

Asia

Komission tiedonanto ja vaikutustenarviointi EU:n 2030 ilmastotavoitteen korottamisesta (2030 Climate Target Plan)

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi 17.9.2020 tiedonannon EU:n 2030 ilmastokunnianhimon korottamiseen liittyen ('Stepping up Europe's 2030 climate ambition – Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people', COM(2020) 562 final). Tiedonantoa täydentää kattava EU-tason vaikutustenarviointi (SWD (2020) 176 final). Ehdotukset 2030 ilmasto- ja energialainsäädännön muuttamisesta ja täydentämisestä vaikutusarviointineen komissio tekee kesäkuuhun 2021 mennessä.

Eurooppa-neuvosto käsittelee todennäköisesti asiaa 15.-16.10.2020. Ympäristöneuvostossa 23.10.2020 pj-maa Saksan tavoitteena on yleisnäkemyks eurooppalaisesta ilmastolaista. Ilmastolakiin on tarkoitus myös sisällyttää EU:n uusi 2030 ilmastotavoite.

EU:n 2030 päästövähennystavoitteen korottamista on käsitelty myös EU:n komission tiedonantoa vihreän kehityksen ohjelmasta (Green Deal) koskevassa -kirjeessä- (VNEUS2020-00022).

Suomen kanta

Suomi tukee komission ehdotusta EU:n 2030-päästövähennystavoitteen korottamisesta nykyisestä vähintään 40%:sta vuoden 1990 tasoon verrattuna vähintään 55%:iin. Suomen näkemyksen mukaan ensisijaisesti tavoite tulisi saavuttaa päästöjä vähentämällä. Suomi korostaa, että EU:n 2030 päästövähennystavoitteen tulee olla linjassa vuodelle 2050 sovitun ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa. EU:n vähintään 55% tavoite tukee Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista ja on myös paremmin linjassa Suomen 2035 hiilineutraaliustavoitteen kanssa.

Suomi korostaa komission tavoin, että korkeammat 2030-tavoitteet lisäävät myös EU:n energiaomavaraisuutta, luovat uusia työpaikkoja sekä parantavat ympäristön tilaa ml. ilmanlaatua. Suomi korostaa myös että ilmastotoimet on tehtävä oikeudenmukaisella ja kaikki huomioon ottavalla tavalla. Lisäksi Suomi yhtyy komission näkemykseen siitä, että tarvittavat teknologiat ja osaaminen sekä investointiympäristö ovat jo pitkälti saatavilla. Kuten komissio

tuo esille, tietyillä sektoreilla on kuitenkin tarpeen kiinnittää huomiota erityisesti uusien teknologioiden saamiseen laajamittaiseen käyttöön.

Suomi pitää tärkeänä, että EU:n 2030-tavoitteen nostosta päätetään mahdollisimman pian ja että EU voi ilmoittaa korotetun tavoitteensa YK:lle vuoden loppuun mennessä. Pariisin sopimuksen mukaisesti osapuolet päivittävät päästövähennystavoitteensa (Nationally Determined Contributions, NDC) vuoden 2020 aikana.

Suomi pitää tärkeänä, että komissio tarkastelee huolellisesti ja laajasti 2030-tavoitteen saavuttamiseen liittyvää lainsäädäntöä ja antaa ehdotukset niiltä osin, kuin lainsäädäntöä on tarkoituksenmukaista uudistaa, kesällä 2021. Suomi yhtyy myös tarpeeseen arvioida mahdollisen uuden toimialakohtaisen lainsäädännön ja –politiikkojen tarve korotetun 2030 tavoitteen ja 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi. Tarkastelussa tulisi ottaa huomioon jäsenmaakohtaiset vaikutukset sekä se minkälainen vaikutus muutoksilla on käynnissä olevaan toimeenpanotyöhön.

