomen kustannustehokkaan päästövähennyspotentiaalin suuremmaksi kuin komission referenssiskenaario 2013, minkä vuoksi Suomi ei ole saanut vähennystä 2030 päästövähennysvelvoitteeseensa ns. kustannustehokkuuskorjauksen perusteella. Toisaalta näistä eroista johtuen komissio on vaikutusarvioinnissaan myöntänyt epävarmuuksien mahdollisuuden ja päätenyt siihen, että Suomi kuuluu niiden jäsenvaltioiden joukkoon, jotka voivat hyödyntää ns. one-off mekanismia (2 % vuoden 2005 päästöistä vuosittain) kustannustehokkuuden parantamiseksi.

Varsinaisia virheitä ei komission laskelmissa ole pystytty todentamaan, sillä kansallisten skenaarioiden ja komission referenssiskenaarion vertailu on varsin haastavaa johtuen muun muassa mallien erilaisista oletuksista ja myös päästöjen erilaisesta luokittelusta. Samankaltaisia epäselvyyksiä ja tulkintavaikeuksia ovat Suomen lisäksi nostaneet esille useat muutkin jäsenvaltiot, mutta näillä huomautuksilla ei ole ollut vaikutusta komission laskelmiin ja niiden tulkintoihin eikä siten myöskään jäsenvaltiokohtaisiin päästövähennysvelvoitteisiin.

Keskeisiä neuvottelukysymyksiä : olemassa olevat joustot ja one-off

Komission vaikutusarvioinnin ja jäsenvaltioiden päästövähennysvelvoitteiden käsittelyn jälkeen neuvoston työryhmän keskustelut ovat keskittyneet paljolti joustoihin, joiden avulla päästövähennysvelvoitteiden kustannustehokkuutta voitaisiin parantaa. Mahdollisuuksina on nähty jo olemassa olevien joustokeinojen, kuten lainaamisen, pankittamisen ja jäsenvaltioiden välisten siirtojen, vahvistaminen, sekä uudet joustokeinot kuten päästöoikeuksien rajoitettu siirto päästökaupasta taakanjakosektorille (ns. one-off mekanismi) sekä ns. LULUCF-jousto (ylijäämien siirto rajoitetusti LULUCF-sektorilta taakanjaon piiriin).

Olemassa olevien joustojen osalta päästöyksiköiden ajallisten joustojen (lainaaminen ja pankittaminen) tai päästöyksikköjen siirtojen tarpeellisuutta ei ole neuvoston työryhmässä kiistetty. Lainaamisen osalta muutamit jäsenvaltiot ovat ehdottaneet lainaamisen mahdollisuuden kasvattamista komission ehdotuksen 5 %:sta jopa 10 %:in, minkä puheenjohtajamaa on uusimmassa kompromissiehdotuksessaan ottanut osin huomioon. Toisaalta komissio ja monet muut jäsenvaltiot ovat katsoneet lainaamismahdollisuuden lisäämisen kasvattavan riskiä siitä, että jäsenvaltio ei myöhemmin kykene saavuttamaan sille asetettua päästövähennysvelvoitetta.

Muutamit jäsenvaltiot ovat myös ehdottaneet mahdollisuutta lisätä jäsenvaltioiden oikeutta siirtää jo varhaisessa vaiheessa enemmän kuin 5 % päästöyksiköidensä ylijäämästä vuosittain toisille jäsenvaltioille. Komissio on vastustanut tätä huomauttaen, että jäsenvaltio voi siirtää kaiken ylijäämänsä ilman rajoituksia 5 vuoden velvoitteiden noudattamista koskevien ”compliance”- syklien

(2021-25, 2026-2030) jälkeen eli kun kyseisen 5-vuotiskausien ylijäämä on todennettu asetusehdotuksen artiklan 9 mukaisesti.

