

Lyhyen aikavälin päästövähennys-menetelmästä sopiminen IMOssa

Ympäristövaliokunta
5.5.2021

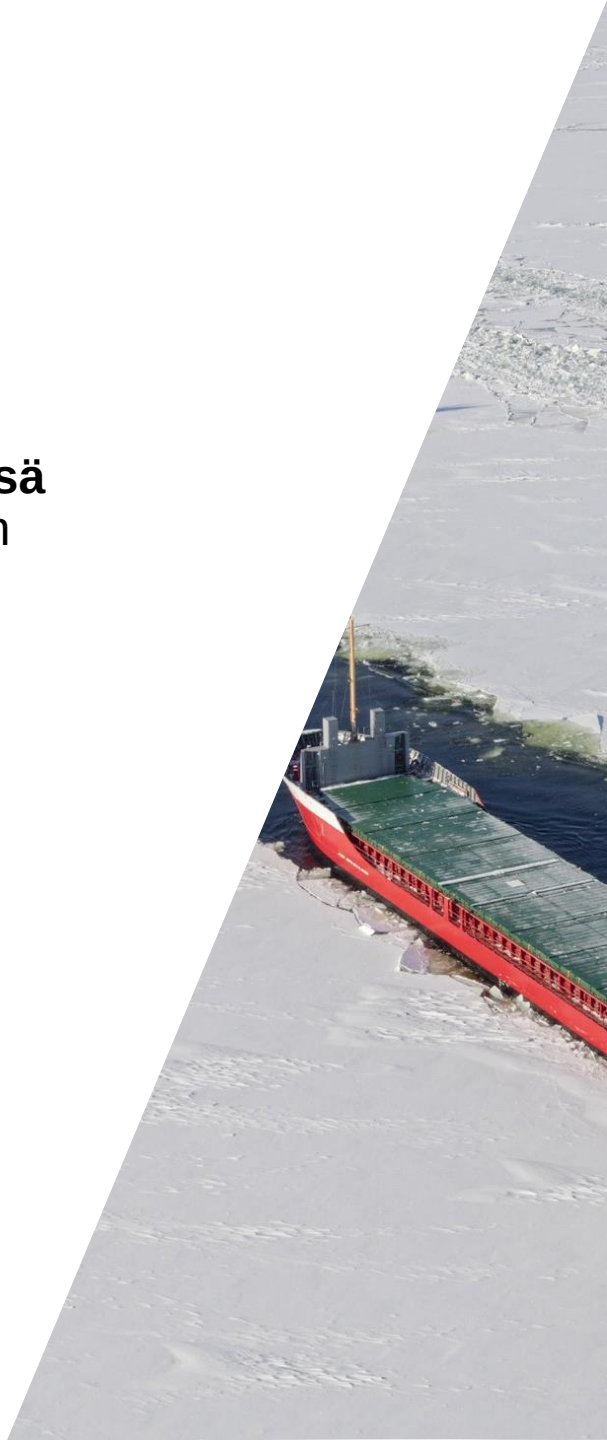
Neuvotteleva virkamies Eero Hokkanen

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

IMOn alustava kasvihuonekaasustrategia: maailmanlaajuiset päästövähennystavoitteet

- Kansainvälisen merenkulun **hiili-intensiteettiä** eli hiilidioksidipäästöjä suhteessa kuljetustyöhön tulee vähentää keskimäärin **vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä** vuoteen 2008 verraten, minkä jälkeen tavoitteena on 70 prosentin vähennys vuoteen 2050 mennessä.
- Kaikkien kansainvälisestä meriliikenteestä aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen tulisi saavuttaa huippunsa mahdollisimman pian ja vuotuisten **kokonaispäästöjen laskea vähintään 50 % vuoteen 2050 mennessä** vuoden 2008 tasoon verrattuna. Pyrkimyksenä on kasvihuonekaasupäästöjen vaiheittainen poistaminen huomioiden **Pariisin ilmastosopimuksen lämpötilatavoitteet**.

- **Suomen kanta**: Suomi on muiden valtioiden tavoin sitoutunut näihin tavoitteisiin. Suomi kannattaa tehokkaita maailmanlaajuisia toimia, joilla tavoitteet saavutetaan.



