Asiantuntijalausunto
Asianumero: E 10/2024 vp
Päivämäärä: 28.3.2024

Sara Österberg, Niina Honkasalo, Saara Jääskeläinen
Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Liikenne ja viestintäministeriön lausunto valtioneuvoston selvityksestä E 10/2024 vp: Komission tiedonanto - EU:n vuoden 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää liikenne- ja viestintävaliokuntaa kutsusta kuultavaksi. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut valtioneuvoston kantojen valmisteluun ja yhtyy E-kirjeessä esitettyyn valtioneuvoston kantaan. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta kiinnitämme huomiota erityisesti seuraaviin linjauksiin, jotka koskettavat liikennettä osana EU:n ilmastoarkkitehtuuria tai keskittyvät liikenteen sektorikohtaisiin politiikkatoimiin:

Komission tiedonannossa ei ehdoteta uusia politiikkatoimia liikenteen päästövähennysten edistämiseksi, vaan päästövähennykset nojaavat olemassa oleviin aloitteisiin ja toimiin. Sen sijaan komissio tuo esille mahdollisuuksia kehittää nykyisiä toimia. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena, että komissio ei ehdota kokonaan uusia politiikkatoimia. Keskeistä on 55-valmiuspaketin toimeenpano.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Suomen kannan mukaisesti tärkeänä, että lento- ja meriliikenteen vähäpäästöisten ja päästöttömien polttoaineiden saatavuus paranee. On hyvä, että komissio kiinnittää tähän huomiota tiedonannossa. Vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuden parantuminen ja hintojen alentuminen edistäisivät päästövähennyksiä ja parantaisivat kilpailukykyä.

Suomen kannassa todetaan seuraavaa päästökaupasta: *”Suomi katsoo, että EU:n päästökaupan tulee pysyä EU:n ilmastopolitiikan keskiössä myös jatkossa, sillä päästökauppa mahdollistaa päästöjen vähentämisen mahdollisimman kustannustehokkaasti ja ennakoitavasti koko EU:n alueella. Päästökauppa mahdollistaa EU:n laajuisen, toimivaan markkinaan perustuvan päästöjen hinnoittelun”*

Päästökauppa koskee liikenteessä tällä hetkellä ETA:n sisäistä lentoliikennettä ja meriliikennettä EU:n satamien välillä 100-prosenttisesti ja EU:n ja kolmansien maiden satamien välillä 50-prosenttisesti. Lisäksi aikaisintaan vuonna 2027 on tulossa käyttöön polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa, joka kattaa tieliikenteen, rakennusten erillislämmityksen, rakentamisen sekä nykyisen yleisen päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja energiantuotannon fossiilisen polttoaineen.

Liikenne- ja viestintäministeriön pitää keskeisenä seuraavaa meri- ja lentoliikenteen päästövähennystoimia koskevaa linjausta Suomen kannassa: *”Meri- ja lentoliikenteen päästövähennyksiä tulisi edistää ensisijaisesti riittävän määrätietoisin kansainvälisin toimin. Mahdollisesti syntyvää kaksinkertaista taakkaa tulee EU:n toimissa estää ja purkaa.”* Kansainvälisessä merenkulkujärjestö IMO:ssa neuvotellaan parhaillaan keskipitkän aikavälin toimista IMO:n päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Näihin keinoihin kuuluu myös polttoainestandardi ja taloudellinen ohjauskeino. Toimet on tarkoitus ottaa käyttöön 2027