Komission tiedonannossa ei vielä määritellä päästöjen ja poistumien osuutta korotetun 2030-tavoitteen saavuttamiseksi. Suomi korostaa, että siirtymän kohti ilmastoneutraaliutta tulee ensisijaisesti tapahtua vähentämällä fossiilisten päästöjä. Lisäksi on tavoiteltava maankäyttösektorin nielun ylläpitoa ja kasvua.

Suomi katsoo, että komission tiedonannossa esitettyjen lainsäädännön muuttamiseen liittyvien vaihtoehtojen osalta olisi hyödyllistä täsmentää myös tulevien muutosehdotusten aikatauluja.

Suomen yksityiskohtaisemmat kannat lainsäädännön uudistamiseen otetaan komission varsinaisten lainsäädäntöehdotusten julkistuksen yhteydessä, kun myös niitä koskevat vaikutusarviointit ovat saatavilla.

Päästökauppa

Suomi tukee komission näkemystä siitä, että päästövähennystavoitetta kiristettäessä päästökaupan roolia kasvatetaan päästövähennysten aikaansaamiseksi.

Suomi katsoo, että päästökauppadirektiivin uudistamisella tulisi vaikuttaa siihen, että päästöoikeuksien hinta pysyy riittävän korkeana, jotta se ohjaa tehokkaasti ja nopeasti päästöjen vähentämiseen. Samalla tulee huolehtia eurooppalaisen teollisuuden kilpailukyvystä.

Suomi katsoo, että päästökauppaa voidaan vahvistaa päästökattoa alentamalla, lineaarista päästövähennyskertoimista kiristämällä sekä vahvistamalla markkinavakausvarantoa, mukaan lukien sen sisäänsiirto-osuuden ylläpitämisellä korkeammalla tasolla vuoden 2023 jälkeen.

Suomi korostaa, että komission tulee tarkastella huolellisesti eri vaihtoehtoja erityisesti liikenteen ja rakennusten päästöjen vähentämiseksi, mukaan lukien päästökaupan soveltamisalan laajentamista ja/tai mahdollisten täydentävien EU-tason järjestelmien kehittämistä. Soveltamisalan laajentaminen ja/tai mahdollisten täydentävien järjestelmien kehittäminen edellyttävät perusteellista harkintaa ja politiikkakokonaisuuksien huomioonottamista. Samalla tulee arvioida päästökaupan toimivuutta päästövähennyskeinona ja sen hintaohjausvaikutusta muiden jo olemassa olevien päästövähennyskeinojen ohella ja näiden yhteisvaikutus huomioon ottaen.

Suomen näkemyksen mukaan päästökaupan vaikuttavuutta lentoliikenteen päästöjen vähennyskeinona EU:ssa tulee vahvistaa. Ilmaisten päästöoikeuksien osuutta tulee asteittain vähentää. Komission tulee selvittää aikataulua, jolla ilmaisista päästöoikeuksista voitaisiin kokonaan luopua.

EU:n päästökaupan tai muun vastaavan päästökauppajärjestelmän soveltaminen tieliikenteeseen vaatii huolellisen arvion sosiaalisista ja kilpailukykyvaikutuksista sekä tehokkuudesta päästövähennyskeinona. Komission tulee arvioida myös tieliikenteen erillisen päästökauppajärjestelmän rakentamista yleiseen päästökauppajärjestelmään sisällyttämisen lisäksi.

EU: päästökaupan tai muun vastaavan päästökauppajärjestelmän soveltaminen meriliikenteeseen vaatii huolellisen arvion sosiaalisista ja kilpailukykyvaikutuksista sekä tehokkuudesta päästövähennyskeinona. Lisäksi tulee ottaa huomioon hiilivuodon riski ja vaikutukset lähimerenkululle ja ulkomaankaupan kuljetuksille sekä talvimerenkulun erityisolosuhteille. Myös meriliikenteen päästökaupan osalta on tarpeen edelleen tarkastella vaihtoehtoja, joissa meriliikenne olisi erillään muusta EU:n päästökaupasta.

