EU:n 2040 ilmastotavoite ja eteneminen kohti 2050 ilmastoneutraalisuutta, E 10/2024 vp
Eduskunnan liikennevaliokunnan kuuleminen 3.4.2024

Komissio antoi helmikuun alussa tiedonannon EU:n 2040 ilmastotavoitteesta ja etenemisestä kohti ilmastoneutraalia Eurooppaa vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi julkaistiin tiedonanto teollisen hiilenhallinnasta. EU:n 2040 ilmastotavoitteesta ja etenemisestä päätetään seuraavalla EU:n viisivuotiskaudella 2024–2029.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut kunnianhimoiseen ilmastopolitiikkaan ja näkee, että se voidaan toteuttaa yritysten kilpailukyky säilyttäen ja sitä jopa parantaen. Vihreä siirtymä vaatii massiivisia investointeja, mutta se luo samalla merkittävää kasvupotentiaalia ja uusia vientimahdollisuuksia suomalaisille yrityksille.

EK kiittää mahdollisuudesta kommentoida Suomen kantoja EU:n 2040-ilmastotavoitteeseen ja energia- ja ilmastolainsäädännön rakenteeseen. **EK pitää Suomen kantoja hyvin valmisteltuina ja perusteltuina.**

Ilmastotiedonannosta hyviä eväitä jatkoon – kilpailukykytoimia lisättävä EU:ssa

Komission ilmastotiedonanto on kunnianhimoinen ja sen tavoitteen saavuttaminen edellyttää kaikkien päästöjä vähentävien teknologioiden hyödyntämistä. Oikein toteutettuna energia- ja ilmastopolitiikka paitsi vähentää päästöjä, myös luo edellytykset vihreälle kasvulle sekä parantaa Euroopan energiaomavaraisuutta ja huoltovarmuutta.

Ensi viisivuotiskaudella avautuu mahdollisuus uudistaa EU:n energia- ja ilmastopolitiikan keskeisiä työkaluja ja periaatteita tarvittavilta osiltaan vuosille 2031–2040. Tärkeää on myös komission viesti jatkuvuudesta: vuoteen 2030 ulottuvaa lainsäädäntöä ei tulla uudestaan avaamaan, vaan päinvastoin korostetaan sen toimeenpanoa.

Komission päästövähennysprosentti on samassa haarukassa EK:n marraskuussa 2023 julkistaman näkemyksen kanssa. EU:n 2040 ilmastotavoitteen taso tulee mahdollistaa ilmastoneutraali Eurooppa vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi tavoitteen tulee olla linjassa Pariisin sopimuksen ilmastotavoitteiden kanssa ja perustua parhaaseen käytettävissä olevaan tieteelliseen tietoon. **Suomalaisen elinkeinoelämän mukaan kasvihuonekaasujen nettovähennystavoite pitäisi asettaa vähintäänkin janalle vuodesta 2030 vuoteen 2050**. Päästövähennysten prosenttiluku voisi olla tätä suurempikin, kunhan valitun energia- ja ilmastopolitiikan rakenne on toimiva ja

kustannustehokas. Lisäksi EK katsoo, että EU:ssa tulisi jatkossakin asettaa vuodelle 2040 sitova kasvihuonekaasupäästöjen nettovähennystavoite rinnakkaisten nielu- ja päästövähennystavoitteiden sijaan.

EK korostaa, että **päästöjä tulee vähentää kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti, teknologianeutraalisti ja ennakoitavasti** kaikilla aloilla, ja on hyvä, että nämä periaatteet ovat Suomen kannassa vahvasti mukana.

EU:ssa on huolehdittava nykyistä paremmin siitä, että vihreä siirtymä vahvistaa EU:n talouskasvua ja kansainvälistä kilpailukykyä, erityisesti verrattuna Yhdysvaltoihin, Kiinaan ja Intiaan. Komission tiedonannossa on tähän aika vähän rakennuspalikoita. Voimakkaasti muuttuvassa energianäkymässä joustavuus keinossa on ensisijaisen tärkeää, joten jatkossa pitäisi vähentää erilaisten sitovien tavoitteiden ja yksityiskohtaisuuden suureksi paisunutta määrää.

