

Asia: VN/26402/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi Lontoon pöytäkirjaan vuonna 2009 tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan.

SV uskoo, että on täysin välttämätöntä loppusijoittaa hiilidioksidia maanalaisiin ja vedenalaisiin loppusijoitus kaivoihin, mikäli 2040 ja 2050 päästövähennystavoitteisiin on tarkoitus valtiotasolla päästä sovitussa aikataulussa. Koko yhteiskuntaa kattava laaja siirtymä fossiilisista energiamuodoista uusiutuviin ja puhtaimpiin energiamuotoihin ei yksinään riitä, koska uusiutuvia energiamuotoja ei riitä yhteiskunnassa kaikkien tarpeisiin. Huomioiden hiilidioksidin talteenottoteknologian nykyisen käyttöönottoasteen ja olemattoman loppusijoitusinfrastruktuurin, EU:n tavoitteet hiilidioksidin talteenotolle vuosille 2030 ja 2040 ovat erittäin kunniahimoiset. Pidämme kuitenkin tärkeänä, että Suomessa talteen otettua biogeenistä hiilidioksidia jalostettaisiin avoketjussa mahdollisimman pitkälle Suomessa tuotetun vihreän vedyn kanssa esim uusiutuviksi kemikaaleiksi teollisuuden tarpeisiin sekä polttoaineiksi, varsinkin meriliikenteen tarpeisiin.

Pidämme hyvänä, että hallitusohjelmassa halutaan edistää teknisten hiilinielujen laajamittaista käyttöönottoa Suomessa, ja että valtion ryhtyy aktiivisesti toimenpiteisiin millä luodaan puitteet ja poistetaan esteet hiilidioksidi jätteen siirtämiseksi rajamme ulkopuolisiin loppusijoitusvarastoihin. Kuten HE:ssa todetaan, Suomessa ei ole hiilidioksidin pysyvää varastointiin soveltuvaa geologisia muodostumia, joten hiilidioksidin maastaviennille on todennäköisesti tarvetta. Näkemyksemme mukaan talteen otetun ja jätteen luokitellun hiilidioksidin siirtäminen loppusijoitusta varten muihin maihin tapahtuu parhaiten joustavilla ja kustannustehokkailla merikuljetuksilla, sellaisilla, jotka eivät vaadi kalliita ja pitkäkestoisia infrastruktuurihankkeita kuten pysyvien siirtoputkistojen rakentamista. Käsittäksemme tiettyjen pääsatamien yhteyteen on rakennettava uutta satamainfrastruktuuria, joka mahdollistaa talteen otetun ja jätteen luokitellun hiilidioksidin lastinkäsittelyn.

Satamainfrastruktuurin suunnitteluvaiheessa on hyvä muistaa, että eräisiin laivoihin suunnitellaan myös käyttöönotettaviksi hiilidioksidin talteenottoa ja varastointi teknologiaa.

Laivojen varastointi kapasiteetti on hyvin rajallinen, joten laivassa talteen otettua ja jätteeksi luokiteltua hiilidioksidia pitää pystyä purkamaan satamissa, mahdollisesti sataman vastaanottolaitteisiin. Osa aluksiin suunnitelluista ja käyttöönotetuista hiilidioksidin talteenotto teknologioista ovat sellaiset missä talteen otettu hiilidioksidi sitä sidotaan kemiallisesti ja pysyvästi laivassa uudelleen kierrätettävään rakenneaineeseen. Sellaista talteen otettua hiilidioksidia ei ole jätettä, eikä tästä syystä varastoida nestemäisessä muodossa, mahdollistaakseen sen loppusijoittamista jätteenä maanalaisiin kaivoihin. Hallituksen esitys, asia, joka koskee Lontoon pöytäkirjaa ja siihen vuonna 2009 tehtyihin muutoksiin, eivät käsityksemme mukaan täten liity kemiallisesti sidottuun hiilidioksidiiin. Todettakoon, vielä että sellaiset laivan päällä tapahtuvat hiilidioksidin talteenotto teknologiat eivät vaadi satamilta samanlaista lastinkäsittelyvalmiutta, kun jätteeksi luokitellulle hiilidioksidille.

Pidämme hyvänä, että Suomi on hyväksynyt vuonna 2009 Lontoon pöytäkirjan 6 artiklaan tehdyt muutokset, jotka sallivat hiilidioksidivirtojen viennin maasta toiseen, jos kyseiset valtiot ovat tehneet asiasta sopimuksen tai sitoutuneet muuhun järjestelyyn. Toisaalta samalla on huolestuttavaa, että niin pieni määrä muita valtiota ovat ratifioineet muutokset, jonka vuoksi muutosten voimantulo ei ole näköpiirissä lähivuosina. Tilanne estää siten maailmanlaajuisen talteen otetun hiilidioksidi jätteen viemistä loppusijoittavaksi valtioiden ulkopuolella sijaitseviin loppusijoitusvarastoihin. Siksi on hyvä, että Lontoon pöytäkirjan osapuolet vuonna 2019 hyväksyivät erillisen päätöslauselman (LP.5(14)) joka mahdollistaa hiilidioksidin siirtämistä valtionrajojen yli ja vuoden 2009 muutosten soveltaminen sellaisten pöytäkirjan osapuolten toimesta, jotka ovat tallentaneet julistuksen tehdyistä ratifioinnista kansanväliselle merenkulkujärjestölle.

