

HE 71/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan kuuleminen 7.11.2023

Janne Mänttäri, Niina Honkasalo, LVM

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Päästökauppalain uudistus

- Muutoksilla toteutetaan kansallisesti EU:n päästökauppadirektiivin uudistus. Direktiivimuutokset ovat vastaus EU:n päästövähennystavoitteiden kiristymiseen.
- Päästökauppa on EU:n unionitason keskeisin politiikkatoimi päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Esityksen myötä sektorin päästövähennysten saavuttamista edistävää taloudellista ohjausta vahvistetaan.
- Lain soveltamisala laajenisi kattamaan laitosten ja lentoliikenteen lisäksi myös meriliikenteen. Tällä hetkellä EU:n yleisen päästökaupan piiriin kuuluvat suuret teollisuus- ja energiantuotantolaitokset sekä Euroopan talousalueen sisäinen lentoliikenne.
- Päästökauppa on pitkälle harmonisoitua EU:ssa. Meri- ja lentoliikenteen osalta merkittävää kansallista harkintavaltaa sisältyy meriliikennettä koskevan saaripoikkeuksen hyödyntämiseen.



Päästökaupan soveltaminen meriliikenteeseen 1/2

Päästökauppa laajenee meriliikenteeseen 1.1.2024 alkaen, laivayhtiöt velvollisia palauttamaan todennettuja päästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia

Laivayhtiöiden tulee palauttaa

- vuoden 2024 osalta päästöoikeudet 40 prosentille raportoiduista päästöistä
- vuoden 2025 osalta päästöoikeudet 70 prosentille raportoiduista päästöistä
- vuoden 2026 päästöille ja siitä eteenpäin päästöoikeudet palautettaisiin täysimääräisesti

Päästöoikeuksien palautusvelvollisuus koskee

- täysimääräisesti päästöjä, jotka syntyvät alusten matkoista jäsenvaltioissa/jäsenvaltioiden välillä tai satamassa olosta jäsenvaltioissa sekä
- 50 prosenttiin päästöistä, jotka syntyvät matkoista, jotka alkavat tai päättyvät jäsenvaltion ulkopuoliseen valtioon.



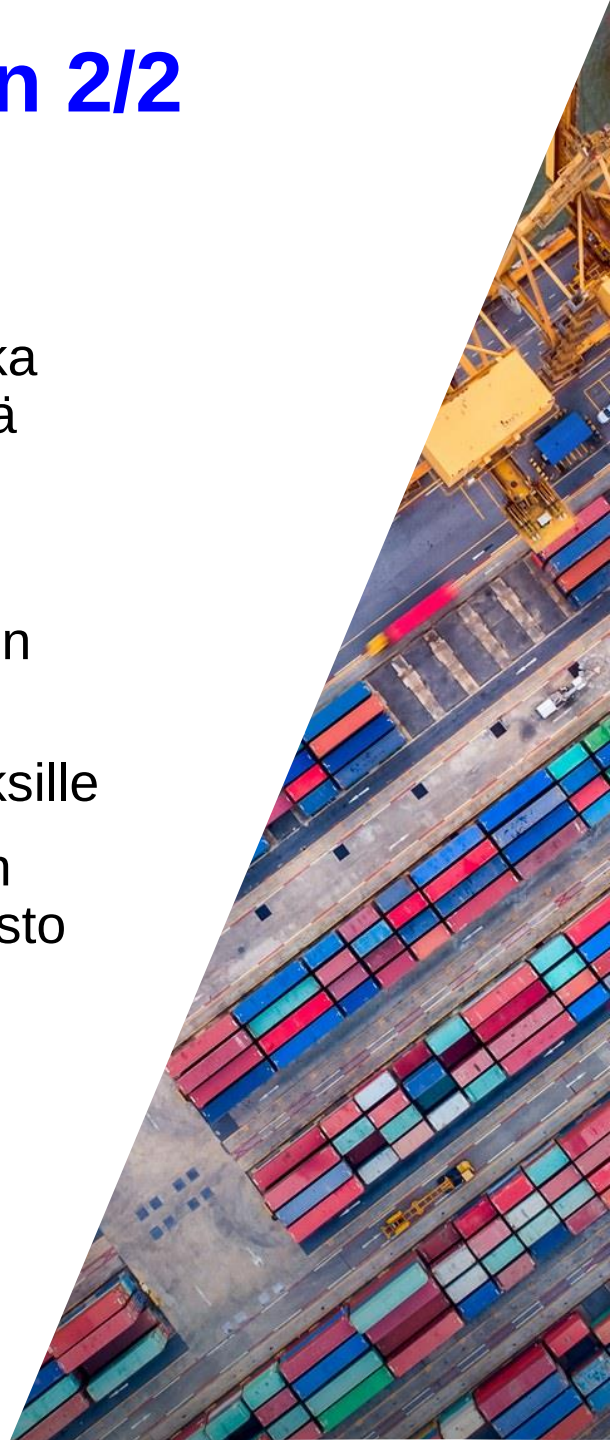
Päästökaupan soveltaminen meriliikenteeseen 2/2