Operatiivisen hiili-intensiteetti-sääntelyn vaatimustaso

- IMOssa alustavasti hyväksytyn sääntelyn on tarkoitus alentaa kv. merenkulun hiili-intensiteettiä vähintään 40 % vuoden 2008 tasosta vuoteen 2030 mennessä
- Nyt neuvotellaan **keinosta, jolla tämä tavoite saavutetaan**
- ns. tarjontapohjainen arvio olettaa, että hiili-intensiteettiä on vähennettävä **vielä noin 22 %** vuoteen 2030 mennessä, jotta tavoite saavutetaan
- ns. kysyntäpohjainen arvio olettaa, että hiili-intensiteettiä on vähennettävä **vielä noin 10 %** vuoteen 2030 mennessä, jotta tavoite saavutetaan



Suomen kanta yleiseen valintaan

- Suomi kannattaa **tarjontaan perustuvaa arviota (22 %)** operatiivisen hiili-intensiteettikeinon vaatimustasoksi
- Tämän vaihtoehdon taustalla olevaan arvioon tarvittavat lähtötiedot ovat saatavilla. Toisin sanoen se on vaihtoehtoa varmemmin linjassa vuoteen 2030 asetetun hiili-intensiteetin alentamistavoitteen kanssa.
- On myös huomioitava IMOn alustavan strategian sana **vähintään** ja Pariisin ilmastosopimuksen lämpötilatavoitteet.
- Lisäksi 22 prosentin vähennys vuosien 2019 ja 2030 välillä vastaa hyvin Ilmatieteen laitoksen tekemiä arvioita Itämeren meriliikenteen energiatehokkuuden kehityksestä vuosina 2008–2019. Näiden arvioiden perusteella Itämeren meriliikenteen hiili-intensiteetin tulisi parantua noin 22 prosenttiyksikköä vuosien 2019 ja 2030 välillä, jotta IMOn vuodelle 2030 asettama tavoite saavutetaan Itämeren meriliikenteen osalta.



Yleisen valinnan kustannusvaikutukset

- Vaihtoehto, jonka mukaan hiili-intensiteetin tulisi vähentyä 22 % vuosien 2019 ja 2030 välillä johtaisi arviolta noin 380 miljoonan euron kustannuksiin Suomen kauppamerenkululle vuosina 2023–2030 (keskimäärin **50 MEUR/vuosi**).
- Vaihtoehto, jonka mukaan hiili-intensiteetin tulisi vähentyä 10 % vuosien 2019 ja 2030 välillä, merkitsisi noin 190 miljoonan euron kustannusvaikutusta samalla aikavälillä (keskimäärin 20 MEUR/vuosi).
- Kustannukset sisällytettäisiin rahtihintoihin. Ne eivät kokonaan tulisi suomalaisten ulkomaankaupan yritysten maksettaviksi.
- Maailmanlaajuisesta sääntelystä aiheutuu samankaltaisia kustannusvaikutuksia Suomen verrokkimaille.
- Kansainvälisen merenkulun uusi ympäristösääntely luo liiketoiminta- ja kasvumahdollisuuksia koko meriklusterille.



Vähennyskertoimet

- Alustyyppikohtaisilla vähennyskertoimilla voidaan helpottaa sääntelystä aiheutuvaa taakkaa tietyille alustyypeille.
- Suomelle ovat keskeisiä Itämeren lähimerenkulussa aikataulussa kulkevat ropax- ja roro-lastialukset. Alustyyppikohtaiset vähennyskertoimet mahdollistavat näiden alusten erityispiirteiden huomioimisen.
- **Suomen kanta**: Suomi kannattaa alustyyppikohtaisia vähennyskertoimia aikataulutetun säännöllisen lähimerenkulun tarpeet huomioiden. Suomi on valmis hyväksymään myös kaikille alustyypeille samat vähennyskertoimet, jos jäävahvistettujen alusten jäissä kulkemat matkat suljetaan sääntelyn ulkopuolelle Suomen esityksen mukaan.



