

IMO:ssa neuvoteltava taloudellinen ohjauskeino kv. meriliikenteen khk-päästöjen vähentämiseksi

Liikenne- ja viestintävaliokunta 6.4.2022
Ympäristövaliokunta 7.4.2022

Eero Hokkanen
Neuvotteleva virkamies

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Päästövähennystavoitteet ja -keinot (IMO)

KANSAINVÄLISESTI SOVITUT TAVOITTEET

- **Liikennesuoritekohtaisten** CO_2-päästöjen vähentäminen keskimäärin vähintään **40 % vuoteen 2030 mennessä**

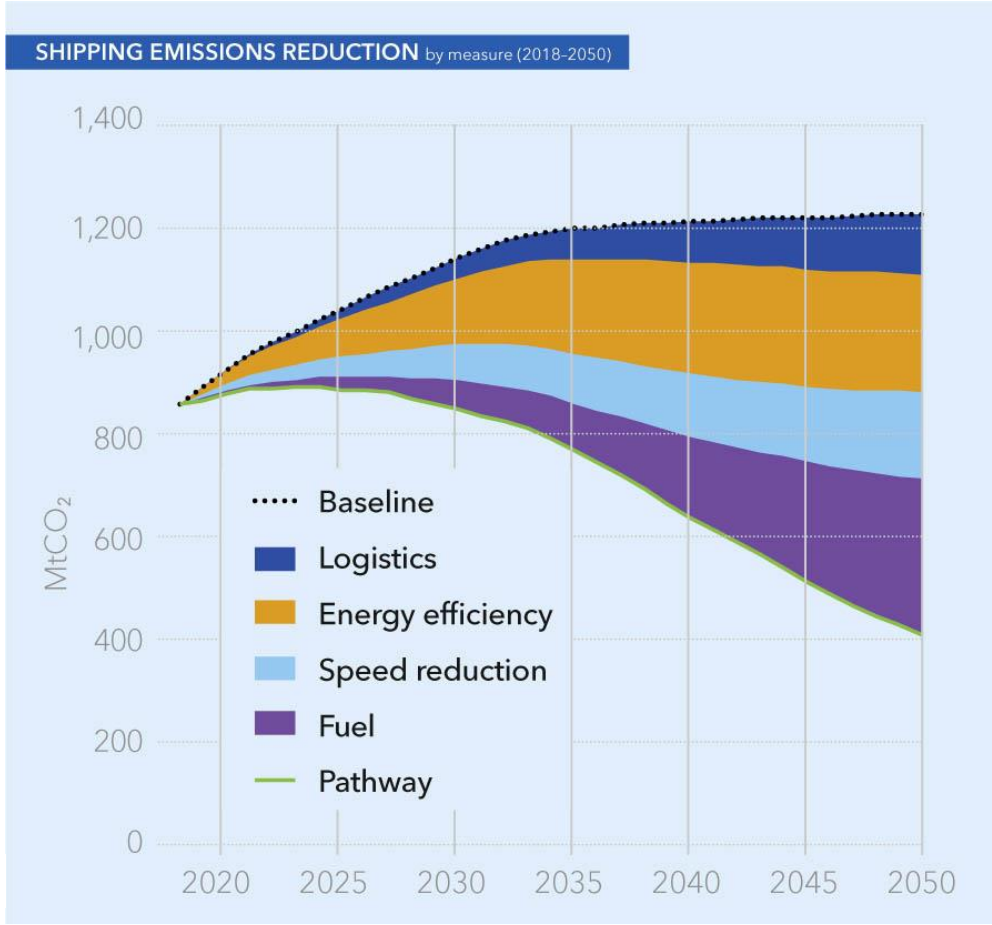
- **Kaikkien** kv. merenkulun päästöjen vähentäminen vähintään **50% vuoteen 2050 mennessä (esitetty: 100 %)**

KEINOT

lyhyt aikaväli (ennen vuotta 2023)
energiatehokkuus (EEXI, SEEMP)
hiili-intensiteetti (operointi)
~~nopeuden / konetehon rajoittaminen~~

keskipitkä aikaväli (2023-2030)
vaihtoehtoiset käyttövoimat
markkinaehtoiset keinot (esim. polttoaine-vero tai -maksu + cap-and-trade?)