Päästökauppaa sovelletaan

- aluksiin, joiden bruttovetoisuus vähintään 5 000, niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat matkoista matkustajien ja rahdin kaupalliseen kuljettamiseen sekä alusten satamassa olon aikana
- offshore-aluksiin, joiden bruttovetoisuus vähintään 5 000, 2027 lähtien
- hiilidioksidipäästöihin ja 2026 lähtien myös metaani- ja dityppioksidipäästöihin

Laivayhtiöt voivat valita, hyödyntävätkö ne 5 prosentin helpotuksen päästöoikeuksien palautuksesta I A ja I A Super tai vastaavien jääluokkien aluksille

Viranomaistehtävistä vastaa päästöjen tarkkailun, todentamisen ja raportoinnin osalta liikenne- ja viestintävirasto ja päästökaupparekisterin osalta energiavirasto



Saaripoikkeus käyttöön meriliikenteessä 1/2

- Suomi ottaa käyttöön saaripoikkeuksen eli matkustaja-aluksille ei muodostu päästöoikeuksien palauttamisvelvoitetta Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisten matkojen osalta 2030 loppuun saakka
- Poikkeuksen käyttöönotolla voidaan lieventää päästökaupan vaikutuksia Ahvenanmaahan 2024-2030
  - ✓ Päästökaupasta seuraavat lisäkustannukset ja mahdollinen muutos matkojen kysynnässä voisivat johtaa muutoksiin yhteystarjonnassa heikentäen siten Ahvenanmaan maakunnan saavutettavuutta ja kilpailullista asemaa.
  - ✓ Päästökauppa lisää Ahvenanmaalla toimivien yritysten tuotantokustannuksia
  - ✓ Varustamoelinkeinon toimintaympäristö muuttuu
- Saaripoikkeuksen hyödyntämisellä voidaan välttää vuonna 2026 18,1 M€ kustannukset.
- Varustamot, joilla liikennöintiä poikkeuksen piirissä, saavat lisäaikaa sopeutua päästökauppaan
- Poikkeus vaikuttaa negatiivisesti kuljetusten toimintaympäristön tasapuolisuuteen ja kilpailuun
- Poikkeuksen soveltaminen voi heikentää päästökaupan vaikutusta meriliikenteen päästövähennyksiin. Riski, että varustamot pidentäisivät reittejään käydäkseen poikkeuksen vuoksi Ahvenanmaalla päästökaupan välttämiseksi, arvioitu vähäiseksi