Liikenne ja logistiikka EU2040 ilmastotiedonannossa

Elinkeinoelämälle on tärkeää, että Suomen logistinen sijainti, talviolosuhteet ja pitkät sisäiset välimatkat huomioidaan EU-valmistelussa ja -päätöksenteossa. Liikenteen päästöohjauksen tulee varmistaa hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen sekä olla teknologianeutraalia, kustannustehokasta ja niin markkinaehtoista kuin mahdollista. Meri-, lento-, ja tieliikenne sisältyvät vuoteen 2031 mennessä kokonaan EU:n päästökauppamekanismeihin. Myös raideliikenne on sähkön käytön osalta päästökaupan piirissä.

Liikenteen osalta komission ilmastotiedonannossa on hyvät kirjaukset, joissa todetaan, että uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden hinta on avaintekijä liikennepalvelujen kilpailukyvylle erityisesti meri- ja lentoliikenteessä. Riittävän raaka-aineen saannin varmistaminen on avaintekijä, jotta tavoitteet saavutetaan kustannustehokkaasti. Tähän tarvitaan täsmätoimia, myös säädännössä. Lisäksi komissio toteaa, että vähäpäästöisten ja päästöttömien polttoaineiden (ml. sähköpolttoaineet ja kestävät biopolttoaineet) kehittymisen esteitä poistetaan ja meri- ja lentoliikenteelle annetaan etusija näihin polttoaineisiin.

Suomen kantaan on EK:n näkemyksen mukaan hyvin kirjattu **meri- ja lentoliikenteessä kansainvälisten sopimusten ja toimien ensisijaisuus** sekä kaksinkertaisen taakan välttäminen EU:n toimissa. **Talvimerenkulku** tulee huomioida meriliikenteen päästövähennystoimissa, kuten Suomen kannassa todetaan.

Meri- ja lentoliikenteen tavoitteista ja keinoista sovitaan ensisijaisesti kansainvälisissä järjestöissä Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteiden mukaisesti. EU:n tulee ensisijaisesti sopia kansainvälisen meriliikenteen

päästövähennystavoitteista ja ilmastotoimista IMO:ssa. Kun globaali päästöjen vähentämisjärjestelmä tulee voimaan, ei ole enää perustetta ylläpitää päällekkäistä alueellista EU:n päästökauppaa.

Kansainvälisten lentojen päästövähennyksiä EU:n tulee edistää kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn toimilla, jolloin kilpailuasetelma on tasapuolinen kaikille toimijoille. EU:n päästökauppaa ei tule laajentaa ETA-alueen ulkopuolelle, kun komissio tarkastelee lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan mahdollista laajentamista viimeistään vuonna 2026.

Suomen kannassa pidetään hyvänä, että komissio ei tiedonannossa ehdota uusia politiikkatoimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, vaan päästövähennykset nojaavat nykyisiin aloitteisiin ja toimiin. EK pitää tätä oikeana linjana, mutta kiinnittää huomiota nykyisessä regulaatiossa oleviin haasteisiin.

Talvimerenkulun huomioiminen

Suomen ulkomaankaupan tavaraliikenne kuljetetaan yli 90 % meritse. Talviolosuhteiden takia meriliikenteessä on käytössä jäävahvisteinen aluskanta, josta aiheutuu lisäkustannuksia vienti- ja tuontialoille. Talvimerenkululle tarvitaan pysyvät ja täysimääräiset hyvitykset meriliikenteen päästövelvoitteissa, jotta saavutetaan tasaveroiset kilpailuedellytykset.

Talvimerenkulun huomioiminen koskee nykyisellään päästökaupassa alusten jäävahvisteisuutta. Huomioiminen on säädetty määräaikaiseksi vuoden 2030 loppuun saakka. Jäissä kulun aikaista lisäkustannusta ei ole otettu huomioon. Talvimerenkululle tarvitaan täysimääräinen ja pysyvä hyvitys päästökaupassa, ja Suomessa tulee valmistautua vaikuttamaan tähän kaikin keinoin EU:n ilmastotoimissa vuoteen 2040 ulottuvalla kaudella.

