

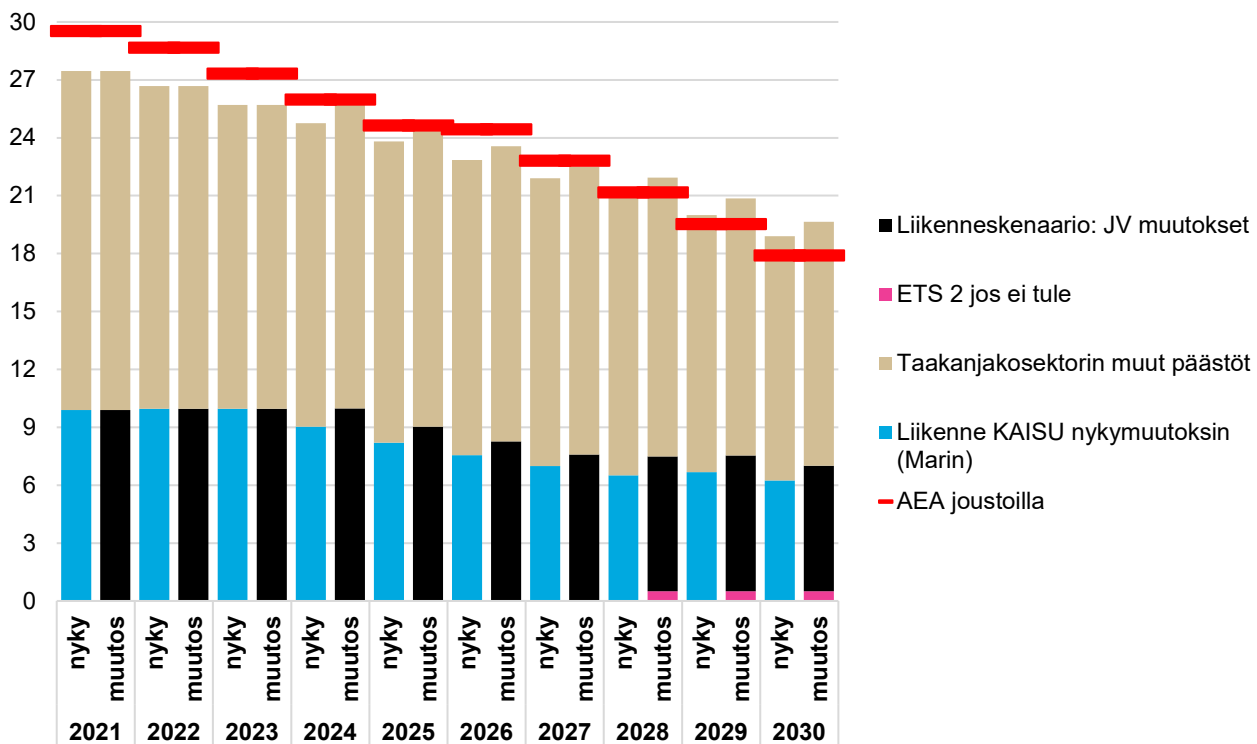
Alustavia arvioita liikenteen sekoitelvelvoitteen muutoksista ja niiden vaikutuksista taakanjakosektorin päästökehitykseen ja päästökiintiöiden tarpeeseen. (Markku Ollikainen & Sally Weaver, Ilmastopaneelin sihteeristö 6.6.2023)

Taustaoletukset

- KAISUn muiden toimenpiteiden oletetaan toteutuvan ja päästökauppajousto käytetään (on oltava kuitenkin varauksellinen KAISUn toimien toteutumiseen, noin 1 Mt vajeus toimissa vuonna 2030)
- ETS2 ei ehdi vaikuttaa (Suomen opt-out), joten sitä koskeva 0,45 Mt poistettu
- Yleisesti taustalla laskennan nyrkkisääntö: 1 % kasvu jakeluelvoitteessa laskee päästöjä 0,1 Mt (prof. Liimataisen suosittelu arvio, myös omat arviot samaa luokkaa, LVM:llä hieman suurempi)
- KAISU-skenaarion lisäksi viritetty ”muutos Marin” -skenaario vastaamaan jakeluelvoitteen laskua (2022-2023) ja sen nostoa 28 %:iin vuonna 2024 ja prosentin per vuosi siitä eteenpäin kohti KAISUn 34 % WAM-tavoitetta.
- Liikenneskenaario ”Muutos JV” kuvaa jakeluelvoitteen jäädyttämistä. Tässä oletus on 13,5 % vuoteen 2024 ja 3 % nosto vuosittain vuodesta 2025 eteenpäin
- AEA= taakanjakosektorin lineaarinen päästökiintiöura