Suomen, Ruotsin, Viron ja Venäjän esitys

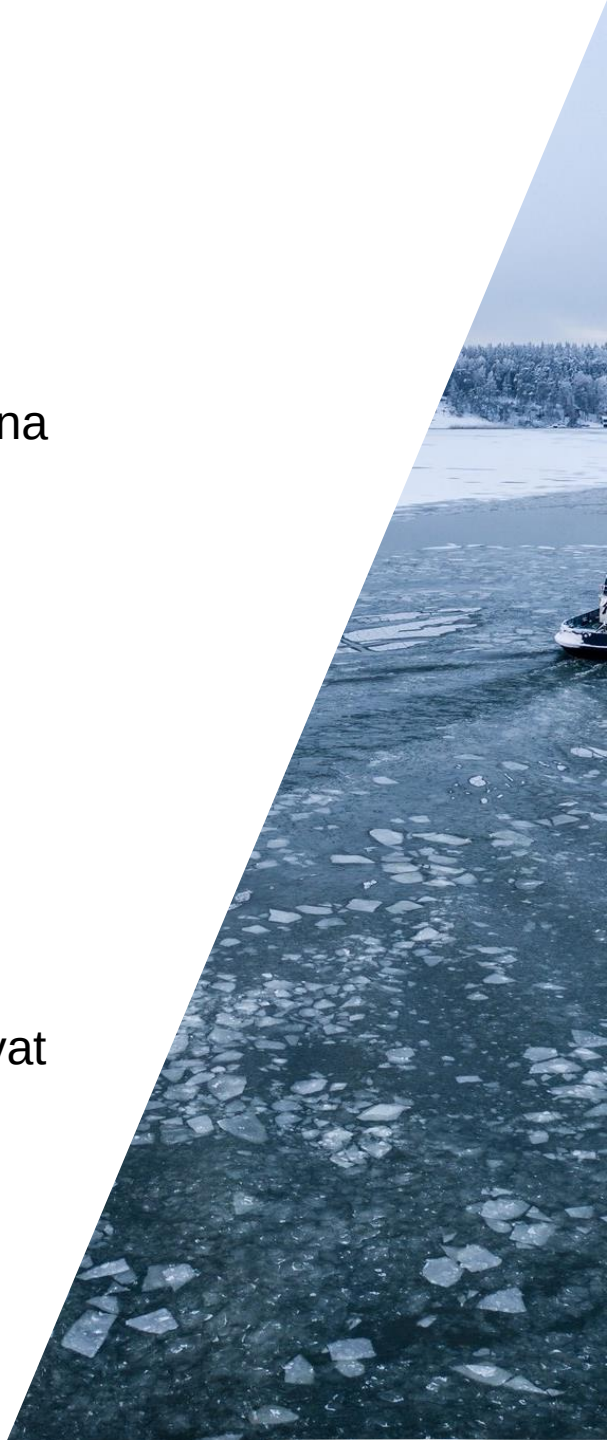
- Lähtökohtana tasapuoliset toimintaedellytykset jäävahvistetuille aluksille
- Avovedessä nykyiset tekniset jääluokkakorjauskertoimet ”riittävät”
- Jäissä kulkiessa polttoaineen kulutus ja siten päästöt kasvavat, eivätkä em. tekniset korjauskertoimet huomioi tätä operatiivista, olosuhteista johtuvaa lisää

- Esitetään, että **jäävahvistettujen alusten jäissä kulkemat matkat suljetaan sääntelyn ulkopuolelle**



Entä jos Suomen esitystä ei hyväksytä?

- Mikäli Suomi ei saa IMO:ssa hyväksytyksi esitystään, sääntelystä arvioidaan aiheutuvan vuosina 2023–2030 yhteensä noin 21 miljoonan euron lisärasite verrattuna avovesiolosuhteisiin (keskimäärin **3 MEUR/vuosi**).
- Tämä siis tulisi edellä mainitun hiili-intensiteettisääntelyn yleisen valinnan kustannusvaikutuksen päälle.
- Vastaavia kustannuksia aiheutuisi myös joillekin Suomen kilpailijamaille, kuten Ruotsille.
- Suomi ei yksin tai jäädessään vähemmistöön voi estää maailmanlaajuisen hiili-intensiteettisääntelyn hyväksymistä. Ei ole Suomen noudattaman linjan mukaista jäädä yksin vastustamaan kansainvälisetä sääntelyä.
- Mikäli Suomi vastustaisi sääntelyä sen hyväksymisen jälkeen, se ei tulisi voimaan Suomen aluevesillä. Tällä ei olisi juurikaan käytännön merkitystä, sillä alukset kulkevat Suomeen tullessaan ja Suomesta lähtiessään pääosin talousvyöhykkeellä ja kansainvälisellä merialueella.





Kiitos!

lvm.fi Twitter: @lvmfi

@eerohokkanen

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