Yksi jäsenvaltio on ehdottanut lisäksi, että komission ehdotukseen sisältyvän päästöyksiköiden ylijäämän ”pankittamiselle” eli ylimääräisten yksiköiden siirtämiselle seuraaville vuosille, asetettaisiin katto, joka olisi kauden alussa 15 % ja alentuisi lineaarisesti 5 %:iin. Perusteluna on esitetty, että runsaan ylijäämän pankittaminen alkukaudella vaarantaisi loppukaudella tarvittavat päästövähennystoimet, joita EU:n yhteisen – 30 %:n tavoitteen saavuttaminen edellyttäisi.

Monet jäsenvaltiot ovat puoltaneet ns. hankemekanismin vahvistamista; tässä järjestelmässä jokin jäsenvaltio tai sen toiminnanharjoittava tekisi päästövähennyshankkeita toisessa jäsenvaltioissa; komission ehdotuksen mukaan jäsenvaltio voi käyttää ETS-direktiivin (2003/87/EY) artiklan 24a(1) mukaisissa hankkeissa syntyviä päästövähennysyksiköitä taakanjaon päästövähennysvelvoitteen ja sen noudattamisen kattamiseen. Yksi jäsenvaltio on tehnyt asiaa koskevan täydennysehdotuksen, jonka mukaan hankeperiaatetta voitaisiin käyttää em. jäsenvaltioiden välisissä päästöyksiköiden siirroissa ja tällöin komissio voisi arvioida, voidaanko näissä tapauksissa ylittää tällaisille siirroille asetettu 5 %:n katto. Lisäksi kyseisen ehdotuksen mukaan päästöyksiköiden siirroista syntyvät tulot tulisi käyttää päästövähennyshankkeisiin EU:n alueella tai kolmansissa maissa. - Puheenjohtaja on ottanut tämän ehdotuksen huomioon osittain uusimmassa kompromissiehdotuksessaan.

Eurooppa-neuvoston lokakuun 2014 päätelmien edellyttämä ns. one-off – joustomekanismi olisi komission ehdotuksen mukaan määrältään korkeintaan 100 milj. t CO₂-ekv., ja sitä voisi käyttää 9 pienehköä jäsenvaltiota, ml. Suomi, joiden päästövähennysvelvoite ylittää niiden kustannustehokkaan päästövähennyspotentiaalin. Muutama suurempi jäsenvaltio on alustavasti katsonut olevansa myös oikeutettu tämän jouston käyttöön, mutta komissio ja muutamat muut suuret jäsenvaltiot ovat vastustaneet tällaista käyttömäärän laajentamista. Toisaalta mikään jäsenvaltio ei ole vaatinut joustomekanismin poistamista kokonaan. Euroopan parlamentin ENVI-komitean raportoiija ei myöskään ehdota tämän joustomekanismin poistamista tai supistamista; sen sijaan ITRE-komitean lausunnossa poistoa on esitetty.

Suomelle mahdollisuus hyödyntää tätä one-off -mekanismia on erittäin tärkeä päästövähennystoimien kustannustehokkuuden parantamiseksi ja siksi Suomi on tehnyt työryhmässä ehdotuksen jouston maksimimäärän kasvattamisesta komission ehdottamasta 100 miljoonasta tonnista (CO₂ –ekv). 150 miljoonaan. Toistaiseksi tämä ei ole saanut kannatusta komissiolta tai muilta jäsenvaltioilta, mukaan lukien ne, joille tämä korotus saattaisi tuoda lisäjoustoa taakanjakosektorille. Päinvastoin muutama jäsenvaltio on katsonut, että jouston maksimäärää tulisi pikemminkin supistaa.

