Suomen Varustamot

LAUSUNTO 01.04.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: EU/434/2024-TEM-3 **, E-kirje ; Komission tiedonanto teollisesta hiilenhallinnasta EU:ssa**

SV yhtyy E kirjeessä esitettyyn Suomen kantaan, koska EU laajuinen **teollinen hiilenhallinta** tulee olemaan **ratkaisevassa roolissa, jotta EU:n asettamat 2040 ja 2050 ilmastotavoitteet olisivat saavutettavissa**. EU:n tavoitteet hiilidioksidin talteenotolle vuosille 2040 ja 2050 ovat kunniahimoiset. Tiedonannossa esitetty lähestymistapa, että ennen vuotta 2030 keskitytään puitteiden luomiseen (varastokapasiteetti, kuljetusinfrastruktuurin kehittäminen ja markkinasäännöt) on perusteltu.

SV yhtyy Suomen kannassa esitettyyn kirjaukseen, että kaukana teollisesta keskittymistä ja varastopaikoista sijaitsevien talteenottolaitoksien kuljetustarpeet tulee huomioida ja että **hiilidioksidin merikuljetuksille luodaan edellytykset myös lähimerenkulussa**. Hiilidioksidin **merikuljetukset edustavat joustavimman tavan kuljettaa suuria määriä talteen otettua hiilidioksidia loppusijoitettavaksi ja/tai uudelleen hyödynnettäväksi ja kierrätettäväksi**. Hiilidioksidin merikuljetukset eivät vaadi kiinteiden jakeluputki infrastruktuurin rakentamista, jotka ovat yleensä kalliita ja edellyttävät suuria ja pitkiä rakennushanke projekteja. SV:n näkemys on että EU:n teollisen hiilenhallinnan sääntelyn tulee kehittää sellaiseksi, joka mahdollistaa talteen otetun hiilidioksidin teknologia neutraalin kuljetuksen, myös silloin kun sitä on sidottuna toiseen aineeseen/materiaaliin. Keski-Euroopassa on suurimpien satamien yhteydessä jo kehitteillä ja rakenteilla terminaaleja talteen otetulle ja nesteytetylle hiilidioksidille. Löytyy myös **eurooppalaisia laivayhtiöitä, jotka ovat kiinnostuneita investoimaan erikoisaluksiin, jotka kykenevät kuljettamaan nesteytettyä hiilidioksidia, esim loppusijoitettavaksi Pohjanmerellä sijaitseviin tyhjiin öljy – ja kaasulähteisiin**, mutta lopullinen investointipäätös riippuu teollisen hiilenhallinta sääntelyn kokonaisuudesta. Suomen teollisuudessa löytyy paljon biogeenistä hiilidioksidia, jonka ympärille on mahdollista rakentaa hiilidioksidin arvoketjuja ja jatko valmistaa kalliimpia kemiallisia tuotteita esim polttoaineita ja mahdollisesti myös vienti raaka-aineeksi, jos biogeenisestä hiilidioksidista on suurempaa kysyntää muualla.

Lausunnon yhteydessä, **SV haluaa nostaa esiin laivan päällä tapahtuvan hiilentalteenotto teknologian, asia mikä on kehitteillä myös Suomessa**. Esimerkiksi hiiltä voi poistaa kaasumaisista fossiilisista polttoaineista, ja ennen sinisen vedyn käyttöä aluksen voimaanlähteessä, jolloin vety polttoaineen käytöstä ei synny hiilidioksidipäästöjä. Tämän talteenotto prosessin jäännösaineeksi muodostuu kiinteämuotoista hiiltä, joka voidaan käyttää teollisuuden raaka-aineena. Vaihtoehtoisesti erilaisilla päästövähennyksen jälkikäsittely teknologioilla, hiilidioksidia voidaan ottaa talteen savukaasuista, jotka syntyvät polttomoottorissa hiiltä sisältävän polttoaineen käytön seurauksena. Laivan päällä talteen otetusta hiilestä voidaan valmistaa tuotteita, joka korvaa muuta fossiilista hiiltä. Laivan päällä tapahtuva hiilen talteenottoa on myös tunnistettu IMO:ssa yhtenä lähes-nolla ja nolla-päästöteknologiana. Kansanvälistä sääntelyä laivan päällä tapahtuvalla hiilen talteenotolle ei löydy ja vasta hiljattain IMO:ssa päätettiin, että sellaista pitää kehittää.

Alueellisessa päästövähennyssääntelyssä kuten päästökauppa järjestelmässä, mihin meriliikenne sisällyttiin 1.1.2024, tunnistetaan myös hiilentalteenotto. Vaikka hiilen talteenottojärjestelmiä on jo asennettu laivoihin, alueellisessa sääntelyssä laivan päällä tapahtuvalle hiilentalteenotolle ei valitettavasti löydy kannustimia, koska talteenottaja joutuu hiilidioksidin eteenpäin myynnin yhteydessä ostamaan täysmääräisesti myös päästöoikeuksia polttoaineen käytöstä aiheutuvista päästöistä, vaikka aluksen CO2e päästöjä on osittain otettu talteen laivassa ja kemiallisestisidottu kierrätettäviin tuotteisiin. Todellisuudessa tällaisia meriliikenteen päästövähennys teknologioita kehitetään, mutta tällä hetkellä EU säädökset eivät kannusta tekemään kaikkia kalliita investointeja. **SV:n näkemys on, fossiilisen hiilidioksidin talteenotosta ja hyödyntämisestä tulisi tehdä kannattavampaa, kun päästöoikeuksien maksamisesta ilman talteenottoa, koska laivan päällä tapahtuva hiilentalteenotto johtaa viimein vähentyneisiin kokonaispäästöihin myös meriliikenteessä**. Hiilentalteenotto investoinnit merenkulussa ovat merkittävät, mutta näiden teknologioiden elinkaariaikaiset kokonaiskustannukset saattavat kuitenkin olla kilpailukykyisiä suhteessa nollapäästöisiin polttoaineiden käyttöön, mikäli eräiden luokituslaitosten kuten DNV ja LR laatimien selvityksiin on uskomista. SV:n näkemys on, että laivanpäällä tapahtuvaan hiilen talteenottoon tulee meriliikenteessä suhtautua neutraalisti, ja lähinnä nähdä yhtenä lähes-nolla ja nollapäästö teknologiana muiden joukossa. SV:ssa emme usko, että tällä teknologialla korvataan vaihtoehtoisten ja synteettisten sähköpolttoaineiden käyttöönottotarvetta tulevaisuudessa, mutta teknologia löytää todennäköisesti asemansa sellaisessa alusliikenteessä, missä talteen otetun hiilien ympärille on mahdollista rakentaa arvoketjua.

SV toivoo, että kun komissio seuraavaksi keskittyy teollisen hiilenhallinnan puitteiden luomiseen EU:ssa, että tunnistetaan myös teknologian hyödyntämismahdollisuudet meriliikenteessä ja siten että markkinasäännöt, ja kuljetusinfrastruktuurit huomioisivat myös meriliikenteen tarpeet.

Suomen Varustamot
Mats Björkendahl