Suomi pitää tärkeänä, että EU vaikuttaa tehokkaasti siihen, että IMO sopisi mahdollisimman pian sen alustavan kasvihuonekaasupäästöstrategian tavoitteiden kanssa linjassa olevien ja mahdollisimman kunnianhimoisten päästövähennyskeinojen käyttöönnotosta.

LULUCF-asetus

Suomen tavoitteena on siirtyminen kasvihuonekaasuinventaarioon pohjautuvaan laskentaan. Vuodelle 2021 kaavaillun uuden esityksen LULUCF-asetuksen muuttamisesta tulisi kannustaa varastojen ja nielujen vahvistamiseen nykyistä paremmin sekä mahdollistaa niiden huomioonottaminen taakanjakosektorilla joustoina kuten nykyisessä järjestelmässä. Suomen tavoitteena on asetuksen muutoksessa metsiä koskevan kattoluvun poistaminen tai kasvattaminen vähintään siltä osin kuin se rajoittaa metsien hiilinielujen hyödyntämistä muiden asetuksen alaisten maankäyttöluokkien päästöjen kattamiseen. Tämä saattaa edellyttää asetuksen muiden osien tarkastelua niin, että asetuksen EU-tason ilmastotavoitteiden toteutuminen taataan.

Suomi pitää tärkeänä, että tulevaisuudessa maankäyttösektorin hiilinielut ja varastot otetaan todenmukaisesti huomioon ilmastolaskelmissa.

Suomi korostaa yleisesti sitä, että maankäyttösektorin ja erityisesti metsien hiilinieluja ja varastoja tulee voida hyödyntää kansallisesti nykyistä joustavammin ja todenmukaisemmin EU:n vuotta 2050 koskevan ilmastoneutraaliustavoitteen täyttämiseksi.

Suomi katsoo myös, että tulevaisuudessa LULUCF-sektorin mallin tulisi pohjautua projektioiden sijaan kansallisesti raportoituihin kasvihuonekaasujen päästöihin ja poistumiin. Tämä tarkastelutapa olisi linjassa myös, EU:n ilmastolain hiilineutraaliustavoitteen ja Suomen oman 2035-tavoitteen saavuttamisen näkökulmasta. Tarkastelu eroaisi nykyisen LULUCF-asetuksen mukaisesta tarkastelusta merkittävästi.

Pidemmällä aikavälillä Suomi olisi valmis tarkastelemaan mahdollisuutta siirtyä kohti laajempaa maatalouden, metsät ja maankäytön sisältävää AFOLU-sektori-tarkastelua joka sisältäisi LULUCF-sektorin lisäksi myös maataloussektorin päästöt ja poistumat. Tämän tarkastelun tulisi pohjautua jäsenmaakohtaisten päästöjen ja poistumien vuosittaiseen tarkasteluun.

Taakanjakoasetus

Suomi suhtautuu myönteisesti siihen, että komissio tarkastelee lisäkeinojen luomista EU-tasolla taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi mukaan lukien siten että taakanjakosektorin päästöistä nykyistä enemmän sisällytettäisiin päästökauppaan ja että pitkällä aikavälillä myös maankäyttösektoria laajennettaisiin. Suomi korostaa, että kun voimassa olevaa taakanjakoasetusta ja jäsenmaiden sitovia kansallisia tavoitteita muutetaan, tulee tavoitteiden perustua sekä BKT:hen että kustannustehokkuuteen, ja että kustannustehokkuuden tulisi korostua jäsenmaakohtaisten tavoitteiden asettamisessa nykyistä paremmin.