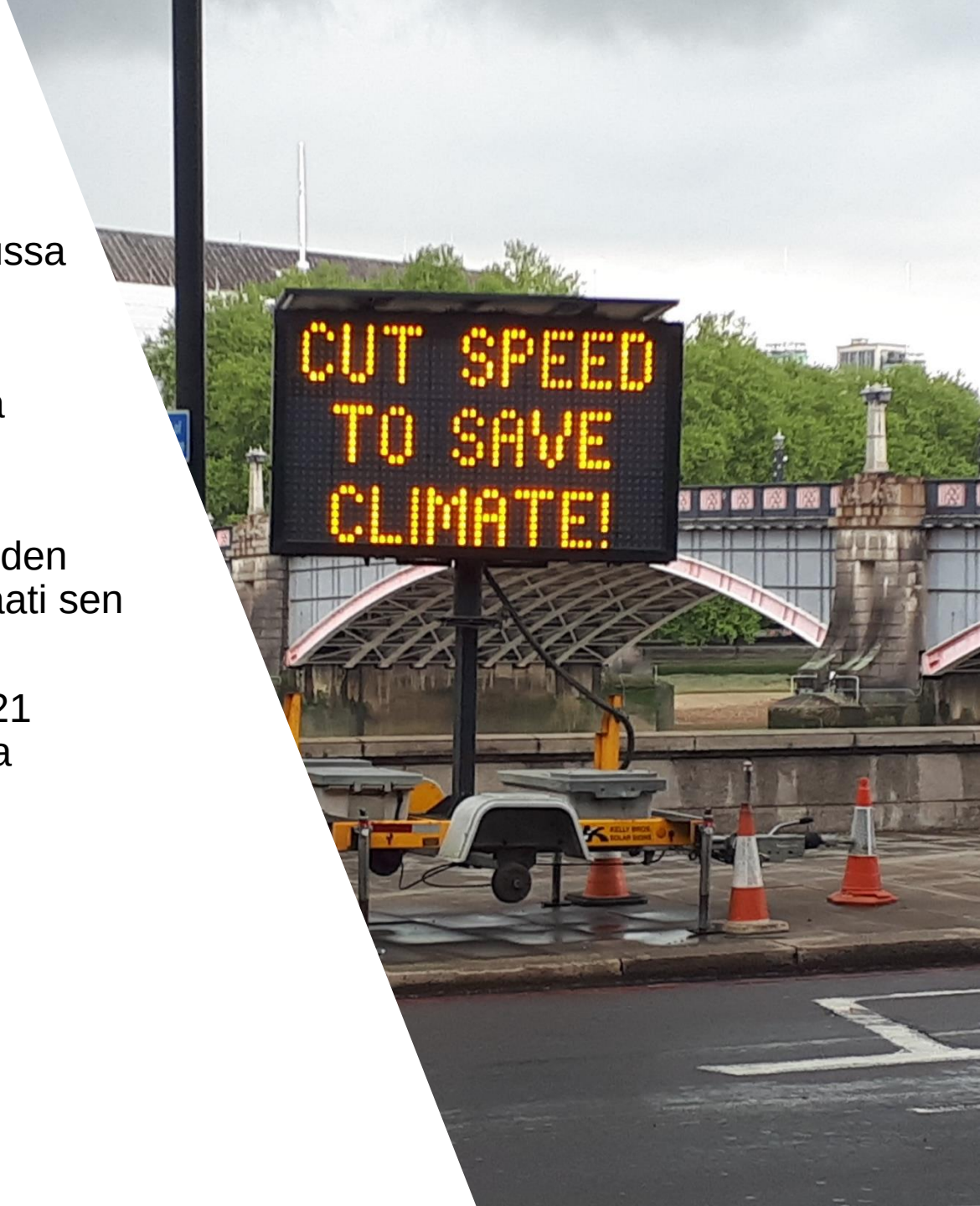
pitkä aikaväli (2030-2050)
vaihtoehtoiset käyttövoimat
uudet teknologiat