Merenkulun vaihtoehtoisten polttoaineiden velvoitteessa talvimerenkulku hyvitetään siten, että jäävahvisteisille aluksille tulee pysyvä hyvitys ja jäissä kulun aiheuttama lisä hyvitetään vuoden 2034 loppuun saakka. Tätä direktiiviä tulee muuttaa niin, että myös jäissäkulun aiheuttama lisä hyvitetään pysyvästi.

Energia- ja ilmastopolitiikan rakenne ja lainsäädäntötoimet jatkossa

On hyvä, että Suomi kannassaan korostaa, että EU:n 2040 ilmastotavoitteen lisäksi on tarkasteltava EU:n nykyisen energia- ja ilmastolainsäädännön rakenteen tarkoituksenmukaisuutta ja toimivuutta sekä mietittävä erilaisia vaihtoehtoja.

EK on samaa mieltä Suomen kannan kanssa, että **päästökaupan tulee pysyä EU:n ilmastopolitiikan keskiössä** myös jatkossa, sillä päästökauppa mahdollistaa päästöjen vähentämisen mahdollisimman kustannustehokkaasti

ja ennakoitavasti koko EU:n alueella. Päästökauppojen (nykyinen ja tuleva uusi päästökauppa polttoainejakelijoille) päästöoikeuksien määrä menee nollaan vuoden 2040 tienoilla, joten tähän on varauduttava hyvissä ajoin kaudella 2031–2040. Tästä ei ole mainintaa komission tiedonannossa eikä Suomen kannoissa.

EK pitää tärkeänä, että EU-sääntely mahdollistaa **kaikkien uusien ilmastoteknologioiden kehityksen ja käyttöönoton.** Suomen kannalta tällaisia keinoja ovat esimerkiksi tekninen hiilensidonta ja nielut ja eli hiilidioksidin talteenotto, varastointi ja uudelleenkäyttö. Suomen kannan tapaan EK katsoo, että päästövähennysten lisäksi on tärkeää luoda riittäviä EU-tason kannustimia hiilinielujen aikaansaamien poistumien kasvattamiseksi sekä teknisten nielujen käyttöönoton vauhdittamiseksi. EK pitää myös arvokkaana, että Suomi kannassaan näkee tärkeänä tarkastella kannusteita ja laskentasääntöjä, joilla voidaan edistää erityisesti bioperäisen hiilidioksidin talteenottoa, hyödyntämistä ja varastointia.

EK huomauttaa, että yhteiskunnan sähköistäminen on välttämätöntä fossiilienergiasta eroon pääsemiseksi. Siksi **ydinvoimaa on kohdeltava uusiutuvan energian rinnalla yhtenä vähäpäästöisenä energiamuotona**, joten onkin hyvä, että se on nostettu sekä komission tiedonannossa että Suomen kannassa esiin. Ydinvoiman ja siihen liittyvän verkkosähkön käytön hyväksyttävyys eri EU- lainsäädännöissä edistää myös puhtaan vedyn tuotantoinvestointeja Suomessa.

EK myös huomauttaa, että vihreä siirtymä moninkertaistaa puhtaan sähkön käytön. Siksi **EU:n energiankulutuksen vähennystavoite tulee kohdistaa vain fossiiliseen energiaan** tai tavoite tulee muuntaa energiatehokkuutta edistämään. Tämä näkökulman on Suomen kannassa hyvin huomioitu, mutta valitettavasti komission tiedonannosta se puuttuu kokonaan. EK huomauttaa lisäksi, että Suomen vapaaehtoisista energiatehokkuussopimuksista on saatu erinomaisia tuloksia jo yli 20 vuoden ajan ja EU:n on sallittava niiden jatko vuoden 2030 jälkeenkin.

On hyvä, että Suomen kannassa todetaan, että 2030 jälkeisen lainsäädäntörakenteen tulisi mahdollistaa myös **vapaaehtoisten hiilivähenemä- ja hiilensidontamarkkinoiden läpinäkyvän toiminnan**. Lainsäädäntöä olisi tärkeä kehittää niin, että se mahdollistaisi vapaaehtoisten hiilimarkkinoiden syntymisen.

Suomen kannan tapaan EK katsoo, että EU:n tulee jatkaa aktiivisesti yhteistyötä erityisesti G20-maiden kanssa Pariisin sopimuksen toimeenpanon tehostamiseksi ja riittävän kunnianhimoisten **globaalien päästövähennysten** varmistamiseksi.