



Liikenteen päästökauppa -webinaari

21.09.2021

Harri Laurikka ja Tage Fredriksson



Webinaarin sisältö

- Mitä Suomessa pitäisi vielä liikenteessä saavuttaa? Budjettiriihen päästölinjauksista (Laurikka)
- Komission esitys liikenteen päästökaupasta (Laurikka)
- Liikenteen kotimainen päästökauppa, budjettiriihen toimet (Fredriksson)
- Yhteenvedoa havainnoista

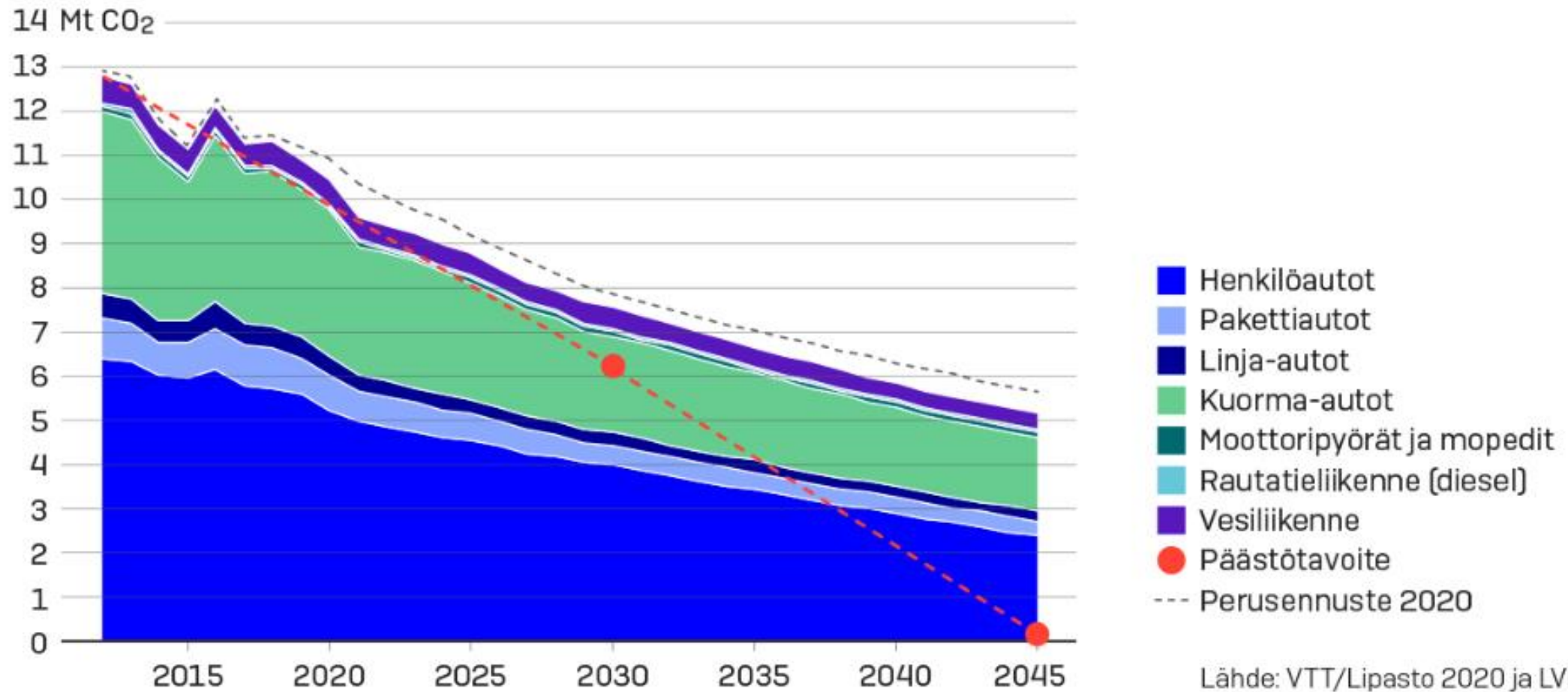
Budjettiriihen linjaukset ja laskelmat 9.9.