Lähde: DNV GL, 2019 ➔

IMO:ssa jo tehdyt päätökset

- Lyhyen aikavälin toimesta (EEXI & CII) sovittiin marraskuussa 2021
- Ohjesääntötasoa tarkennetaan vielä. Talvimerenkulun huomioinnin (FI, SE, EE, RU esitykset) osalta näyttää tällä hetkellä hyvältä.
- Jo tehdyt päätökset **eivät riitä** siihen, että kv. merenkulun kasvihuonekaasupäästöt selvästi laskisivat IMO:n tavoitteiden mukaisesti lyhyellä aikavälillä vuoteen 2030 mennessä, saati sen jälkeen
- Suomi ja muut EU-jäsenvaltiot vastustivat kesäkuussa 2021 riittämätöntä hiili-intensiteetin vähennystasoa nyt sovitussa maailmanlaajuisessa lyhyen aikavälin keinossa. Olisimme halunneet tehokkaamman ja varmemmin tavoitteiden saavuttamiseen ohjaavan keinon.
- Suomi on kannattanut mahdollisimman pikaista sopimista tehokkaista keskipitkän aikavälin toimista, ja esittänyt **neuvottelutahdin kiristämistä uusilla työjärjestelyillä**



Polttoaineiden hiilisisältömaksun ja päästökaupan vertailusta IMO-kontekstissa

- Asiantuntija-arviot: hiilen hinnoittelu päästökaupan kautta ohjaisi kv. meriliikennettä tehokkaammin ja varmemmin uusien polttoaineiden käyttöön kuin kv. vero / maksu.
- Päästökauppa voidaan sitoa asetettuihin päästövähennystavoitteisiin
- Hiilisisältömaksun tehokkuus päästöjen vähentämisessä riippuu maksun suuruudesta. Tavoitteisiin pääsy edellyttää maksun säännöllistä tarkistamista ja mahdollisesti muiden ohjauskeinojen käyttöä maksun rinnalla.
- Maailmanlaajuisen maksun hallinnointi kevyempää, voi kerätä tehokkaasti, ja valvonta helpommin kohdistettavissa
- Jo nyt vaikea neuvottelutilanne ➔ konsensuksen löytäminen maailmanlaajuisen merenkululle erillisen päästökauppajärjestelmän elementeistä, kuten päästöoikeuksien määrästä ja joustomekanismeista, haastavaa ja aikaa vievää
- Hiilisisältömaksusta päättäminen onnistuisi nopeammin, ja se onkin jo saanut IMO:ssa merkittävästi enemmän tukea kuin päästökauppa



Arvio taloudellisista vaikutuksista*

Maksu tai päästöoikeus	Maksua tai päästöoikeutta vastaava kustannus / polttoainetonni	Talvimerenkulun lisäkustannus / vuosi	Kokonaiskustannus Suomen meren-kululle / vuosi	Tausta
0,6 USD/CO_2-tonni	1,7 EUR/poltto-ainetonni	0,1-0,2 MEUR	3 MEUR	Varustamoelinkeinon ehdotus (MEPC 76/7/7): "bunkkerimaksu 2 USD/polttoainetonni"
100 USD/CO_2-tonni	noin 300 EUR /polttoainetonni	20-30 MEUR	500 MEUR	Marshallinsaaret ja Salomonsaaret (MEPC76/7/12): ehdotus hintatasoksi vuosille 2025-2029
300 USD/CO_2-tonni	noin 800 EUR/ polttoainetonni	50-80 MEUR	1600 MEUR	Marshallinsaaret ja Salomonsaaret (MEPC76/7/12): arvio vaaditusta hintatasosta vuonna 2030

* Perustuu Traficomin laskelmiin. Kokonaiskustannuksia on erittäin vaikea arvioida, sillä kustannuksiin vaikuttaa valittavan sääntelyn ohella ja osin siitä riippumatta alusteknologian kehityksen ja vaihtoehtoisiin polttoaineisiin siirtymisen nopeus merenkulussa, sekä mahdolliset kytkökset esimerkiksi energiateollisuuden ympäristöohjauksen taloudellisiin vaikutuksiin.

