

UJ 7/2022 vp
Suojeluasiantuntija Anna Ikonen
Suomen luonnonsuojeluliitto ry
YmV 27.4.2022

U 60/2021 vp (UJ 7/2022 vp) Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin markkinavakaushuipputäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakaushuipputäätöksen muuttaminen)

Luonnonsuojeluliitto kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja toteaa seuraavaa:

Päästövähennystavoite ja keinot sen saavuttamiseksi sekä markkinavakaushuipputäätö

Päästökaupasektorin 2030 tavoite on oikeansuuntainen, mutta riittämätön. Jotta päästökaupasektorin päästövähennystavoite olisi linjassa Pariisin sopimuksen kanssa, tulee päästökaupasektorilla saavuttaa vuonna 2030 70 prosentin päästövähennykset verrattuna vuoden 2005 päästöihin.

Suomen kanta on muuten hyvä. Päästöoikeuksien ylijäämää tulee vähentää roimasti ja lineaarista päästövähennyskerrointa tulee kiristää.

Muutokset kiinteitä laitoksia koskevaan päästökauppaan, hiilirajamekanismi

Päästöoikeuksien ilmaisjaosta on luovuttava mahdollisimman nopeasti. Euroopan tilintarkastustuomioistuin on selvityksessään todennut, että ilmaisjako on hidastanut energiateollisuuden vihreää siirtymää¹. Ilmaisjako on epätehokasta julkisten varojen käyttöä ja se hidastaa fossiilisista polttoaineista luopumista. Saastuttaja maksaa periaate toteutuu vain ilmaisjaosta luopumalla.

Siirtymäajat ilmaisjaosta luopumiselle ja hiilirajamekanismin käyttöönotolle ovat liian pitkät. Hiilirajamekanismin piiriin kuuluvien toimialojen päästöoikeuksien ilmaisjaosta on luovuttava komission ehdotusta nopeammin. Raskas teollisuus saa tämän ehdotuksen puitteissa jatkaa saastuttamista siitä suuremmin maksamatta. Siksi päästöoikeuksien ilmaisjaon poistoa ei tule viivyttää.

Muut muutokset kiinteitä laitoksia koskevaan päästökauppaan

Ehdotus sisällyttää jätteenpoltto päästökaupan soveltamisalaan on hyvä. Jätteenpolton sisällyttäminen päästökauppaan kannustaisi kierrätykseen ja antaisi sysäyksen kiertotaloudelle ja materiaalitehokkuuden edistämiseksi.

¹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_18/SR_EU-ETS_EN.pdf

Valtioneuvoston kannassa todetaan: “Suomi pitää tärkeänä, että mahdolliset soveltamisalan muutokset huomioidaan mukauttamalla tarvittaessa liikkeelle laskettavien päästöoikeuksien määrää päästökaupassa ja jäsenvaltioiden taakanjakosektorin päästökiintiöitä.” Jokaisella sektorilla on tehtävä päästövähennyksiä. Jos päästökaupan soveltamisala muuttuu, sillä on toki vaikutuksia mitä päästökaupan ja taakanjakosektorin päästöihin kirjataan, mutta mahdolliset muutokset eivät vaadi suurisuuntaisia muutoksia päästöoikeuksien määriin tai taakanjakosektorin päästökiintiöihin.

Meriliikenteen päästökauppa

Meriliikenteen päästökauppaan tulisi sisällyttää kaikki 400 GT:n ja sitä suuremmat alukset. Transport & Environment on arvioinut, että nykyisellään komission ehdotus sulkee yli puolet Euroopan laivoista meriliikenteen päästökaupan ulkopuolelle². Meriliikenteen päästövähennystoimien kattavuuden sekä uskottavuuden kannalta olisi tärkeää alusta asti ulottaa päästövähennystoimet myös MRV-asetusta pienempiin aluksiin.

Uusi tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa

Suomen kanta on hyvä.

Huutokauppatulojen käyttö, ml. rahastot

Suomen kanta on hyvä.

Lisätietoja

- Anna Ikonen, suojeleasiantuntija, anna.ikonen@sll.fi, 044 491 4269

²<https://www.transportenvironment.org/discover/shipping-carbon-price-loophole-lets-millions-of-tonnes-of-co2-off-the-hook/>