Komission ehdotuksen mukaan kunkin jäsenvaltion tulisi päättää jo vuoteen 2020 mennessä, aikooko se joustomekanismia käyttää, ja tämän jälkeen päästöyksiköt siirtyisivät ao. jäsenvaltion päästökauppasektorin -sektorin huutokaupattavista yksiköistä sen taakanjako-tilille vuosittain, suhteessa 1/10 maksimäärästä. Muutamat jäsenvaltiot, jotka voivat mekanismia hyödyntää, ovat katsoleet, että päätöstä ei pitäisi joutua tekemään etukäteen koko kauden osalta, vaan 5 vuoden välein tai jopa vuosittain. ETS-markkinoilla tapahtuu muutoksia ja päästöyksiköiden hinta saattaa kasvaa niin, että mekanismin tavoite kustannustehokkuuden lisääjänä ei enää toimisi. Suomi on puolestaan tavoitellut sitä, että käyttämättä jääviä yksiköitä voitaisiin jakaa uudelleen jäsenvaltioille, joiden on vaikea saavuttaa velvoitetasoaan kustannustehokkaammin toimin. - Puheenjohtajamaan uusimpaan kompromissiehdotukseen sisältyy lauseke, jonka mukaan jäsenvaltio voisi tarkistaa one-off mekanismeissa käyttämänsä määrää 5 vuoden välein ja tällöin pitää se ennallaan tai mukauttaa se aiempaa alhaisemmaksi.

Keskeisiä neuvottelukysymyksiä: LULUCF-jousto

Maankäyttö, maakäytön muutos ja metsätalous-sektoria (LULUCF-sektori) koskevasta joustomekanismista on keskusteltu paljon myös taakanjakoasetuksen yhteydessä. Komission ehdotuksen mukaan jäsenvaltio voi käyttää tietyistä LULUCF-asetuksen mukaisista maankäyttöluokista mahdollisesti syntyvää nettoylijäämää taakanjakoasetuksen päästövähennysvelvoitteen saavuttamiseen, jos sen päästöt ylittävät sen vuosittaiset päästövähennysvelvoitteet yhtenä tai useampana vuonna noudattamisen seurantaan koskevan tarkastelujakson (5 vuotta) aikana. Nämä maankäyttöluokat ovat metsien hävitys, metsitys sekä hoidettu viljelys- ja ruohikkomaa.

Useimmat jäsenvaltiot, ml. Suomi, hyväksyvät joustomekanismin maksimääräksi komission ehdottaman 280 miljoonaa tonnia. Kuitenkin muutama jäsenvaltio on ehdottanut maksimimäärän kasvattamista 425 miljoonaan tonniin, mitä komissio kuitenkin vastustaa erittäin voimakkaasti vedoten EU:n yhteisen päästövähennystavoitteen saavuttamiseen. Euroopan parlamentin ENVI- komitean raportoi ja sen sijaan ehdottaa joustomaksimimäärän rajoittamista 190 miljoonaan tonniin perusteluna muun muassa, että jouston suurempi määrä vaarantaisi EU:n yhteisen 2030 päästövähennysvelvoitteen saavuttamisen. Suomelle muutos merkitsisi, että komission ehdotuksen mukainen 4,5 miljoonan tonnin maksimijoustomäärä pienentyisi 3,1 miljoonaan tonniin.

Komission ehdotus jouston jakautumisesta jäsenvaltioiden kesken perustuu laskelmiin siitä, kuinka suurta osaa maatalouden päästöt edustavat kunkin jäsenvaltiot taakanjakosektorin päästöistä. Useat jäsenvaltiot, ml. Suomi, hyväksyvät tämän laskentaperusteen tai pitävät sitä kokonaisuuden kannalta perusteltuna ja oikeudenmukaisena jakotapana, joka myös tunnustaa maatalouden muita vähäisemmän päästövähennyspotentiaalin Eurooppa-neuvoston lokakuun 2014 päätelmien mukaisesti. Kuitenkin muutamat jäsenvaltiot ovat katsoneet, että laskentaperusteita tulisi muuttaa maatalouden todellisten kokonaispäästöjen mukaiseksi ja/tai komission ehdotusta tarkemmalla jäsenvaltiokohtaisella jaottelulla. Nämä ehdotukset muuttaisivat merkittävästi joustomäärän jakautumista monien jäsenvaltioiden osalta ja ne olisivat Suomelle jonkin verran epäedullisempia kuin komission ehdottama laskentaperuste. Esimerkiksi maatalouden kokonaispäästöihin ja ”tasajakoon” jäsenvaltioiden kesken perustuen Suomen kokonaisjoustomääräksi tulisi 3,8- 3,9 miljoonaa tonnia ja tarkemmalla, lineaarisella jaottelulla laskettuna 4,1 miljoonaa tonnia. – Näiden Suomea koskevien lukuarvojen oletus on, että koko jouston maksimäärä on komission ehdottama 280 miljoonaa tonnia.

