Ympäristövaliokunta
00102 EDUSKUNTA
YmV@eduskunta.fi

ASIA: E 37/2022 vp
Valtioneuvoston selvitys: Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä käytävät neuvottelut taloudellisista ohjauskeinoista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi kansainvälisessä merenkulussa

Ympäristöministeriön kirjallinen lausunto eduskunnan ympäristövaliokunnalle

Ympäristöministeriö kiittää ympäristövaliokuntaa mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston selvityksestä eduskunnalle koskien kansainvälisessä merenkulkujärjestössä käytäviä neuvotteluja taloudellisista ohjauskeinoista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi kansainvälisessä merenkulussa.

Ympäristöministeriö yhtyy valtioneuvoston kantoihin ja haluaa korostaa näistä erityisesti seuraavia sekä tuoda näihin liittyen esille eräitä näkökohtia:

Suomi kannattaa vähähiilisiin ja hiilettömiin polttoaineisiin ohjaavan maailmanlaajuisen taloudellisen päästövähennyskeinon kehittämistä ja hyväksymistä IMO:ssa ennen vuotta 2030. Keinon ohjausvaikutuksen tulee olla Pariisin ilmastosopimuksen ja IMO:n vuonna 2023 päivitettävän kasvihuonekaasustrategian tavoitteisiin nähden riittävä.

- Hallitustenvälinen ilmastopaneeli IPCC toteaa 4.4.2022 julkaisemassaan raportissa, että päästövähennystoimia on kiihdytettävä jo seuraavan vuosikymmenen aikana, jotta kansainväliset tavoitteet ilmaston lämpenemisen rajaamiseksi olisi mahdollista saavuttaa. Lämpenemisen rajoittaminen 1,5 asteeseen tai maksimissaan 2 asteeseen vaatii nopeita päästövähennystoimia kaikilla sektoreilla.

- IMO:n alustava strategian mukaan kansainvälisen merenkulun liikennesuoritekohtaisia hiilidioksidipäästöjä tulee vähentää keskimäärin vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2008 verraten, ja kaikkia kansainvälisen merenkulun päästöjä tulee vähentää vähintään 50 % vuoteen 2050 mennessä vuoteen 2008 verraten.

- Suomi on sitoutunut IMO:ssa sovittuihin päästövähennystavoitteisiin sekä IMO:n alustavan kasvihuonekaasustrategian toimeenpanoon. Suomi ja muut EU-jäsenvaltiot ovat IMO:ssa kannattaneet vuoteen 2050 asetetun tavoitteen kiristämistä 100 prosenttiin eli kokonaan hiilivapaan merenkulun tavoittelua vuoteen 2050 mennessä.

- Ympäristöministeriö pitääkin tärkeänä, että maailmanlaajuinen taloudellinen ohjauskeino varmistaa osaltaan kasvihuonekaasu-päästövähennysten toteutumisen meriliikenteessä Pariisin ilmasto-

sopimuksen ja IMO:n vuonna 2023 päivitettävän kasvihuone-kaasustrategian tavoitteisiin nähden riittävällä tavalla.

Suomi kannattaa ensisijaisesti kauppamerenkulun polttoaineiden hiilisisällön mukaan määräytyvää maailmanlaajuista maksua taloudellisen ohjauskeinon pohjana. Suomi voi hyväksyä myös maailmanlaajuisen meriliikenteen päästökauppajärjestelmän, mikäli sen periaatteista on mahdollista päästä IMO:ssa sopuun ennen vuotta 2028.

- Hiilisisältömaksun tehokkuus päästöjen vähentämisessä riippuu maksun suuruudesta. Tavoitteisiin pääsy edellyttää maksun säännöllistä tarkistamista ja mahdollisesti muiden ohjauskeinojen käyttöä maksun rinnalla.
- Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että myös maailmanlaajuinen meriliikenteen päästökauppajärjestelmä on esillä oleva vaihtoehto käytäessä neuvotteluja taloudellisista ohjauskeinoista. Kuten valtioneuvoston selvityksessä todetaan niin asiantuntija-arvioiden mukaan hiilen hinnoittelu päästökaupan kautta ohjaisi kansainvälistä meriliikennettä tehokkaammin ja varmemmin uusien polttoaineiden käyttöön kuin polttoaineiden hiilisisältömaksu. Päästökauppa voidaan sitoa asetettuihin päästövähennystavoitteisiin ja sen myötä kasvihuonekaasujen päästämisestä tulee ajan kuluessa juuri sen hintaisia, joita tavoitteisiin pääsy edellyttää.