

Tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa ETS BRT

1.12.2022

Eleonoora Eilittä



Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

EU:n päästövähennystavoitteen saavuttaminen



Päästövähennystavoitteen saavuttaminen on jaettu taakanjaon ja päästökaupan välille ja lisäksi nieluille asetetaan oma tavoite.

- Komission ehdotuksen mukaan päästökauppasektorin uusi tavoite olisi 61% vuoteen 2030 mennessä nykyisen 43 %:in sijaan.
- Taakanjakosektori kattaa päästökaupan ulkopuoliset toimialat (rakentaminen, rakennusten lämmitys, asuminen, maatalous, liikenne ja jätehuolto). Taakanjaon uusi tavoite olisi 40% vuoteen 2030 mennessä nykyisen 30% sijaan. Taakanjaossa maakohtaiset tavoitteet ja Suomen tavoite on 50%.
- LULUCF-direktiivin uuden tavoitteen mukaan maankäyttösektorille tulisi jäsenmaakohtaiset tavoitteet nielujen kasvattamiseksi.
- **Muut lainsäädäntöaloitteet tukevat päästövähennystavoitteen saavuttamista.** Esimerkiksi liikenteen päästöt kuuluvat taakanjaon alle ja uusi päästökauppa olisi keino saavuttaa päästövähennyksiä.

ETS BRT



- BRT ETS kattaa tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen fossiilisen polttoaineen päästöt
 - BRT ETS erillinen järjestelmä, jolla oma päästövähennystavoite sekä omat päästöoikeudet
-
- Uuden päästökaupan tavoitteena edesauttaa taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamista ja pidemmällä aikavälillä mahdollisesti integroida sektorit osaksi nykyistä päästökauppaa
 - Tavoitteena on 55-paketilla kokonaisuudessaan vähentää päästöjä tieliikenteen ja lämmityspolttoaineiden sektorilla 43% vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna

BRT käynnistyminen



- Jakelijoilla oltava päästölupa 2025 alkaen, päästökauppa käynnistyy 2026
 - Järjestelmän alussa vuosien 2026-2027 aikana päästökatto perustuu vuosien 2016-2018 keskimääräisiin päästöihin ja lineaariseen vuosittaiseen 5,15% vähennyskertoimeen.
 - Vuodesta 2028 alkaen päästökatto perustuu vuosien 2024-2026 keskimääräisiin päästöihin ja lineaariseen vuosittaiseen 5,43% vähennyskertoimeen.
 - Järjestelmä ei sisällä ilmaisjakoa
- Neuvosto lykkäisi käynnistymistä vuodella
- EP käynnistys porrastettu 2025/2029

BRT soveltamisala



- Päästökauppa kohdistuu jakelijoihin
- Päästökauppa kattaa tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen polttoaineen
- Soveltamisala täsmennetty IPCC kategorioiden perusteella liitteessä III
 1. Tieliikenne (1A3b)
 2. Rakennukset (1A4a ja 1A4b)
- Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät muuhun käyttöön jaeltu polttoaine kuten maatalouskoneet ja vesiliikenne

Neuvosto:

Sama soveltamisala kuin komission ehdotus. Opt-in mahdollisuutena sisällyttää muu ETS1 ulkopuolinen polttoaine. Lisäksi mahdollisuus kansalliseen veropoikkeukseen.

EP:

Yksityisen polttoaineen rajausta ulkopuolelle 2029 asti ja muuten laajempi kattavuus (all fuels). Soveltamisalan poikkeuksena maatalous ja kalastus.

BRT tulot ja sosiaalirahasto



- Päästökaupan tuloiksi arvioidaan keskimäärin 47 mrd. euroa vuodessa
- Päästökaupan tulot jäsenmaille, mutta ne tulisi käyttää päästökaupan yhteydessä perustettavan sosiaalirahaston rahoitukseen ja muihin päästövähennyksiä edistäviin toimiin (korvamerkintä)
 - Innovaatorahaston vahvistamiseen 150 milj. oikeutta

Sosiaalirahasto

- Sosiaalirahastosta tuettaisiin haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia, mikroyrityksiä ja liikenteen käyttäjiä sekä tulonsiirroin että tukemalla fossiilisten polttoaineiden käyttöä vähentäviä investointeja
- Rahaston käyttö vaatisi kansallisen ohjelman laatimisen
- Rahaston koko olisi 72,2 mrd. euroa, ja se toimisi v. 2025-2032
- Rahoitus tapahtuisi EU:n omista varoista (huutokauppatuloja siirrettäisiin jäsenmailta sosiaalirahastoon)

BRT tulot ja sosiaalirahasto



Neuvosto:

- Rahaston kokoa supistettu (59 mrd.) BRT käynnistymisen lykkäyksen myötä
- Rahoitus suoraan päästöoikeuksien huutokaupasta sekä osittain ETS1 innovaatorahaston päästöoikeuksista

EP:

- Kannattaa rahaston perustamista vaikka yksityiseen käyttöön tarkoitettu polttoaine on rajattu pois alkuvaiheessa
- EP ajatuksena ennakoon vähentää liikenne- ja energiaköyhyyttä

Muut keinot:

- Vaikutusten lievittämiseksi neuvotellaan myös muista keinoista kuin rahoituksesta mm. liiallisen hinnannousun mekanismista, hintasäätelystä ja hätäjarrusta

Kansallinen toimeenpano



- **Direktiivi tulee olla toimeenpantu 31.12.2023 mennessä**
- Kansallisesti päästökaupasta säädetään päästökauppalaissa (311/2011) ja laissa lentoliikenteen päästökaupasta (34/2010)
- Direktiivien uudistukset on tarkoitus toimeenpanna yhteen päästökauppalakiin ja samassa yhteydessä kumota voimassa olevat lait
- Uudessa päästökauppalaissa säädettäisiin kiinteiden laitosten, merenkulun ja lentoliikenteen päästökaupasta sekä erillisestä tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökaupasta
- Lainsäädännön valmistelua varten asetettu ohjausryhmä sekä neljä alatyöryhmää
- Työ käynnistetään arviomuistioiden laadinnalla. Arviomuistioissa esitetään direktiivin toimeenpanon sääntelyvaihtoehtoja ja vaikutuksia

Alustava aikataulu



11/22 Ohjausryhmän ja alatyöryhmien asettaminen.

3/23 Arviomuistioiden valmistuminen (sidosryhmätilaisuus)

4-5/23 HE luonnoksen valmistelu

5/23 Sidosryhmätilaisuus

6(7)/23 Lausuntokierros

8/23 Laintarkastus (arviointineuvosto)

9/23 HE:n viimeistely

10/23 HE eduskunnalle (budjettilaki)



Kiitos!