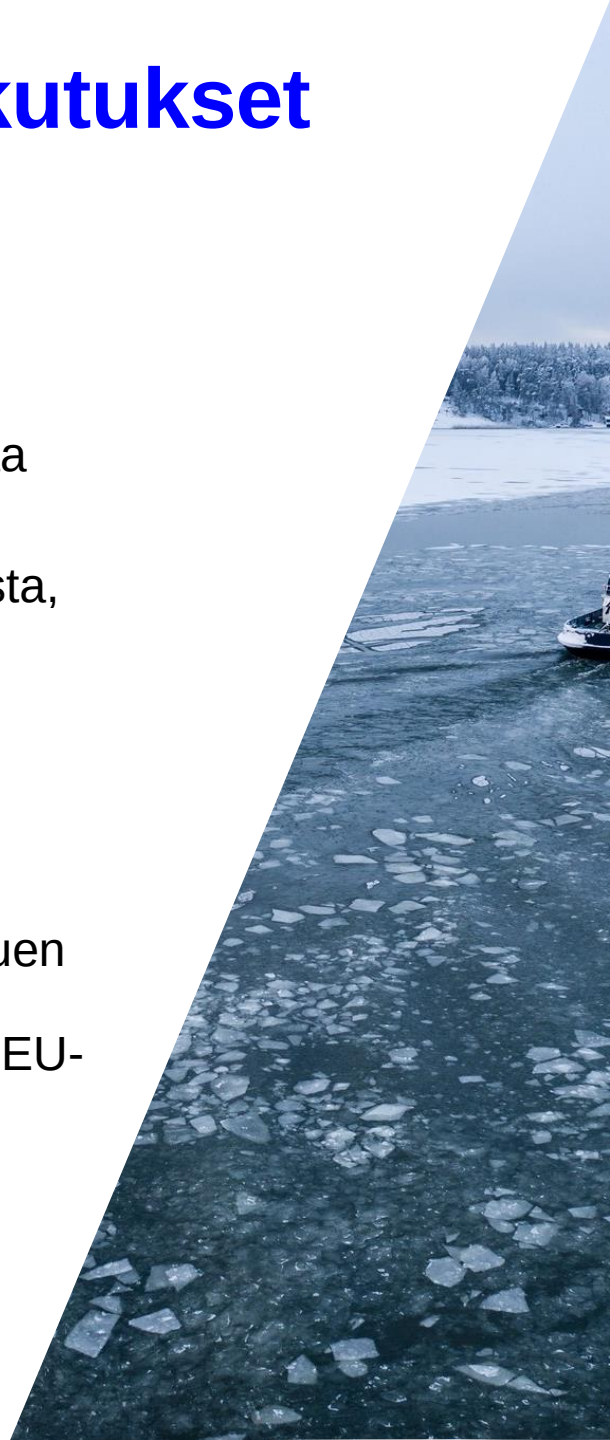
Saaripoikkeus käyttöön meriliikenteessä 2/2

- Saaripoikkeusta on tarkasteltu valtiontukisääntöjen näkökulmasta osana hallituksen esityksen valmistelua. Tarkastelussa ei ole pystytty sulkemaan pois mahdollisuutta, että saaripoikkeuksen soveltamisen kautta yritykselle syntyvä taloudellinen etu voitaisiin katsoa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi, joka pääsääntöisesti tulisi ilmoittaa SEUT 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti Euroopan komissiolle



Meriliikenteen päästökauppaan liittämisen vaikutukset Suomelle

- Päästökaupan vuosittaisiksi kustannuksiksi arvioitiin vuonna 2026 Suomen ulkomaankauppaa ja matkustajia palvelevan meriliikenteen osalta 400-500 miljoonaa euroa.
- Vastaavasti päästökaupan kustannuksiksi muodostuisi vuonna 2030 500-600 miljoonaa euroa.
- Päästökaupan arvioitu alentavan kansantuotetta: vaikutus syntyy tuonnin kallistumisesta, viennin hintakilpailukyvyn heikkenemisestä ja viennin supistumisesta.
- Meriliikenteen kustannuksia lisää myös FuelEU Maritime –asetus, joka käytännössä velvoittaa 2025 alkaen lisäämään vähitellen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä
- Muissa EU-maissa kohdataan samankaltaisia kustannusvaikutuksia ja ne tasaavat suhteellisesti Suomen kilpailukykyyn ja kansantalouteen kohdistuvia vaikutuksia. Johtuen etäisyyksistä, meriliikenteen roolista ja talvimerenkulusta vaikutukset Suomen ulkomaankaupan hintakilpailukyvylle voivat olla suhteellisesti suuremmat kuin muiden EU-maiden ulkomaankaupalle.
- Meriliikenteen päästövähennystoimien odotetaan luovan liiketoimintamahdollisuuksia Suomen merkittävälle meriklusterille ja energiateknologioiden aloille, kun kysyntä ympäristöystävällisille ratkaisuille lisääntyy.