- "Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa päätetään yhteensä vähintään 5,3 Mt lisäisistä päästövähennyksistä vuoteen 2030 mennessä ja lisäksi vähintään 2 Mt päästövähennyksistä vuoteen 2035 mennessä."
 - Vertailukohtana nykytoimi- eli WEM-skenaario (**päivitetty 20.9.!!**)
 - Riihessä linjattiin 3,1 Mt vähennykset 2030-2035
- Liikenteen osuus 1,2 Mt vuoteen 2030 mennessä eli n. 23 % (lisäksi biokaasun edistämisellä 0,1 Mt, josta osa liikenteeseen)
- Liikenteen osuus 2,4 Mt vuosien 2030-2035 välissä eli n. 77 %
- "Alustavasti uuden päästökaupan vaikutusten arvioidaan toteutuessaan olevan 0,5 Mt taakanjakosektorilla. Tästä toteutuisi **0,3 Mt liikenteessä** ja 0,2 Mt rakennusten erillislämmityksessä."
 - Vaikutus riippuu EU-tason järjestelmän toteutuvasta hintatasosta
 - Vielä jää 0,9 Mt...?
- "Autojen uusien CO2-raja-arvojen odotetaan tuottavan **lisäpäästövähennyksiä liikenteeseen.**"
- "**Hallitus arvioi maaliskuussa 2022**, nojautuen ministeriöiden, tutkimuslaitosten ja Ilmastopaneelin arvioihin, ovatko päästövähennystavoitteet saavutettavissa KAISU-suunnitelmassa esitetyin toimin ja päättää tässä yhteydessä mahdollisesti tarvittavista sitovista taloudellisista ja lainsäädännöllisistä ohjauskeinoista tavoitteen saavuttamiseksi."
- "Ilmastotavoitteiden pitkäjänteisen ja suunnitelmallisen toimeenpanon tueksi perustetaan **parlamentaarinen seurantaryhmä.** "



Kotimaan liikenteen CO₂-päästöt, miljoonaa tonnia, perusennuste 2021





7,5 Mt

Taulukko 4. Taakanjakosektorin alasektorien päästöt WEM-skenaarissa.

Sektori	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
Kotimaan liikenne pl. avia	12.7	12.5	10.8	10.8	9.1	7.9	6.8	6.0
Työkoneet	2.6	2.5	2.4	2.4	2.2	2.2	1.9	1.7
Rakennusten lämmitys	4.5	4.2	3.2	2.5	2.2	1.7	1.3	0.6
Muut energiaperäiset	3.3	3.1	2.6	2.8	3.0	3.0	3.0	3.0
F-kaasut	1.2	1.4	1.4	1.1	0.9	0.5	0.3	0.2
Muut prosessit ja tuotteet	0.6	0.5	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	0.6
Maatalous	6.5	6.6	6.5	6.4	6.3	6.2	6.1	6.0
Jätteiden käsittely	3.1	2.9	2.3	1.6	1.3	1.2	1.0	0.8
Taakanjakosektori yhteensä	34.4	33.7	29.9	28.2	25.5	23.2	21.0	19.0
Päästökauppasektori	35.5	42.1	25.3	23.0	18.0	15.9	13.2	11.7
Kaikki yhteensä	69.9	75.8	55.2	51.1	43.5	39.1	34.2	30.6

-17 %

-18 %

-42 %

-25 %

-60 %

-25 %

-6 %

-8 %

Taakanjakosektorilla on täytäntöönpanojärjestelmä!



- **The Commission will evaluate and report annually** on progress towards achieving the targets.
- If any Member State is not on track, they **will be required to make an appropriate action plan**.
- To reduce administrative burden and allow for the potential contribution from the land use sector (which has a 5-year compliance period), **a comprehensive review of Member States' emissions reports and a more formal compliance check will be organised every 5 years**. This closely aligns the proposal with the 5-year review cycle set out in the Paris Agreement.
- **Where a Member State still does not meet its annual obligation in any year, taking into account the use of flexibilities, the shortfall is multiplied by a factor of 1.08 and this penalty is added to the following year's obligation.**

Lähde: EU komissio 2021

- Suomessa vaadittu “perälauta” tulisi tämän päälle....

Komission ETS ehdotuksen keskeisiä kohtia 2/2

Uusi ETS

- Nykyisestä ETS:stä erillinen tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökauppajärjestelmä, joka kohdistuisi näillä sektoreilla käytettäviin fossiilisiin polttoaineisiin ja näiden jakelijoihin.
- Voimaan 2025, tietojen raportointi 2024 ja 2025, päästökauppa käynnistyisi 2026. Tavoite: 43% päästövähennys 2030 mennessä vrt 2005.
- Jäsenmaat saavat 2016-2018 ESR –keskiarvopäästöjä vastaavat osuudet huutokaupattavaksi. Ensimmäisenä vuonna huutokaupataan 130% (ylimäärä vähennetään kauden 2028-2030 huutokaupasta).
- Myönnettävien päästöoikeuksien määrä vähenee lineaarisesti 2026-2027 (alkupiste 2024, käytetään ESR tietoja ja LRF 5,15 %), 2028-2030 (alkupiste 2025, käytetään 2025-2026 MRV tietoja ja LRF:ää 5,43 %, jota tarvittaessa korjataan)
- Oma markkinavakausvaranto, oma hintavakausmekanismi
- 150 miljoonaa päästöoikeutta huutokaupataan Innovaatiorahastoa varten.
- Huutokauppatulot: Jäsenmaille sekä EU-budjettiin uutta Social Climate Fund varten. Huutokauppatulojen käytölle vaatimuksia.