Analyysi

Kuva: Päästökiintiöiden allokaatio ja taakanjakosektorin päästöt: nykyinen-Marín ja muutokset-JV (jakeluelvoite)



Johtopäätöksiä

- Kummallakin skenaariolla Marin+ ja muutos JV (nosto 3%:a vuodesta 2025) kausi jää alle jaettavien päästökiintiöiden (kuva ja Taulukko 4)
- Päästötasojen erot skenaarioiden kesken päätevuonna 2030 jäävät pieniksi (Taulukko 2) ja skenaarioiden ero koko kaudelta luokkaa on 4.2 Mt (Taulukko 3)
- Koko kauden päästöerot (2021-2030) skenaarioiden kesken ovat noin 4,8 Mt (Taulukko 4)
- Muutos-JV:n ero Kaisuun suuri 5,7 Mt. Kuinka EU suhtautuu 2030 tavoitteesta jäämiseen, ei tietoa
- Ei ole huomioitu KAISU alimitoitettuja toimia, muut toimet voivat johtaa päästökiintiöiden ylittämiseen

Taulukko 1. Oletuksen jakeluvolvoitteesta

JAKELUVOITTEET	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
KAISU 34 % v. 2030	18 %	20 %	21 %	23 %	25 %	27 %	28 %	30 %	32 %	34 %
KAISU-Marin + hintavaikutus 2022-2023 (sininen)	18 %	12,0 %	13,5 %	28,0 %	29,0 %	29,0 %	30,0 %	31,0 %	32,0 %	34,0 %
Liikenneskenaario: JV muutos (musta)	18 %	12,0 %	13,5 %	13,5 %	16,5 %	19,5 %	22,5 %	25,5 %	28,5 %	31,5 %

Taulukko 2. Päästötasot kummallakin skenaariolla

PÄÄSTÖTASOT	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Liikenne KAISU-Marin + 2021-2022 toteuma	9,9	10,0	10,0	9,0	8,2	7,6	7,0	6,5	6,7	6,3
Liikenneskenaario: muutos JV	9,9	10,0	10,0	10,0	9,0	8,3	7,6	7,0	7,0	6,5

Taulukko 3. Skenaarioiden erotuksia: KAISU (alkuperäinen) nykyinen a'la Marin ja skenaario JV

EROTUS PÄÄSTÖISSÄ	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	sum
nyk. Marin+ vs KAISU	0,0	0,8	0,8	-0,5	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	0,0	0,0	0,1
Muutos JV vs KAISU	0,0	0,8	0,8	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	5,7
Erotus Marin+ vs muutos JV	0,0	0,0	0,0	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	4,2

Taulukko 4. Päästömäärät ja niiden riittävyys suhteessa päästökiintiöallokointiin

TAAKANJAKO	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	sum
AEA joustoilla (0,7 Mt per vuosi)	29,5	28,7	27,3	26,0	24,6	24,4	22,8	21,2	19,5	17,9	<u>242,0</u>
Marin +	27,5	26,7	25,7	24,8	23,8	22,9	21,9	21,0	20,0	18,9	<u>233,0</u>
erotus	-2,1	-2,0	-1,6	-1,2	-0,8	-1,6	-0,9	-0,2	0,5	1,0	<u>-9,0</u>
Muutos JV	27,5	26,7	25,7	25,7	24,6	23,6	22,5	21,4	20,4	19,2	<u>237,2</u>
erotus	-2,1	-2,0	-1,6	-0,3	0,0	-0,9	-0,3	0,3	0,8	1,3	<u>-4,8</u>