Sanna Syri, Aalto-yliopisto
12.11.2021

Lausunto Valtioneuvoston U-kirjelmään U 60/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)

Valtioneuvoston kirjelmä koskee EU:n komission ehdotusta päästökauppadirektiivin muuttamisesta ja markkinavakausvarantopäätöksen muuttamista.

Tuon esiin seuraavat näkökohdat:

- Komission esitys on perusteltu osana EU:n siirtymää ilmastoneutraaliuteen vuoteen 2050 mennessä. On tärkeää että EU:n päästökaupan vahvistamiseksi ja komission ehdottaman -61%:n päästövähennystason saavuttamiseksi kiristetään lineaarista päästövähennyskerrointa ja laajennetaan toimia eri sektoreihin/päästölähteisiin. Kannatan valtioneuvoston näkemystä päästökaupan kiristämisen tarpeellisuudesta.

Meriliikenne

- Meriliikenteen lisääminen EU:n hiilidioksidin päästökauppaan on kannatettavaa tehokkaan kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämisen näkökulmasta. On tehokkainta ulottaa järjestelmä kaikkeen EU-alueen satamiin tulevaan ja lähtevään liikennöintiin, sillä rajauksella että pienimmät aluskoot on perusteltua rajata pois. Komission ehdotuksessa liikenne EU-satamista kolmansiin maihin otetaan huomioon 50%:sti. EU etenee nyt tällä sektorilla nopeammin kuin meriliikenteen kattojärjestö IMO, ja nopeammalla etenemisellä on perusteltua varmistaa se muutos, joka voidaan EU-satamiin liikennöintiin kohdistuen saada. IMO:n tämänhetkinen päästövähennystavoite on kv. meriliikenteen 50% kasvihuonekaasujen vähennys vuoteen 2050 mennessä vuodesta 2008. Meriliikenteen päästökauppa tulee aiheuttamaan ainakin toistaiseksi (riippuen IMO:n etenemisestä) kilpailuhaittaa EU:sta globaaleille markkinoille lähteville kuljetuksille.

- EU:ssa ja Suomessa toimii merkittävä määrä toimijoita, jotka toimittavat teknologisia ratkaisuja meriliikenteen päästöjen vähentämiseen. Tämä EU:n sääntely tulee tarkoittamaan näille yrityksille kasvavia liiketoimintamahdollisuuksia. Kansainvälisen meriliikenteen tehokas päästöjen vähentäminen tulee olemaan välttämätöntä ilmastonmuutoksen tehokkaassa hillinnässä.

- Meriliikenteen päästökaupan osalta EU:n tulisi aktiivisesti seurata, onko tarkoituksenmukaista rajata järjestelmä vain hiilidioksidiin. Uusimmat tutkimustiedot LNG-alusten suurista metaanipäästöistä ovat erittäin huolestuttavia, ja sikäli

järjestelmän laajentamista metaanipäästöihin tulisi harkita. Metaaniin laajentaminen voisi kuitenkin vaatia esim. laivakohtaisia mittausjärjestelmiä ja sen realistisuus tulisi arvioida.

- Mielestäni on perusteltua ajaa Suomelle talvimerenkulun huomioimista meriliikenteen päästökaupassa. Tämä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi jäävahvistusten aiheuttaman lisäpolttoaineen kulutuksen määrää vastaavalla ilmaisjaolla. Yhdyn valtioneuvoston kantaan että jäänmurtajia ei ole tarkoituksenmukaista tuoda tämän päästökaupan piiriin.

Liikenteen ja rakennusten erillinen päästökauppa

- Liikenteen ja rakennusten päästökauppa EU-tasolla on sikäli kannatettava, että se varmistaa hiilidioksidipäästöjen hinnoittelun kaikissa jäsenmaissa näillä sektoreilla ja määritelmän mukaisesti luo päästölle EU-tasoisen hinnan. Eri EU-maissa on hyvin erilaiset verotasot näiden sektorien polttoaineen käytössä, ja tämä varmistaa hiilidioksidipäästön hinnoittelun. Tämä koskisi polttoaineiden jakelijoita, mikä on järkevä järjestely näille sektoreille.

- EU:n tasolla liikenteen ja rakennusten päästökauppa on tarpeellinen ja tervetullut taloudellinen mekanismi vahvistamaan siirtymää pois rakennuskohtaisesta lämmityksestä fossiilisilla polttoaineilla. Tämä kohdistuisi Keski- ja Etelä-Euroopassa hyvin laajasti rakennusten lämmitykseen. Yleisin polttoaine on maakaasu, lisäksi öljylämmitystä käytetään merkittävästi monissa maissa. Tämä päästökauppa tuo EU-laajuisen lisäkustannuksen fossiilisilla polttoaineilla lämmittämiseen, ja toimi on oikeansuuntainen.

- Korkean polttoaineverotuksen maissa, kuten esimerkiksi liikennesektori Suomessa, tämä päästökauppa nostaisi jo nykyisellään kalliiksi koettuja polttoainehintoja. Liikenteen polttoaineiden hinnan nousu tehostaa jonkin verran päästöjen vähentämistä, mutta samalla kohdistuu osittain hyvin epäoikeudenmukaisesti suhteessa asukkaiden maksukykyyn ja tarjolla oleviin vaihtoehtoihin (esim. maaseutu- vs. kaupunkiasukkaat). Tähän tulisi Suomessakin jatkossa kiinnittää huomioita toimien sosiaalisen hyväksyttävyyden varmistamiseksi.

- Suomessa rakennusten lämmityksessä kaukolämpö on yleisin ratkaisu, ja rakennuskohtainen fossiilisten polttoaineiden käyttö on melko vähäistä sekä vähenemässä edelleen. Tuki öljylämmityksestä luopumiseen on ollut Suomessa menestyksekäs toimi. Rakennusten lämmityksen osalta muutos Suomelle ei siis olisi merkittävä.

Varautuminen hiilidioksidin talteenottoon

- On hyvä että komission esityksessä huomioidaan myös mahdollisuus hiilidioksidipäästöjen talteenottoon. Esityksen mukaan näin toimiessa ei päästöoikeuksia tarvitsisi palauttaa. On odotettavissa että mikäli päästöoikeuksien hinta säilyy korkeana, kiinnostus talteenottoon kasvaa. Talteenotto voi olla tärkeä osa tehokasta siirtymää hiilineutraaliuteen, ja esitys on talteenoton kanssa yhteensopiva.

Kunnioittaen,



Sanna Syri
Energiatekniikan ja energiatalouden professori
Aalto-yliopisto, insinööritieteiden koulu
sanna.syri@aalto.fi