Jouston kokonaismäärän ja jakautumisen lisäksi toinen keskeinen avoinna oleva kysymys on, mitä maankäyttöluokkia voidaan hyväksyä käytettäväksi LULUCF- joustossa. Komission ehdotuksen mukaan metsänhoidosta mahdollisesti syntyviä nieluyksiköitä ei voisi käyttää taakanjakoasetuksen päästöalijäämän kattamiseen. Sen sijaan komissiolle annettaisiin valtuutus myöhemmin antaa asiaa koskeva delegoitu säädös, kun metsien vertailutasoja koskeva, LULUCF-asetuksen 8 artiklan mukainen delegoitu säädös on annettu.

Suomi on tehnyt ehdotuksen, jonka mukaan sekä metsänhoito että uutena maankäyttöluokkana puutuotteet (HWP) voitaisiin sisällyttää joustoon jo asetuksen tullessa voimaan, eikä vasta myöhemmin delegoidulla säädöksellä. Komissio vastustaa metsänhoidon sisällyttämistä joustoihin todeten, että metsänhoidon laskentamenetelmät ovat vielä niin epävarmat, ettei metsänhoidon sisällyttäminen ole perusteltua ja asiaan voidaan palata komission ehdotuksen mukaisella delegoidulla säädöksellä. Komissio on vastustanut myös puutuotteiden sisällyttämistä joustoihin ja todennut, että puutuotteita koskeva keskustelu tulee käydä ensisijaisesti LULUCF-asetusta koskevissa neuvotteluissa.

Keskeisiä neuvottelukysymyksiä: päästövähennyspolku ja sen lähtötaso

Joustojen lisäksi neuvoston työryhmässä käytyjen neuvottelujen toinen keskeinen aihe on ollut vuosien 2021-2030 päästövähennyspolun lähtötaso ja sen laskennan aloitusvuosi, joilla on merkitystä

jäsenvaltioiden lopulliseen päästöbudjettiin ja siten jäsenvaltioilta edellytettäviin päästövähennystoimiin. Komission ehdotuksen mukaan päästövähennyspolun lähtötaso laskettaisiin vuosien 2016-18 keskimääräisistä todennetuista päästöistä, mikä vastaa voimassa olevassa taakanjakopäätöksessä (406/209/EY) käytettyä metodologiaa. Päästövähennyspolun laskenta aloitettaisiin komission ehdotuksen mukaan jo vuodesta 2020. Tämä pienentäisi EU:n yhteistä, kumulatiivista päästöbudjettia ja samalla tiukentaisi kaikkien jäsenvaltioiden yhteistä päästövähennysvelvoitetta jonkin verran verrattuna vaihtoehtoon, että laskenta aloitettaisiin vuodesta 2021.

Muutamat jäsenvaltiot ovat alustavasti katsoneet, että kauden 2021-30 päästövähennyspolun laskenta tulisi aloittaa vuodesta 2021 eikä jo vuodesta 2020 kuten komissio ehdottaa. Tätä laskentatapaa soveltamalla Suomen päästövähennysvelvoite saattaisi olla kumulatiivisesti eli koko kauden ajalle laskettuna n. 4,6 miljoonaa tonnia alhaisempi kuin komission ehdotuksen mukainen. Komissio kuitenkin vastustaa tätä ehdotusta, koska se vaikuttaisi merkittävästi EU:n yhteenlaskettuun, kumulatiiviseen päästötasoon vuodelle 2030 (lähes 250 miljoonaa tonnia) ja siten vaarantaisi Pariisin sopimuksen yhteisen velvoitteen saavuttamisen.

