

Asia: VN/26278/2020

Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasujen vähentämisestä sisältää kohtia, joiden tarkentaminen olisi kokonaisuuden kannalta hyödyllistä. Haluaisimme erityisesti kiinnittää huomiota metaanipäästöjen todennäköiseen kasvuun, jos merkittävä osa laivoista siirtyy käyttämään LNG:tä polttoaineena. Koska metaani on voimakas kasvihuonekaasu, sen määrä ilmakehässä tulisi minimoida. Tämä huomioiden, ehdotamme periaatepäätöksen osalta seuraavia muutoksia:

- 1) Periaatepäätös käsittelee pääasiassa hiilidioksidipäästöjä, mutta ei mainitse metaania tai mustaa hiiltä. Myös metaani ja musta hiili ovat tässä yhteydessä relevantteja asioita, koska nämä vaikuttavat ilmastoon. IMon 4. kasvihuonekaasuraportti sisältää nämä komponentit, joten olisi toivottavaa, että periaatepäätös olisi yhdenmukainen IMO-määrittelyn kanssa.
- 2) LNG:n käytön lisääminen polttoaineena johtaa palamattoman metaanin päästöjen kasvamiseen, mutta mustan hiilen, NO_x- ja pienhiukkaspäästöjen sekä rikkipesurien vesipäästöjen haittavaikutusten vähenemiseen. Periaatepäätöksen perusteluissa LNG:n käytön edistämisessä voisi mainita nämä synergiaedut.
- 3) EU-tason päästökaupan tulisi oletusarvoisesti huomioida myös metaanipäästöt. Tässä kohtaa tulisi vaikuttaa EU-tasolla siten, että metaani sisältyy myös kehitettävään ETS-järjestelmään.
- 4) IMon tehokkuusindeksien tulisi sisältää metaanikomponentti, jos alus käyttää LNG:tä polttoaineenaan, jotta palamatta jääneen metaanin osuus huomioitaisiin indeksien laskennassa.
- 5) Merimoottorien metaanipäästöille tulisi asettaa IMOssa päästöraja. Päästörajan tulisi olla polttoaineperustainen prosenttiosuus suhteessa CO₂-päästöihin, ei kWh-pohjainen (vrt NO_x), jotta päästörajan valvonta olisi yksinkertaista.

- 6) Laivojen pakokaasupäästöjen (metaani, NO_x, SO_x, CO₂) valvonnan kehittämistä tulisi tukea. Rikkirajavalvonnasta on jo kokemusta, joten uusien komponenttien huomioiminen on suoraviivaista. Typpirajoitusten valvonta on ajankohtaista, koska NO_x sääntely alkaa vuoden 2021 alusta Itämeren alueella.
- 7) LNG tarjoaa joustavan etenemispolun kohti vähähiilistä merenkulkua, koska polttoaineeseen voidaan helposti sekoittaa bio- ja synteettisiä komponentteja ja olemassa oleva infrastruktuuri soveltuu näiden jakeluun. Tästä syystä toimenpiteitä, joilla kasvatetaan kestävien komponenttien osuutta meripolttoaineissa, tulisi edistää esimerkiksi sekoitevalvoituksen kautta.
- 8) Edistetään mittausmenetelmien kehittämistä bio/synteettisten komponenttien osuuden määrittämiseksi polttoaineseoksessa.
- 9) Periaatepäätöksessä, sivulla 3 kappaleessa 2 puhutaan sekaisin hiili-intensiteetistä (päästö kuljetussuoritetta kohden) ja absoluuttisista päästöistä. Tätä jakoa tulisi selventää, koska hiili-intensiteettiin sidotut vähennystavoitteet eivät automaattisesti johda absoluuttisiin päästövähennyksiin, jos liikenteen kasvu on voimakasta. Kokonaispäästöt voivat kasvaa, vaikka alusten tehokkuus kehittyy tavoitteiden mukaisesti. Tästä syystä vähennystavoitteiden tulee kohdistua ensisijaisesti kokonaispäästöjen absoluuttiseen vähentämiseen.

Karppinen Ari
Ilmatieteen laitos - Ilmakehän koostumuksen tutkimus