Pidämme hyvänä, että hallitus ryhtyy toimiin tallentaakseen kyseisen julistuksen heti kun eduskunta ja tasavallan presidentti on hyväksynyt tämän hallitus esityksen. Käsittääksemme julistuksen tallentaminen poistaisi ”juridiset” esteet yrityksiltä, sellaisilta, jotka suunnittelevat kuljettavaksi Suomessa talteen otettua ja jätteeksi luokiteltua hiilidioksidia ja sen viemistä loppusijoitettavaksi tämän käyttötarkoitukseen valmisteltuihin maanalaisiin ja vedenalaisiin kaivoihin. Maailmanlaajuisesti hiilidioksidin tonnimääräiset merikuljetukset ovat toistaiseksi hyvin vaatimattomat. Alukset, jotka kykenevät kuljettamaan jätteeksi luokiteltua hiilidioksidia suurissa määrissä nestemäisessä muodossa on vain muutamia, mutta merikuljetuksien kysyntä ennustetaan kuitenkin kasvavan tulevaisuudessa ja siksi osalle laivayhtiöistä tämä on uusi kiinnostava liiketoimintamahdollisuus.

SV korostaa, myös kansanväliselle meriliikenteelle on asetettu erittäin kunniahimoiset kasvihuonekaasupäästövähennystavoitteet. Esim vuoteen 2030 mennessä 5%-10% meriliikenteen käyttämästä energiasta pitäisi tulla lähes nolla tai nollapäästöisistä energioista, polttoaineista ja teknologioista. Laivanpäällä tapahtuva hiilentalteenottoa kuuluu lähes nollapäästöisiin teknologioihin. Suurin haaste meriliikenteessä tällä hetkellä on vaihtoehtoisten polttoaineiden rajallinen saatavuus ja hintaero fossiilisiin. Synteettisten, ei biologista alkuperää olevien meriliikennepolttoaineita ei tällä hetkellä löydy ja lähivuosien näkymät meriliikenteessä saatavuuden

parantamiseksi ei näytä valoisalta, ellei EU:n polttoainetuottajille esitetä lakisääteistä jakeluvaihtoehtoja meriliikenteessä ja jos siirtymäkaudella ei oteta käyttöön tukimekanismeja millä polttoaineiden valtavaa hintaeroa kavennetaan.

Haasteitten takia on ymmärrettävää, että laivayhtiöt, kaikki eri keinoin riippuen omista lähtökohdista ja liiketoimintatarpeista, etsivät aluksilleen kustannustehokkaita päästövähennyskeinoja. Yhtiöt, jotka uskovat kykenevänsä rakentamaan arvoketjua talteen otetun hiilidioksidin ympärille, näkevät laivanpäällä tapahtuvaa hiilidioksidin talteenottoteknologiaa varten otettavana ja potentiaalisesti kustannustehokkaana päästövähennysteknologiana. SV pitää teknologianeutraalisuutta tärkeänä periaatteena päästövähennyssä. SV on käsityksessään, että laivan päällä tapahtuva hiilidioksidin talteenottoteknologia tulee olemaan kaupallisesti saatavissa lähivuosina, ja tätä myös kehitetään myös Suomessa. SV:ssä emme usko laajamittaiseen laivanpäällä tapahtuvaan hiilidioksidin talteenotto teknologia käyttöön ottoon meriliikenteessä, mutta jos valtiotalolta halutaan edistää hiilitalteenotto teknologiaa teollisuudessa, toivoisimme että tätä tehdään myös meriliikenteessä.

Meriliikenne sisällytettiin EU:n alueelliseen päästökauppajärjestelmään alkaen 1.1.2024. SV korostaa, että päästökauppadirektiivi tunnistaa hiilidioksidin talteenotto ja varastointia yhtenä keinona vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Tämä vahvistaa eräiden laivayhtiöiden uskoa hiilidioksidi talteenotto teknologian mahdollisuuksiin. Päästökauppadirektiivin mukaan talteen otettu hiilidioksidi tulisi sijoittaa pysyvästi maanalaisiin kaivoihin CCS direktiivin mukaisesti. EU:ssa ja IMO:ssa ollaan parhaillaan kehittämässä sääntökehystä, miten hiilidioksidi talteenotto teknologian mahdollistamat päästövähennykset voidaan tehdä turvallisesti, luotettavasti ja miten päästövähennykset tulisi huomioida alusten ja meriliikenteen päästölaskennassa. Laivayhtiöiden mielestä kehitystyö yksityiskohtaiselle sääntelylle edistyy valitettavan hitaasti. SV toivoo, että meriliikenteen yksityiskohtainen sääntely huomioisi myös talteen otettua hiilidioksidi, joka on pysyvästi sidottu aineeseen kemiallisesti, ei ainoastaan jätteeksi luokiteltua hiilidioksidiä, jonka täytyy loppusijoittaa maanalaisiin kaivoihin.

Mats Björkendahl

Erityisasiantuntija

Suomen Varustamot ry

Björkendahl Mats
Suomen Varustamot ry