Suomi pitää myös tärkeänä, että lainsäädännössä tulisi säilyttää mahdollisuus nykyisiin joustoihin kauden aikana sekä myös mahdollistaa tarkasti määritellyin kriteerein rajoitettu joustavuus eri sektoreiden välillä. 2030 velvoitteen saavuttamiseksi on mahdollista käyttää tietyin kriteereiden määritellyjä joustokeinoja, esimerkiksi siirtää pieni määrä päästövähennysyksiköitä päästökaupan tai LULUCF-asetuksen puolelta taakanjakosektorille. Lisäksi on mahdollista säästää vuotuista päästövähennysyksiköiden ylijäämää seuraaville vuosille tai hankkia päästövähennysyksiköitä muilta jäsenvaltioilta.

Energialainsäädäntö

EU:n 2030 päästövähennystavoitteen kasvattaminen voi edellyttää energialainsäädännön uudelleenarviointia, sillä energiasektorilla on keskeinen rooli päästövähennystavoitteen saavuttamisessa. Suomi pitää hyvänä, että 2030 ilmastotavoitteen uudelleentarkastelun pohjaksi komissio laatii kattavat vaikutusarviointit hyvissä ajoin ennen mahdollisia ehdotuksia energialainsäädännön avaamisesta. Vaikutusarviointien tulisi sisältää jäsenmaakohtaisia arvioita. On tärkeää, että tarvetta energialainsäädännön avaamiselle arvioidaan huolella, sillä puhtaan energian pakettin toimeenpano on kesken. Energiatehokkuusdirektiivin tulisi kannustaa ensisijaisesti todelliseen energiaterhokkuuteen, ei energian kulutuksen rajoittamiseen. Toimijat tarvitsevat ennakoitavaa ja pitkäjänteistä lainsäädäntöä, jotta päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen tarvittavat merkittävät yksityiset investoinnit toteutuvat.

Tieliikenne

Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian tulee luoda liikenteen osalta toimenpidepolku, joka mahdollista ilmastoneutraalisuuden saavuttamisen 2050. Liikennesektorilla tarvitaan vahvaa sääntelyä, joka ohjaa pitkäjänteisesti päästöjen vähentämiseen. Suomi pitää keskeisinä toimia liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien edistämiseksi. EU:n tulisi luoda näkymä sille, kuinka uusiutuvia polttoaineita saadaan ohjattua erityisesti lento- ja meriliikenteen sekä raskaan liikenteen käyttöön varmistaen myös kyseisten polttoaineiden riittävyys.

Suomi jakaa komission näkemyksen tarpeesta kiristää autonvalmistajille asetettavien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen raja-arvoja vuodelle 2030 ja sen jälkeen.

Pääasiallinen sisältö

Komissio julkaisi 17.9.2020 2030 päästötavoitetta koskevan suunnitelman (Stepping Up Europe's 2030 climate ambition), joka koostuu komission tiedonannosta koskien 2030 tavoitteen nostoa, tähän liittyvästä vaikutusten arvioinnista, EU-laajuisesta kansallisten

energia- ja ilmastosuunnitelmien (NECP) arvioinnista sekä ehdotuksesta EU:n ilmastolain päivittämisestä niin että siinä huomioidaan uusi 2030 tavoite.

Komission esittää EU:n uudeksi 2030 tavoitteeksi vähintään 55 %:n päästövähennystä verrattuna vuoteen 1990 ja tämän tavoitteen lisäämistä EU:n ilmastolakiin. Tavoite sisältää sekä päästöt että nielut. Komission ehdotus perustuu laajaan vaikutusten arviointiin, jonka perusteella tavoite on mahdollista saavuttaa vastuullisella ja sosiaalisesti oikeidenmukaisella tavalla. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää merkittäviä investointeja, jotka samalla myös edistävät vihreää elpymistä COVID-19 kriisistä.

