



# EU:n ilmastopaketti – miten neuvottelut ovat edenneet liikenteen ilmastoaloitteiden osalta?

Tiedotustilaisuus 31.5.2022

# 55-valmiuspaketin neuvottelujen tilanne

Puheenjohtajamaa Ranska tavoittelee jäsenmaiden yhteistä näkemystä liikennettä koskevista ehdotuksista kesäkuussa.

## Liikenneneuvosto 2.6.

- Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra-asetus (AFIR)
- Uusiutuvat ja vähäpäästöiset polttoaineet meriliikenteessä (FuelEU Maritime)
- Uusiutuvat polttoaineet lentoliikenteessä (FuelEU Aviation)

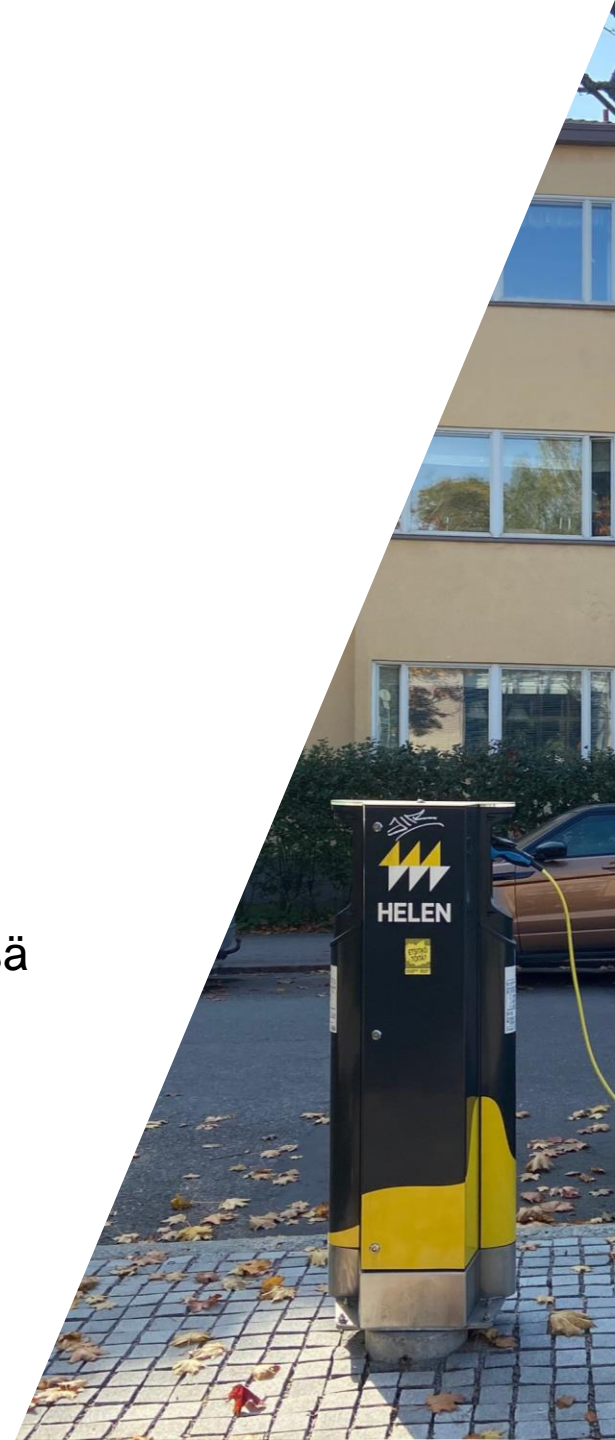
## Ympäristöneuvosto 28.6

- Päästökauppaa koskeva ehdotus
- Lentoliikenteen päästökauppa
- Henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvot



# Vaihtoehtoisten polttovoimien jakeluinfrastruktuuriehdotus (AFIR)

- Tavoitteena julkisen vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin EU:n laajuinen kehittyminen tie-, meri- ja lentoliikenteessä.
- Tieliikenteen osalta komission ehdotus sisältää sitovia tavoitteita mm. sähkölatausinfrastruktuurin rakentumiselle henkilö- ja pakettiautoille sekä raskaan tieliikenteen ajoneuvoille. Tavoitteet kohdistuvat jäsenvaltioille.
- Suomi suhtautuu ehdotukseen pääosin myönteisesti.
- Tieliikenteen sähkölatausinfrastruktuurin tavoitteiden osalta huomioitava, että Suomessa on paljon harvaan asutettuja alueita, joilla välimatkat ovat pitkiä ja liikennöinti vähäistä.
- Suomen vaikuttamistavoitteet on huomioitu hyvin 2.6. liikenneneuvostoon menevässä ehdotuksessa. Ehdotus sisältää kansallisia joustoja vähäliikenteisille alueille.





# Asetusehdotus meriliikenteen vaihtoehtoisista polttoaineista (FuelEU Maritime)

- Edellyttää alusten käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetin tehostuvan vähitellen 2025–2050.
- Käytännössä tarkoittaa velvoitetta siirtyä käyttämään uusiutuvia ja vähähiilisiä polttoaineita, 2050 jopa täysin päästöttömiä polttoaineita.
- Matkustaja- ja konttialuksille velvoite käyttää maasähköä satamassa 2030 alkaen.
- Asetuksen keskeiselle sisällölle kaikkien jäsenvaltioiden tuki.
- Suomelle ollut tärkeää riittävä kunnianhimon taso sekä kansallisen kilpailukyvyä varmistaminen.
- Suomen ehdotus talvimerenkulusta sai jäsenvaltioilta mittavaa tukea. Puheenjohtaja ehdottaa talvimerenkululle määräaikaista poikkeusta.
- Parlamentin puolella talvimerenkulku mukana vastuuvaliokunnan (TRAN) raporttiluonnoksessa.



# Asetusehdotus uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistämisestä (ReFuelEU Aviation)

- Tavoitteena varmistaa lentoliikenteen päästöjen kasvun pysäyttäminen sekä edistää lentoliikenteen tasapuolista kilpailuasetelmaa ottamalla käyttöön harmonisoidut uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttövelvoitteet EU:n alueella.
- Lentopolttoaineen jakelijoihin kohdistuva, vähitellen tiukentuva uusiutuvien lentopolttoaineiden sekoitevelvoite sekä lentoyhtiöihin kohdistuva uusiutuvan lentopolttoaineen käyttövelvoite alkaisivat komission ehdotuksen mukaan 2025.
- Jäsenvaltiot tukevat ehdotuksen tavoitteita yksimielisesti, mutta yksityiskohtiin liittyy edelleen avoimia kysymyksiä. Ehdotus on mennyt Suomen kannalta kokonaisuutena parempaan suuntaan.
- Suomi näkee ehdotetut toimet kannatettavina, mutta ne tulee toteuttaa tavalla, joka vähentää tehokkaasti lentoliikenteen päästöjä, ehkäisee hiilivuotoa ja huomioi lentoliikennealan toimintaedellytykset sekä jäsenvaltioiden saavutettavuuden.
- Polttoaineiden raaka-aineiden määrää ei kuitenkaan tule perusteettomasti rajata, jotta voidaan varmistaa kestävästi tuotettujen uusiutuvien lentopolttoaineiden riittävyys ja minimoida lisäkustannukset.