Lähde: LVM 2021



Käsittelystä ei tule läpihuutojuttua?



[Home](#) / [News](#) / [Energy & Environment](#) / [European Green Deal](#) / Planned EU carbon market reform is 'politically suicidal', warns French MEP

Planned EU carbon market reform is 'politically suicidal', warns French MEP

By Clara Bauer-Babef and Kira Taylor | EURACTIV.fr | translated by Daniel Eck

📅 29. kesäk. 2021 (updated: 📅 8. heinäk. 2021)

EURACTIV Members

Plans to extend the EU's carbon market to transport and buildings would be "politically suicidal" and risk triggering social unrest similar to the 2018 Yellow Vests movement in France, warned French MEP Pascal Canfin last week. [EURACTIV France reports](#).

"Do not make the mistake of extending the carbon market to heating and fuel. We experienced it in France, it gave us the Yellow Vests," Canfin warned Brussels last week after the European Parliament passed the EU's landmark climate law.

Käsittelystä ei tule läpihuutojuttua?



About us Contact FR  

EVENTS NEWS DOCUMENTS PUBLICATIONS ISSUES  PROJECTS 

Creation of a separate EU ETS for road transport and buildings: Raising energy bills risks Gilets Jaunes backlash against climate action



📅 14.07.2021

The European Commission's proposal to make working people foot the cost of the green transition by raising the price of petrol and household energy risks creating a Gilets Jaunes-style backlash against urgently-needed climate action.

Workers facing an increasing frequency and intensity of extreme weather events know better than anyone the need to rapidly reduce greenhouse gas emissions, so European trade unions support the more ambitious climate action contained in the Fit for 55 package launched today.

However, the burden of the climate transition is being placed on low-income households through the Commission's proposal to create a separate Emission Trading System for road transport and buildings.

GREENPEACE

European Unit ▼

NEWS

OUR WORK

- The Commission also wants to set up a new carbon market for road **transport**, triggering fears that **rising energy and fuel prices** could harm poorer households, with no guarantee of meaningful emission cuts.

Huomioita komission ehdotuksesta



- Ehdotuksen perusteluissa lähtökohtana on päästöjen vähenemisnopeus ETS- ja taakanjakosektoreilla ja havainto, ettei taakanjakosektorilla yleisesti ole hintaohjausta kasvihuonekaasupäästöille
 - Suomessa hiilidioksidiverokomponentti liikenteen energiaverotuksessa oli 77 €/tCO₂ vuonna 2020, lämmityspolttoaineissa 53 €/tCO₂
 - S. 217: "In 2020, only seven MS had explicit national carbon pricing instruments for buildings and transportation fuels in place: Denmark, Finland, France, Ireland, Portugal, Slovenia and Sweden. Prices range from 19 EUR/tCO₂ in Slovenia to around 115 EUR/tCO₂ in Sweden. The German national emissions trading system started in January 2021, with fixed increasing carbon prices initially starting from 25 EUR/tCO₂"
- Vaikutusarvion vaihtoehdot:
 - EXT0 – nykytilanne, ei päästökauppaa
 - EXT1 – erillinen päästökauppa liikenteeseen ja rakennusten erillislämmitykseen vuoteen 2030
 - EXT2 – erillinen päästökauppa kaikkeen ETS:n ulkopuoliseen fossiilisten polttoaineiden käyttöön (ESR) vuoteen 2030
 - ELINK1 – arviointi 2030 liittämistä EU päästökauppaan
 - ELINK2 – vähitellen kasvava integraatio EU päästökaupan kanssa

Komission arvio vaikutuksesta

Covering the new sectors under an emissions trading system would provide for increased certainty in delivering these GHG emissions reductions, since the cap sets a limit on the emissions that economic operators can account for by surrendering allowances, with any excess rendering them liable to high fines. Such certainty is not possible through other types of measures such as taxation. With buildings and road transport CO₂ emissions included in an ETS, around three quarters of the current total GHG emissions would be covered by EU-wide caps. Considering the evolution of emissions, the share of total