EU:n nykyinen politiikkakehikko ei ole riittävä EU:n 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Nykyisen lainsäädännön toimeenpanolla voidaan saavuttaa 60 %:n päästövähennys vuoteen 2050 mennessä. Mikäli kunnianhimon tasoa ei nosteta tällä vuosikymmenellä, muuttuvat tarvittavat vähennykset entistä haasteellisemmiksi vuoden 2030 jälkeen. 55 %:n tavoitteen saavuttaminen edellyttää sekä ilmastolainsäädännön että energiapolitiikan uudelleen tarkastelua. Komissio tulee tekemään yksityiskohtaiset lainsäädäntöehdotukset kesäkuuhun 2021 mennessä. Esitetty tavoite myös pohjan neuvotteluille EU:n Pariisin sopimuksen alaisen kansallisesti määritellyn panoksen (NDC) nostamisesta, joka tulee ilmoittaa UNFCCC:lle vuoden loppuun mennessä.

Projektioiden perusteella näyttää siltä, että päästöt vähenevät 45 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 1990 ja 47 %, mikäli huomioidaan maankäyttösektorin nielut. 55 %:n tavoite edellyttää toimia kaikilla sektoreilla. Suurin päästölähde on energiasektori, jonka merkitys on keskeinen siirryttäessä kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa. Suurin ja kustannustehokkain päästövähennyspotentiaali on rakennussektorilla ja sähköntuotannossa. Myös liikenteen ja teollisuuden rooli on keskeinen. Lisäksi maankäyttösektorilla on keskeinen merkitys negatiivisten päästöjen tuottamisessa.

EU:n laajuinen päästökauppa on keskeinen keino päästöjen vähentämiseksi. Komissio näkee päästökaupan vahvistamisen ja laajentamisen keskeisenä keinona tiukentuvan päästötavoitteen kustannustehokkaaseen saavuttamiseen. Mahdollinen laajentaminen voisi koskea liikennettä ja rakennussektoria. Päästökaupan ohjausvaikutusta tulisi tehostaa pienentämällä päästöoikeuksien määrää kiristämällä lineaarista päästövähennyskerrointa. Tähän voisi mahdollisesti yhdistää myös kertaluonteisen päästökaton alentamisen. Komissio tulee arvioimaan päästökaupan vahvistamisen ja laajentamisen vaikutusta ilmaisjakoon, jonka tavoitteena on ehkäistä hiilivuotoa. Lisäksi komissio tulee myös esittelemään ehdotuksen hiilitullimekanismista tietyille sektoreille hiilivuodon ehkäisemiseksi.

Lentoliikenteen osalta EU:n tulisi jatkaa ainakin EU:n sisäisen lentoliikenteen päästöjen sääntelyä päästökaupan kautta sekä lisätä vähintään EU:n sisäinen meriliikenne päästökaupan piiriin. Komissio tulee ehdottamaan lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaon vähentämistä. Lisäksi kansainvälisen kehityksen valossa komission tulee tarkastelemaan keinoja kansainvälisen lento- ja meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Päästökaupan ohella myös energiaverodirektiivi on keskeinen instrumentti päästöjen hinnoitteluun ja päästöjen vähentämiseksi. Hyvin suunniteltu verouudistus voi edistää talouskasvua, työllisyyttä, ja edistää oikeudenmukaista siirtymää. Nykyisellään erilaiset veropoikkeukset ja –vähennykset ovat tosiasiaa fossiilisten tukea, eivätkä ole linjassa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman kanssa.

Ehdotettuun 2030 tavoitteeseen on täysin integroitu maankäyttö, maankäyttö ja maankäytön muutos (LULUCF) –sektori siten, kuin se raportoidaan UNFCCC:n inventaariossa. Tämä tulee olemaan aloitusaste 2050 hiilineutraaliustavoitteeseen. Päästökauppa- ja