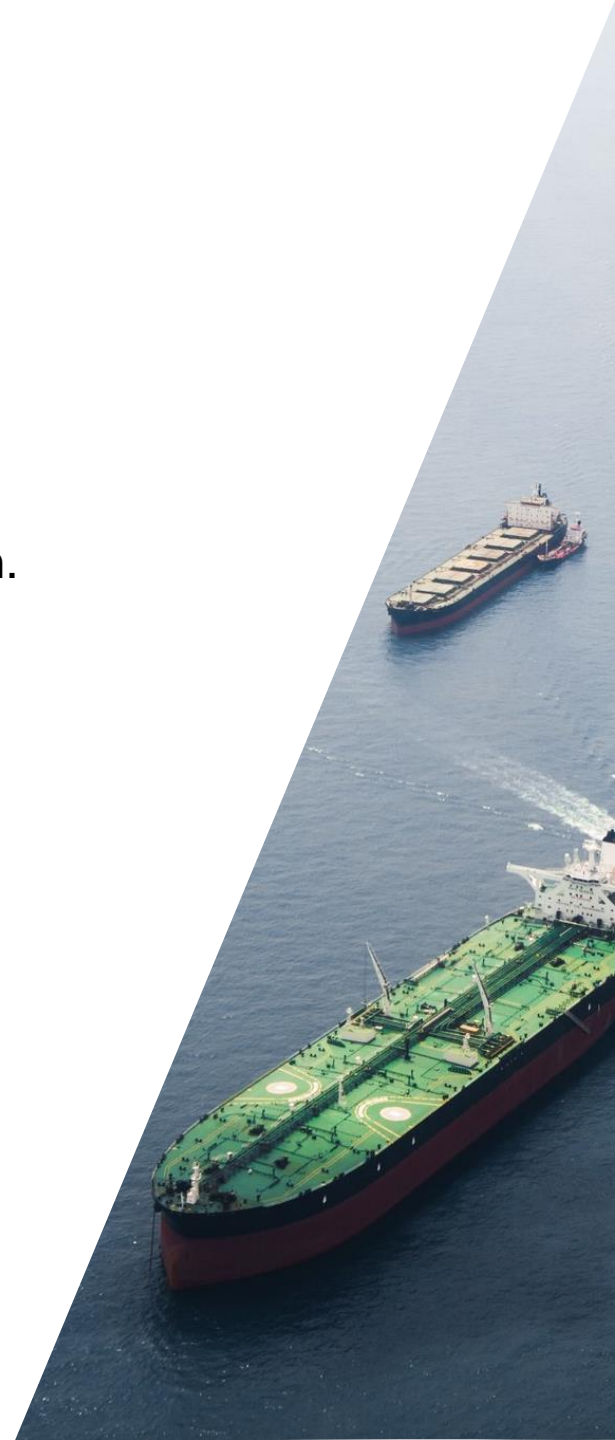
# Tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa

- Suomi tukee uuden EU:n laajuisen tieliikenteen ja rakennusten polttoaineet kattavan päästökaupan käyttöönottoa.
- Tieliikenteen ja rakennusten päästökaupan osalta keskustellaan:
  - päästöoikeuden hintakontrollimekanismista ja sen mahdollisesta vahvistamisesta,
  - voimaantulon aikataulusta ja
  - soveltamisalasta.
- Ratkaisu yhdessä ilmastotoimien sosiaalirahastoa koskevan ratkaisun kanssa.



# Meriliikenteen päästökauppa

- Suomelle meriliikenteen toimet ovat erityisen tärkeitä johtuen meriliikenteen merkityksestä ulkomaankaupallemme.
- Meriliikenteen päästökauppa pyritään käynnistämään nopeasti. Puheenjohtajamaa ehdottaa vuotta 2024 ja kevennettyä soveltamista ensimmäisen kolmen vuoden ajan.
- Päästökauppaa sovellettaisiin yli 5000 GT:n alusten hiilidioksidipäästöihin täysimääräisesti EU:n satamien välisillä reiteillä sekä puolelle päästöistä EU:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä.
- Jäsenmaat tukevat melko laajasti meriliikenteen päästökauppaa.
- Komission ehdotus ei huomionnut talvimerenkulkua tai muita jäsenmaiden erityisolosuhteita.
- Parlamentissa vastuussa oleva ympäristövaliokunta kannatti talvimerenkulun huomioimista vuoden 2029 loppuun asti.