IMOn toimien taloudellisia vaikutuksia arvioitaessa tulee huomioida, että maailmanlaajuisen sääntelyn myötä sääntelyn aiheuttama kustannustaakka jakautuu Suomen lisäksi kaikille Suomen ulkomaankaupan keskeisille kilpailijamaille ympäri maailman. Ulkomaankaupan kustannusten näkökulmasta on olennaista, että fossiilisten polttoaineiden kallistumisen myötä nousevat rahtikustannukset sisällytettäisiin rahtihintoihin ympäri maailman. Ne eivät siis kokonaan tulisi suomalaisten ulkomaankaupan yritysten maksettaviksi.

Keskeiset haasteet neuvotteluissa

- Neuvottelutilanne erittäin hankala. Aiemmat kokemukset nyt neuvoteltavasta kokonaisuudesta eivät ole hyviä: IMO:ssa vuosina 2010–2013 käydyt neuvottelut maailmanlaajuisista taloudellisista päästövähennystoimista päätyivät umpikujaan.
- Neuvottelut etenevät IMO:ssa omassa aikataulussaan ja YK-järjestelmän logiikan mukaisesti. EU:n tavoitteisiin, toimiin tai aikatauluun vetoaminen ei ole IMO:ssa relevantti argumentti.
- Maailmanlaajuiseen taloudelliseen ohjauskeinoon on IMO:ssa hyvin vaikea neuvotella Suomelle koituvia taloudellisia vaikutuksia lieventäviä poikkeuksia esimerkiksi talvimerenkulkuun liittyen.
- Pandoran lipas: kun rikas pohjoinen valtio vaatii poikkeuksia, useat muutkin valtiot vaativat poikkeuksia omiin erityisolosuhteisiinsa vedoten. Poikkeusten käsittely voi paitsi vesittää koko ohjauskeinon vaikutuksen, myös hidastaa neuvotteluja tai pysäyttää ne kokonaan.



Suhde EU-tason toimiin

- Komissio on ehdottanut EU:n päästökaupan osalta, että komissio arvioi IMO:n toimia ja tarkastelee päästökauppa-direktiiviä sen jälkeen, kun IMO:n toimista on päästy sopuun, kuitenkin viimeistään vuonna 2028
- Valtioneuvoston kannan mukaan direktiiviä tulee muuttaa sen jälkeen kun IMO:n toimista on päätetty
- Mikäli EU:ssa EI päätetä IMO:n päätösten jälkeen (2028?) muokata alueellista päästökauppaa merenkulussa, IMO:ssa päätettävän maailmanlaajuisen taloudellisen ohjauskeinon kustannukset tulisivat EU-päästökaupan kustannusten päälle
- Suomen kannattaa ajaa ilmastokunnianhimoa IMO:ssa. Kunnianhimoiset maailmanlaajuiset toimet loisivat kv. meriliikenteeseen tasapuolisemman toimintaympäristön varmistamalla, että myös EU-sääntelyn ulkopuoliseen liikenteeseen kohdistuu ilmastotoimia.



Suomen kanta

1) Selkeä maailmanlaajuinen markkinaehtoinen päästövähennyskeino on kaikkien etu, kannatetaan
2) Oltava khk-päästöjä vähentävä ohjausvaikutus, joka vastaa Pariisin sopimuksen ja IMO:n 2023 päivitettävän khk-strategian kunnianhimon tasoa (100 % vuoteen 2050 mennessä)
3) Hiilisisältömaksu on päästökauppaa yksinkertaisempi ja siten IMO-kontekstissa realistisempi vaihtoehto, vuosi 2028 perälautana päästökauppavaihtoehdon osalta
4) Talvimerenkulku huomioitava aiemman sääntelyn pohjalta
5) Rahastoaloitteen rakenne pääosin hyväksyttävä ja hyödynnettävissä
6) Varojen käytössä huomioitava talvimerenkulku sekä vähiten kehittyneet valtiot ja pienet kehittyvät saarivaltiot





Kiitos!

lvm.fi Twitter: @lvmfi

@eerohokkanen

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