taakanjakosektoreille tulee vastaavat tavoitteet, jotta vähintään 55 %:n päästövähennystavoite saavutetaan 2030. Nykyisellään LULUCF-asetus edellyttää, että jäsenmaiden tulee ylläpitää luonnonhiilinielua nykyistä metsänhoitoa vastaavalla tasolla. Tulevaisuudessa sektorin tulisi tehdä enemmän. Viime vuosien laskeva nielutrendi tulisi pysäyttää ja kääntää toiseen suuntaan. Tämän vuoksi komissio tulee harkitsemaan jouston lisäämistä LULUCF- ja taakanjakosektoreiden välillä sekä LULUCF-asetuksen velvoitteiden tiukentamista. Jälkimmäisessä tulee ottaa huomioon jäsenmaiden erilaiset tilanteet. Lisäksi komissio näkisi hyvänä, että jollain aikavälillä maatalouden ei-CO₂-päästöt sisällytettäisiin LULUCF-sektoriin ja muodostettaisiin nk. maatalous, metsätalous ja maankäyttö –sektori, jota koskisi oma lainsäädäntökehikko. Maankäyttösektorilla on myös yhtymäkohtia biodiversiteettiin ja suunnan tulisi olla kestävä biomassan käytön lisäämisessä sekä järeän runkopuun ja ruoka- ja kuitupohjaisten kasvien energiakäytön vähentämisessä. Tämän valossa uusiutuvan energian direktiiviin sisältäviä biomassan kestävyyskriteereitä tullaan uudelleen tarkastelemaan.

Päästökaupan laajentamisella sekä maatalouden ei CO₂-päästöjen mahdollisella sisällyttämisellä LULUCF-sektoriin olisi vaikutuksia nykyiseen taakanjakoasetukseen. Komissio tulee tarkastelemaan erilaisia vaihtoehtoja. Yhtenä vaihtoehtona on päästökauppasektorin ja taakanjakoasetuksen osittainen päällekkäisyys. Tämä loisi jäsenmaille kannusteen tehdä päästökaupan ohjausvaikutuksen lisäksi lisätoimia liikenne- ja rakennussektorilla. Toisena vaihtoehtona on säilyttää päästökaupan ja taakanjakoasetuksen erillisyyttä. Mikäli päästökauppa laajenisi samalla koskemaan kaikkia fossiilisia päästöjä, taakanjakoasetus kattaisi jatkossa lähinnä ei CO₂-päästöt. Mikäli myös maatalouden ei CO₂-päästöt siirtyisivät LULUCF-sektorille, tulisi koko taakanjakoasetuksen tarpeellisuutta arvioida uudelleen.

Uusiutuvan energian käyttöä tulisi lisätä tiukentuvan 2030 päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Tiukempi tavoite tarjoaa ennustettavuutta ja investointivarmuutta uusiutuvan energian osalta. Komissio tulee myös arvioimaan nykyisen lämmitys- ja jäähdytyssektorin indikaatiivisen uusiutuvan energian tavoitteen luonnetta ja tasoa. Lisäksi komissio tulee ehdottamaan päivitettyä menetelmää uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytön lisäämiseksi liikennesektorilla. Infrastrukturi on myös tärkeässä osassa uusiutuvien käytön lisäämiseksi. Kokonaisvaltainen lähestymistapa tulee ohjaamaan TEN-E ja TEN-T asetusten tarkistusta.

Energiatehokkuuden lisääminen sekä tavoitteiden ja jäsenmaiden kansallisten energia- ja ilmastosuunnitelmien NECP:ien välisen kuilun umpeen kurominen edellyttää toimia useilla osa-alueilla. Nykyisen lainsäädännön toimeenpano on välttämätöntä, muttei riittävää. Komission vaikutusarvion mukaan erityisesti rakennusten energiatehokkuutta tulisi parantaa. Tuleva rakennusten kunnostamista koskeva aloite (Renovation Wave) esittää useita toimia, joilla voidaan ylläpitää korkeampaa kunnostusastetta. Rakennusten energiatehokkuus direktiivin toimeenpanoa tulee vahvistaa sekä tarkastella tarvetta direktiivin tarkistamiselle. Tämä voisi sisältää esimerkiksi rakennusten minimienergiatehokkuusvaatimusten kiristämisen. Myös muilla sektoreilla tarvitaan toimia. Nykyisiä energiatehokkuusvaatimuksia ja tuotestandardeja tullaan uudelleentarkastelemaan vuoden 2021 alkupuoliskolla.