Sen sijaan monet jäsenvaltiot, jotka nykyisellä kaudella (2013-2020) saavat kasvattaa päästöjään, ovat katsoneet, että päästövähennyspolun lähtötasoksi tulisi asettaa kunkin jäsenvaltion vuoden 2020 päästövähennysvelvoite. Komissio ei hyväksy tätä todeten, että tällä tavoin uuden kauden (2021-30) alussa syntyisi suuri määrä (noin 530 miljoonaa tonnia) päästöyksiköiden ylijäämää eli ”kuumaa ilmaa”, joka vaarantaisi EU:n yhteisen päästövähennysvelvoitteen ja samalla Pariisin sopimuksen päästövähennysvelvoitteen saavuttamisen.

Yksi jäsenvaltio on puolestaan tehnyt ehdotuksen, jonka mukaan jokaisen jäsenvaltion lähtötasoksi määriteltäisiin yllämainituista vaihtoehtoista (2016-18 päästöjen keskiarvo eli komission ehdotus tai 2020 päästövähennysvelvoite) se, joka on sille tiukempi. Tällä tavoin EU:n yhteenlaskettu päästövähennys olisi suurin - tiukennus olisi lähes 140 miljoonaa tonnia - ja se takaisi parhaiten EU:n Pariisin sopimuksen mukaisen velvoitteen (NDC) saavuttamisen. - Alustavien laskelmien mukaan ehdotus merkitsisi Suomelle hieman yli 1 miljoonan päästövähennysyksikön tiukennusta lähtötasossa vuonna 2020; Suomen vuosien 2016-18 keskiarvoisten päästöjen on arvioitu olevan n. 29,7 Mt CO₂-ekv., kun taas vuoden 2020 päästötavoite on 28,4 Mt CO₂-ekv. Koko päästövähennyskaudelle yhteenlaskettu, kumulatiivinen tiukennus Suomelle voisi olla lähes 6 Mt CO₂ ekv.

Euroopan parlamentin ENVI-komitean raportioijan Gerbrandyn mukaan päästövähennyspolun laskennan lähtövuotta tulisi päinvastoin siirtää komission ehdotusta aiemmaksi eli vuodesta 2020 vuoteen 2017. Tämä merkitsisi Suomelle n. 2 miljoonan tonnin tiukennusta jo kauden aloitusvuonna 2021 ja yhteenlaskettu, kumulatiivinen tiukennus olisi n. 9,5 Mt CO₂ ekv.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 192 artikla 1 kohta, tavallinen lainsäätämismenettely

Käsittely Euroopan parlamentissa

Raportoiija Gerben-Jan Gerbrandy (ALDE, NL). Äänestys ENVI-valiokunnassa 29.5.2017. Äänestys Euroopan parlamentin täysistunnossa mahdollisesti 4.7.2017.

Kansallinen valmistelu

Perusmuistio on valmisteltu eri ministeriöiden (LVM, MMM, TEM, VM, YM, VNK) edustajista koostuneessa taustaryhmässä.
(EU23) ympäristöjaoston kirjallinen menettely (laaja kokoonpano) 27.-28.4.2017
EU-ministerivaliokunta 5.5.2017
EU-ministerivaliokunnan kirjallinen menettely 5.5.2017

Eduskuntakäsittely

U 55/2016 vp

TaVL 35/2016 vp
MmVL 16/2016 vp
LiVL 26/2016 vp
YmVL 24/2016 vp
SuVL 7/2016 vp

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asiaa kuuluu maakunnan itsehallintolain (1144/1991) 18 § 10 ja 22 kohdan perusteella maakunnan lainsäädäntövaltaan

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksen taloudellisia vaikutuksia sekä vaikutuksia ympäristöön on kuvattu valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle (U 55/2016 vp)

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

KOM (2016) 482 lopull.

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Neuvotteleva virkamies Tuija Talsi, ympäristöministeriö (0295 250 285)
tuija.talsi@ym.fi

EUTORI-tunnus

EU/2016/1351

Liitteet

Viite

Asiasanat
Hoitaa

Tiedoksi