# Talvimerenkulku

- Suomelle on prioriteetti, että talvimerenkulku huomioidaan merenkulkua koskevissa aloitteissa.
- Suomi on ollut asiassa hyvin aktiivinen ja Suomen viesti on ollut yhtenäinen.
  - Vaikuttamista on tehty päästökaupan osalta vuodesta 2020.
  - Konkreettiset ehdotukset siitä, miten talvimerenkulun aiheuttama lisähaitta tulisi ottaa huomioon päästökaupassa ja FuelEU Maritimessa.
  - Talvimerenkulun tärkeyttä on pidetty esillä muiden jäsenvaltioiden ja EU-instituutioiden kanssa, vaikuttamiseen ovat osallistuneet useat ministerit.
  - Suomalaismepit ovat olleet hyvin aktiivisia.
  - Sidosryhmiä on kuultu ja pidetty ajan tasalla.





# Lentoliikenteen päästökauppa

- Komission ehdotuksessa kaksi keskeistä tavoitetta:
  - päästökaupan tehostaminen erityisesti päästöoikeuksien ilmaisjaon vähentämisen kautta ja
  - kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIAn toimeenpano ja yhdistäminen päästökauppaan.
- Suomen näkökulmasta päästökaupan kannatusta saaneet tehostamistoimet ovat hyväksyttävissä, mutta toimialan tukemista tulisi vielä arvioida jatkoneuvotteluissa.
- Yhtenä vaihtoehtona uusiutuvien lentopolttoaineiden ja päästökaupan yhteyden vahvistaminen, mikä vähentäisi lisäkustannuksia ja kannustaisi kestävien polttoaineiden käyttöön.
- Suomi korostanut, että lentoliikenteen kaltainen globaali toimiala tarvitsee globaaleja ilmastoratkaisuja.



# Henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvot

- Uusien ajoneuvojen päästöraja-arvot kiristyisivät vuonna **2030 henkilöautojen osalta -55 %** (nyt -37,5 %) ja **pakettiautojen osalta -50 %** (nyt -31 %).
- Komissio esittää raja-arvojen kiristämistä henkilö- ja pakettiautoille **-100 %** vuonna **2035**.
- Esitetyillä raja-arvoilla polttomoottorikäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen valmistaminen loppuisi käytännössä vuonna 2035. Myös ladattavien hybridien ja kaasuajoneuvojen valmistaminen loppuisi viimeistään vuonna 2035.
- Jäsenmaat tukevat melko laajasti komission ehdotuksen mukaisia raja-arvoja.
- Suomelle tärkeä vaikuttamistavoite on ollut kaasuautojen huomioiminen asetuksessa omana kokonaisuutenaan.
- Biokaasun liikennekäyttö on Suomelle tärkeä myös raskaan kaluston CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksessa, josta komissio julkaisee ehdotuksen loppuvuodesta 2022.



# Mitä seuraavaksi?

## Neuvosto

- Neuvoston yhteisiin näkemyksiin pyritään liikenneneuvostossa 2.6. ja ympäristöneuvostossa 28.6.
- Jos jäsenmaiden yhteisen kannan muodostaminen ei jonkun ehdotuksen kohdalla onnistu, käsittelyä jatketaan todennäköisesti Tšekin johdolla.

## Parlamentti

- Parlamentin vastuuvaliokuntien ja täysistunnon äänestykset parlamentin kannoista toukokuun ja lokakuun välillä.

## Trilogit

- Kun parlamentin kanta ja jäsenmaiden yhteiset kannat on muodostettu, käynnistetään trilogineuvottelut, joissa haetaan yhteistä näkemystä ehdotusten lopullisesta sisällöstä jäsenmaiden, parlamentin ja komission välillä.







# Kiitos!

[lvm.fi](http://lvm.fi) Twitter: [@lvmfi](https://twitter.com/lvmfi)

[#Fitfor55](https://twitter.com/lvmfi)

**LVM** LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