The environmental impact in MS also depends on the additionality to national measures under the ESR and to national carbon pricing measures, i.e. whether those MS that have carbon taxation will reduce/abolish them with the introduction of an EU wide carbon pricing system. In this context, the introduction of carbon pricing could foster additional supportive measures¹³³. In 2020, only seven MS had explicit national carbon pricing

Table 36: ETS prices by 2030 in the difference scenarios (€2015/tCO₂)

Scenarios	Carbon price “current” ETS sectors		Carbon price “new” ETS sectors	
	2025	2030	2025	2030
REF2020	27	30	0	0
REG	31	42	0	0
MIX	35	48	35	48
MIX-CP	35	52	53	80

Table 75: Additional reduction in percentage points between 2025 and 2030 in the transport and buildings sector together, per Member State, compared to the Reference scenario

	Reference	MIX (percentage points compared to Reference)
EU	-15%	-9%
AT	-9%	-5%
BE	-13%	-14%
BG	-4%	-5%
HR	-1%	-8%
CY	-14%	-10%
CZ	-10%	-6%
DK	-8%	-4%
EE	-4%	-5%
FI	-22%	-7%
FR	-18%	-11%
DE	-16%	-12%
EL	-16%	-10%



KOTIMAINEN PÄÄSTÖKAUPPA LIIKENTEESSÄ?

- Esitettiin ensimmäisen kerran 2019, oli määrä pohtia liikenteen verotuksen työryhmässä, siirtyi erilliseen työryhmään. Pohtii jatkoajalla.
- "Perälauta"



Mitä se on?

- Yleistä päästökaupasta: On alkanut näyttää toimivuutensa, kun häiritseviä kansallisia toimenpiteitä on vähennetty eri maissa.
- Se on myyntilupajärjestelmä, joka asettaa vuosittaiset kiintiöt myytävälle polttoaineiden hiilisisällölle.
- Varma keino vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä Suomessa
- Päästöille on tällä tavalla asetettavissa katto, jonka yli ei mennä. Rajoittaisi täällä myytävän päästöllisen polttoaineen määrän
- Rajoittaa fossiilisen polttoaineen hiilimäärää, ei käytettävän polttoaineen kokonaismäärää.



Kuka tekee ja mitä?

- Lupajärjestelmän kohteena olisivat polttoaineen jakeluportaan edustajat, jotka ostaisivat vuosittain vähenevän määrän lupia, jonka perusteella fossiilista polttoainetta saa myydä kuluttajille
- 3-4 fossiilisten jakelijaa Suomessa
- Kuluttaja maksaisi fossiilisesta polttoaineesta huutokaupan perusteella muodostuneen hinnan sekä nykyiset verot.
- Nykyistä jakeluvetoa tutkijat eivät lähtisi muuttamaan.



Talous ja päästökauppa

- Kohtuuttomuuksien ehkäisemiseksi varmuuden vuoksi hintalattia ja hintakatto, eli hintaputki
- Kuljetusintensiivisen teollisuuden ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden vuoksi tarvittaisiin tukijärjestelmiä.
- Kompensointikysymykset (soc) ovat selvityksen paikka.
- Väärä kompensointi ei kannusta päästöjen vähentämiseen.
- Keinotteluriski?



LIIKENTEESTÄ JA BIOKAASUSTA BUDJETISSA

- Jakeluvelvoite käsitelty eduskunnassa, voimaan 2022.
- Biokaasun veromallissa vero kohdistetaan vain liikennekäyttöön, ei lämmityskäyttöön.
- Biokaasujalostamon verokohtelu: Kierrätysteollisuuden sähkön käyttö siirtyy veroluokkaan 2. Laitokset nyt jätteiden käsittelyä, luokassa 1.
- Yhteensä fossiilittoman liikenteen tiekartan toimiin osoitetaan n. 75 miljoonaa euroa.
- Selvitetään taloudelliset, ympäristö- ja energiapoliittiset vaikutukset 100- prosenttisen biodieselin poistamisesta jakeluvelvoitteen piiristä kestävän raakaa-aineen saatavuus sekä muut biopolttoainetavoitteet huomioiden.
- Selvitetään yhdessä alan toimijoiden ja polttoaineen jakelijoiden kanssa mahdollisuutta ottaa käyttöön 100% biokaasu tieliikenteessä 2025 mennessä esimerkiksi Green Deal-menettelyn avulla huomioiden yhteensopivuus jakeluvelvoitteen kanssa.
- Nostetaan kevyen polttoöljyn jakeluvelvoitetta vuoteen 2030 ja selvitetään biokaasun ja sähköpolttoaineiden sisällyttäminen siihen. Nostolla tavoitellaan arviolta 0,5 Mt päästövähennystä. Velvoitteen suuruutta tarkastellaan yhdessä liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitteen kanssa kestävän raaka-ainepohjan rajallisuus ja kustannusvaikutukset huomioiden. (Koskee rakennusten erillislämmitystä, työkoneita ja teollisuutta)