Liikennesektorilla ajoneuvojen CO₂-standardit ovat tehokas keino edistää vähäpäästöisten ajoneuvojen kehitystä ja käyttöä. Komissio tulee tekemään ehdotuksen henkilö- ja pakettiautojen 2030 standardien kiristämisestä kesäkuuhun 2021 mennessä. Vuoden 2050 hiilineutraaliustavoite edellyttää, että tieliikenteen päästöjen tulee olla nolla vuonna 2050. Muutos edellyttää infrastruktuuria ja latausverkostoa päästöttömille ajoneuvoille. Tässä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan direktiivin uudelleen tarkastelu on keskeisessä roolissa. Komissio tulee lähikuukausina arvioimaan tarkemmin liikennesektorin

roolia hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa sekä sitä, milloin polttomoottoriautojen markkinoille tulon tulisi loppua.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Tiedonanto ei sisällä lainsäädäntöehdotuksia.

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

Perusmuistio on valmisteltu eri ministeriöiden (YM, TEM, MMM, LVM, VM, VNK) edustajista koostuneessa taustaryhmässä.

(EU23) ympäristöjaosto 24.-25.9. laaja kokoonpano, kirjallinen menettely

EU-ministerivaliokunta 30.9. – 2.10.2020, kirjallinen menettely

Eduskuntakäsittely

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

Komissio korostaa, että uuden kunnianhimoisemman ilmastotavoitteen myötä EU voi johtaa globaalia siirtymää kohti puhtaampaa planeettaa ja vihreää elpymistä. Tämä voi luoda EU:lle uusia työpaikkoja ja uusia mahdollisuuksia. Tiedonannossa korostetaan, että EU:n päästöt ovat viimeisten kolmen vuosikymmenen aikana vähentyneet 25% kun talous on samalla kasvanut 62%. Talouden elpyminen COVID19-pandemiasta edellyttää mittavia investointeja, joiden on tärkeää tukea ilmastokunnianhimon kasvattamista. Tiedonannossa korostetaan, että kasvihuonekaasujen päästöjen hinnoittelulla mm. laajentamalla EU:n päästökauppaa luo kannusteita päästöjen kustannustehokkaalle vähentämiselle.

Komission tiedonannossa tai vaikutusarvioinnissa ei ole esitetty jäsenmaakohtaisia arvioita taloudellisista vaikutuksista. Jäsenmaakohtaisten taloudellisten vaikutusten arviointi tulee tapahtumaan vasta lainsäädäntöesitysten antamisen yhteydessä. Jäsenmaakohtaiset vaikutukset tulevat olemaan erilaisia johtuen maiden erilaisista lähtötilanteista ja niiden päästöjen erilaisesta jakautumisesta eri sektoreille. Komissio korostaakin oikeudenmukaista siirtymää joka on myös EU:n vihreän kehityksen ohjelman (Green Deal) kulmakivi. EU:n monivuotinen rahoituskehys ja Next Generation EU elpymispaketti tukevat osaltaan jäsenmaiden ilmastotoimia; niiden kokonaisuudesta 30% on osoitettu ilmastotoimiin, ja rahoituksen kokonaisuudessaan tulee olla Pariisin sopimuksen tavoitteiden mukaista. Erillinen Just Transition Fund tukee alueita ja sektoreita joihin siirtymä ilmastoneutraaliuteen vaikuttaa erityisen merkittäväällä tavalla.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

COM(2020) 562 final; SWD (2020) 176 final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Marjo Nummelin, YM, marjo.nummelin@ym.fi, 0295 250 227EU

EUTORI-tunnus

EU/2020/1403

Liitteet**Viite**

Asiasanat
Hoitaa

Tiedoksi