Lentoliikenteen päästökauppa

- Lentoliikenne ollut tähän saakka ainoana liikennemuotona päästökaupan piirissä (vuodesta 2012).
- Päästökauppadirektiivin muutoksilla pyritään tehostamaan lentoliikenteen päästökaupan päästövähennysvaikutusta:
  - Päästöoikeuksien nykyinen ilmaisjako vähenee asteittain vuosina 2024 (75% nykytasosta) ja 2025 (50% nykytasosta). Vuodesta 2026 lähtien lentoliikenteen päästöoikeudet ovat huutokaupan piirissä.
  - Ainoa poikkeus on tukimekanismi, jonka kautta lentoyhtiöt voivat vuoden 2030 loppuun saakka saada rajatusti ilmaisia päästöoikeuksia käyttämällä kestäviä lentopolttoaineita (SAF-mekanismi).
  - Päästöoikeuksien kokonaismäärää alentavaa lineaarista vähennyskerrointa korotetaan 2,2% → 4,4%.
  - Päästökaupan soveltamisalana nykyinen ETA-alueen sisäiset lennot vuoden 2026 loppuun saakka, CORSIA ETA-rajan ylittävillä lennoilla.
  - Lentoliikenteen muita kuin CO2-päästöjä koskeva tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä käyttöön vuoden 2025 alusta.



Lentoliikenteen päästökauppa

- Päästökauppadirektiivillä myös saatetaan EU:n alueella voimaan ICAO:ssa vuonna 2016 hyväksytty kv. lentoliikenteen CO2-päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA.
- CORSIA:a koskevat keskeiset määräykset sisällytetty esitettyyn uuteen päästökauppalakiin; useita yhteisiä määräyksiä päästökaupan kanssa.
- CORSIA myös vaikuttaa päästökaupan tulevaisuuteen; komissio arvioi 2026 globaalin järjestelmän tehokkuuden ja jos se ei täytä nyt sovittuja kriteerejä, esittää päästökaupan laajennusta vuoden 2027 alusta lukien.
- Tämän vuoksi esityksessä on alustavasti arvioitu kustannusvaikutuksia myös päästökaupan nykyistä laajemmilla soveltamisaloilla, jotta mahdollisen muutoksen merkitys havainnollistuu.
- Lentoliikenteen päästökauppalaki (34/2010) ehdotetaan kumottavaksi ja kaikki päästökauppaa koskevat määräykset koottaisiin uuteen päästökauppalakiin.



Lentoliikenteen päästökauppa

- Päästökaupan ja CORSIA:n vaikutuksista Suomessa:
  - Päästökauppakustannukset ilma-aluksen käyttäjille (käytännössä Finnair) olivat vuonna 2022 noin 38,4 miljoonaa euroa. Vuosikustannukset vuonna 2024 ovat arviolta noin 65 miljoonaa euroa, vuonna 2025 noin 75-80 miljoonaa euroa ja vuonna 2026 noin 100-105 miljoonaa euroa.
  - Soveltamisalan laajeneminen vuonna 2027 ETA-alueelta lähteviin lentoihin noin kaksinkertaistaisi kustannukset ja myös saapuvien lentojen mukaan lukeminen kolminkertaistaisi kustannukset; päätökset vuonna 2026.
  - Suomen saamat huutokauppatulot lisääntyvät merkittävästi.
  - Lisääntyvät päästökustannukset kannustavat päästöjen vähentämiseen; päästövähennyksiä syntyy myös teollisuudessa, jolta vapautuvia päästöoikeuksia lentoyhtiöt ostavat.
  - Lentoyhtiöillä paine nostaa lippujen hintoja, koska kilpailu on kovaa ja 55-valmiuspaketissa myös muita kustannuksia nostavia aloitteita.
  - CORSIA:n kustannukset Finnairille ovat noin 35–50 miljoonaa euroa vuosien 2024–2035 aikana, eli 12 vuoden kustannukset vastaisivat noin päästökaupan nykyisiä vuosikustannuksia.



Kiitos

