Hei,

koska polttoaineiden teknologiseen kehitykseen, saatavuuteen ja hintakehitykseen liittyy suuria epävarmuuksia, on tässä vaiheessa mahdotonta varmasti arvioida, siirtyykö Suomesta teollisuutta pois. Meriliikenteen päästökaupan kilpailukykyvaikutuksia koskevan selvityksen (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:23) perusteella voidaan kuitenkin arvioida, että suurimmat vaikutukset kohdistuvat toimialoihin, jotka ovat eniten riippuvaisia merikuljetuksista (metsäteollisuus, öljynjalostus, kemianteollisuus, metallien valmistus). Riippuu toimialasta ja osin jopa tuotteesta, missä suomalaisten yritysten merkittävimmät kilpailijat sijaitsevat, joten yleispätevää vastausta siitä, mihin teollisuus siirtyisi, on vaikea antaa. Ehkä jakelussa olevat toimialajärjestöt voivat arvioida omalta osaltaan.

Lisäksi korostaisin, että 100-300 miljoonan euron vuotuisen lisäkustannuksen laskennassa on käytetty referenssinä nykytilannetta. Lisäkustannuksen suuruuteen vaikuttaa kuitenkin myös se, millaisia maailmanlaajuisia merenkulun päästövähennystoimia Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa sovitaan. IMO:ssa päätetään lähivuosina keskipitkän (2023-2030) ja pitkän (2030-2050) aikavälin päästövähennyskeinoista järjestön 2050 ilmastotavoitteen (50 % kasvihuonekaasupäästövähennys; lisäksi tavoitteen kiristämiseksi on painetta) saavuttamiseksi. Vaikka IMO:n tavoite ei ole yhtä tiukka kuin EU:n vastaava eikä keinojen sisältö vielä tiedossa, on selvää, että toimet tulevat jossain määrin lieventämään meriliikenteen EU-aloitteiden jäsenvaltioiden kilpailukykyä heikentävää vaikutusta.

Yt, Laura Sarlin

Ystävällisin terveisin

Laura Sarlin
Erityisasiantuntija, ilmasto- ja ympäristöyksikkö
Liikenne- ja viestintäministeriö

Puhelin 029 534 2063
Sähköposti laura.sarlin@gov.fi
Postiosoite PL 31, 00023 Valtioneuvosto
www.lvm.fi