

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

Eduskunnan ympäristövaliokunnan kuuleminen 14.11.2023

Janne Mänttäri, Niina Honkasalo, LVM

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Päästökaupan soveltaminen meriliikenteeseen

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

Meriliikenne tulee asteittain päästökaupan piiriin: osittainen päästöoikeuksien palautus 2024-2025

Sovelletaan 1.1.2024 alkaen aluksiin, joiden bruttovetoisuus vähintään 5 000, niiden CO_2-päästöjen osalta, jotka aiheutuvat matkoista matkustajien ja rahdin kaupalliseen kuljettamiseen sekä alusten satamassa olon aikana. Myöhemmin joitakin laajennuksia soveltamisalaan (offshore-alukset, metaani, typpidioksidi).

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



Saaripoikkeus käyttöön meriliikenteessä

- Matkustaja-aluksille ei muodostu päästöoikeuksien palauttamisvelvoitetta Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisten matkojen osalta 2024-2030
- Poikkeuksen käyttöönotolla voidaan lieventää päästökaupan vaikutuksia Ahvenanmaahan
- Poikkeuksen 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
- 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 ja vuonna 2030 500-600 miljoonaa euroa*.
- Päästökaupan arvioitu alentavan kansantuotetta
- Meriliikenteen kustannuksia lisää myös FuelEU Maritime –asetus, joka käytännössä velvoittaa 2025 alkaen lisäämään vähitellen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä
- 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
- Päästökaupan laajentaminen meriliikenteeseen vaikuttaa päästöjen vähentämiseen osana politiikkatoimien kokonaisuutta (ml. FuelEU Maritime –asetus, IMO:n toimet).
- Päästökaupan vaikutus Suomen meriliikenteen päästöihin riippuu päästöoikeuksien hinnoista ja päästöjä vähentävien toimien kustannuksista. Päästöjen vähentämisen kustannukset komission mukaan keskimäärin alhaisempia muilla päästökaupan piirissä olevilla sektoreilla.



*Päästöoikeuden hintaoletus 100 €/tCO_2 vuonna 2026 ja 120 €/tCO_2 vuonna 2030.

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