alkaen. Komissio on velvoitettu arvioimaan päästökauppadirektiiviä IMO:n päästyä toimista sopuun. Lentoliikenteessä sovelletaan kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvun hyvittämiseen velvoittavaa järjestelmää eli CORSIA:a. Vuonna 2027 käynnistyy CORSIA:n soveltamisen pakollinen vaihe, jolloin muun muassa Kiinan, Venäjän ja Intian olisi tarkoitus tulla järjestelmän piiriin. EU:ssa on sovittu, että komissio arvioi 1.7.2026 mennessä CORSIA-järjestelmän vaikuttavuutta ja tiettyjen kriteereiden täyttyessä esittää päästökaupan laajentamista ETA-alueelta lähteviin lentoihin. Mikäli soveltamisalasta ei sovita mitään ennen vuotta 2027, laajenee lentoliikenteen päästökauppa 1.1.2027 sekä ETA-alueelta lähteviin, että sinne saapuviin lentoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Suomen kannan mukaisesti edelleen keskeisenä, että talvimerenkulku huomioidaan meriliikenteen päästövähennystoimissa. Lisäksi pidetään tärkeänä, että meillä tärkeässä asemassa olevien mitoiltaan- ja massoiltaan suurempien ajoneuvoyhdistelmien suhteellisesti alemmat päästöt huomioidaan eri aloitteissa. Myös huoltovarmuus tulee huomioida liikenteen päästövähennystoimissa.

Taakanjakoasetukseen, jonka piiriin tieliikenne kuuluu, tulee tehdä liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan jatkossa muutoksia. Kuten Suomen kannassa todetaan: *”Taakanjakoasetus nykymuodossaan ja siihen sisältyvä bruttokansantuote asukasta kohden perusteinen jäsenmaakohtaisen velvoitteen asettamismetodi eivät edistä kustannustehokkaasti ja kestävästi siirtymää kohti EU:n ilmastoneutraaliutta. Suomi korostaa, että EU-tason ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi on jäsenmaiden päästövähennysvelvoitteiden välisten erojen kavennuttava merkittävästi tai poistuttava vuoteen 2040 mennessä, mikäli taakanjakoasetus säilyisi nykymuotoisena. Kustannustehokkuuden edistämiseksi erityisesti taakanjakosektorilla olisi tärkeää mahdollistaa joustojen käyttö nykyistä laajemmin.”*

Suomella on tällä hetkellä yksi EU:n tiukimmista päästövähennysvelvoitteista taakanjakosektorilla. Tieliikenne on taakanjakosektorin suurin yksittäinen päästölähde, jolloin kustannukset helposti kohdentuvat nimenomaan liikennesektorille. Nykyisen taakanjakoasetuksen seurauksena kustannukset Suomessa voivat nousta enemmän kuin muualla EU:ssa. Tämä on haastavaa jo huomioiden Suomen pitkät etäisyydet. Suomessa on vuosien varrella arvioitu nykyisten, käytössä olevien päästövähennyskeinojen kustannustehokkuutta, ja suhteessa esimerkiksi päästökauppasektorin päästövähennystoimien hintaan, kustannukset nousevat helposti hyvin korkeiksi. Tyypillisesti liikenteen päästövähennystoimet Suomessa maksavat useita satoja euroja hiilidioksiditonnia kohti. Jotta ilmastotoimien kustannustehokkuutta saataisiin parannettua, olisi tärkeää kasvattaa järjestelmän joustavuutta ja toteuttaa päästövähennyksiä siellä, missä ne tulisivat halvimmiksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy Suomen kantaan, jonka mukaisesti on tärkeää arvioida, missä määrin nykyisen taakanjakosektorin päästöjen vähentäminen voisi edetä uuden jakelijoiden päästökaupan (ETS2) ja sen tehostamisen kautta ja siten korvaten taakanjakosektorin jäsenmaakohtaisten velvoitteiden kasvattamista.

Jakelijoiden päästökaupan soveltamisala on osoittautunut toimeenpanon kannalta haasteelliseksi ja LVM katsoo Suomen kannan mukaisesti, että tähän tulisi kiinnittää huomiota jatkossa päästökauppaa edelleen kehitettäessä. Kuten Suomen kannassa

todetaan, EU:n yleisen päästökaupan sekä jakelijoiden päästökaupan yhdistäminen ei ole ajankohtaista ainakaan heti vuodesta 2031 alkaen.