Biokaasun iso kuva

- Fossiilittoman liikenteen tiekartan lähtökohtana on 2,5 TWh biokaasun käyttö. Hallitus asettaa kokonaistavoitteeksi yhteensä 4 TWh tuotannon, jonka kasvu painottuu lannan ja muiden maatalouden jakeiden hyödyntämiseen ja synteettisen ja orgaanisen metaanin käyttöön. Tavoitteen saavuttamisen lähtökohtana on kansallisen biokaasuohjelman toimeenpano. Jatketaan ravinnekiertokorvauksen valmistelua tavoitteena mahdollisimman pikainen käyttöönotto.
- Verrattuna WAM-skenaarioon lisäys tuottaa n. 0,1 Mt päästövähennyksen yhteenlaskettuna eri sektoreilla taakanjaossa (teollisuus, työkoneet, liikenne, lämmitys).



Työkoneet

- Edistetään työkoneiden kustannustehokkaita päästövähennyksiä ja sähköistymistä käynnissä olevan VN-TEAS -selvityksen pohjalta ja selvitetään sähkö- ja kaasukäyttöisten työkoneiden edellytyksiä ja tukea erityisesti maataloudessa.
- Lisäksi sektorille jyvitettyt päästövähennykset toteutetaan KAISU-suunnitelman puitteissa esimerkiksi seuraavilla keinoilla: päästöttömät työmaat ja työkonealan green dealien ylläpito ja laajentaminen;



Sähköinen liikenne

- Täyssähköautojen autovero poistetaan ja sitä vastaavasti korotetaan täyssähköautojen ajoneuvoveron perusveroa. Lisäksi mm. lataus- ja jakeluinfraan sekä hankinta- ja konversiotukiin osoitetaan rahoitusta.
- Autoedun verotusarvo, alennus 85 e/kk 2022-2025, autoille joiden WLTP 1-100g/km (=ladattavat hybridit). Täyssähköautot nyt 170 e/kk)

Yhteenvetoa



- **Taakanjakosektorin päästövähennystarve on merkittävä 2021-2030. Liikenteen osuus tarvittavista päästövähennyksistä ennen 2030 on linjattu melko matalaksi, mutta 2030-2035 hyvin suureksi.**
- **Liikenteen päästökauppa lisäisi ilmastotavoitteiden saavuttamisen todennäköisyyttä – mutta paljonko?**
 - Taakanjakosektorin päästövähennystavoitteet jäsenmaille ovat sitovia
 - Jos jäsenmaat eivät saavuta tavoitteita, niihin kohdistuu täytäntöönpanojärjestelmä
 - Liikenteen ja lämmityksen päästökauppa on täytäntöönpanojärjestelmän kanssa (osin) päällekkäinen järjestelmä, mutta keskittyy (vain) kahteen sektoriin
- **Komission ehdotus liikenteen päästökaupasta on tehty Keski- ja Etelä-Euroopan lähtökohdista, joissa liikenteessä ei ole hiilidioksidiveroa eikä rakennusten lämmitys kuulu kuin pieniltä osin päästökaupan piiriin.**
- **Päästökauppa on päällekkäinen ohjauskeino hiilidioksidiverotuksen kanssa ja komissiokin tunnistaa tämän**
 - Suomessa verotuksen kautta tapahtuva hintaohjaus on jo voimakasta liikenteessä
 - tarkoittaisiko liikenteen päästökaupan käyttöönotto energiaveroremonttia Suomessa ja muissa hiilidioksidiveroa hyödyntävissä jäsenmaissa?
- **Kotimainen päästökauppa on päällekkäinen ohjauskeino EU päästökaupan kanssa**
 - Kotimaisen päästökaupan argumentit: 1) ajoitus ja oppiminen, 2) ”perälauta” liikenteen päästövähennyksille nimenomaan Suomessa
 - Kotimaisen päästökaupan tulisi väistyä tai jäsenmailla tulisi olla opt-out EU-järjestelmästä
- **Jos EU-järjestelmä toteutuu, Suomen todennäköisesti kannattaisi olla siinä heti mukana ja vaikuttaa sen ratkaisuihin**

