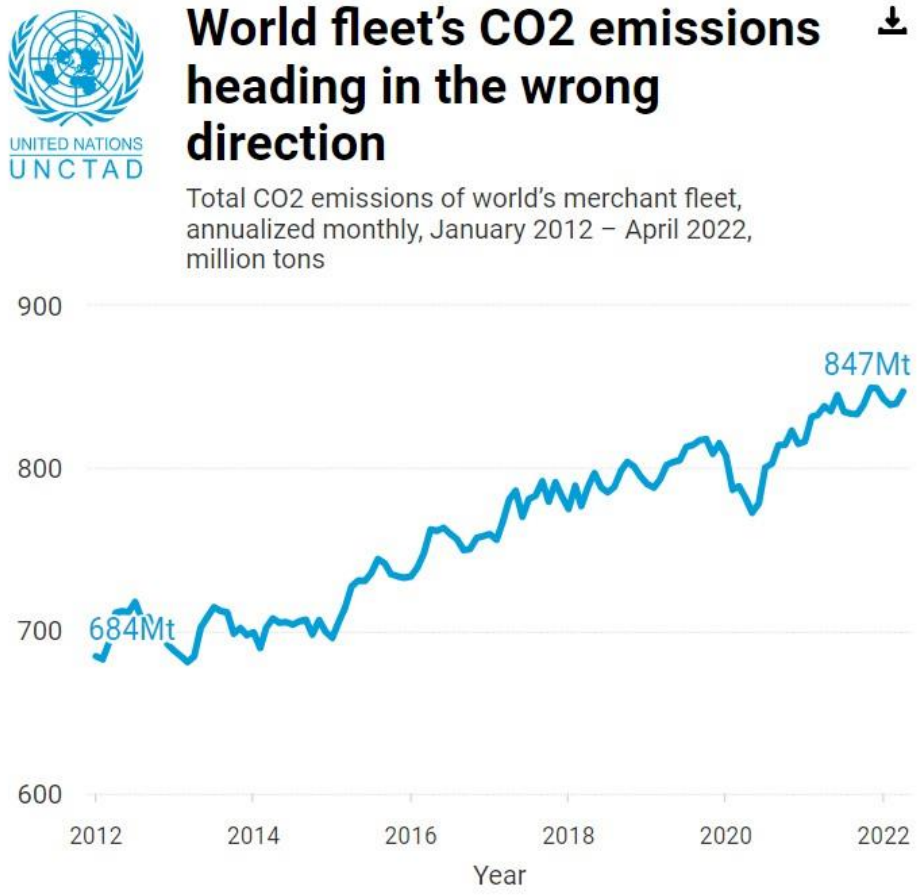
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

IMO:ssa käytävät neuvottelut taloudellisista ohjauskeinoista khk-päästöjen vähentämiseksi kv. merenkulussa

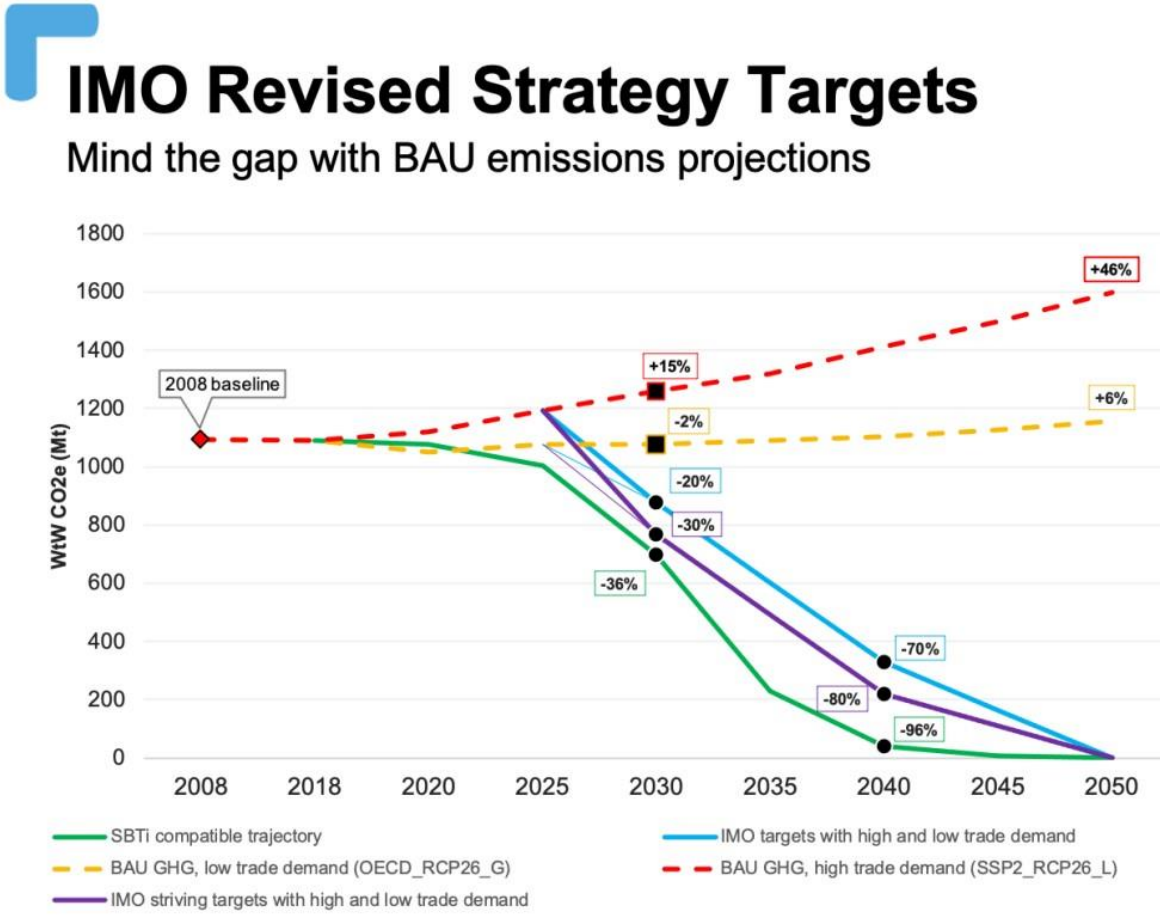
LiV 27.2.2024

Neuvotteleva virkamies Eero Hokkanen

Kv. meriliikenteen khk-päästöt kasvavat



Source: UNCTAD, based on data provided by Marine Benchmark
Note: CO2 emissions from vessels specific calculated bunker fuel from AIS.



Source: Transport & Environment (2023)

IMO:ssa sovittavat maailmanlaajuiset päästövähennys-keinot

lyhyt aikaväli (päätetty 2023)
- energiatehokkuus (EEXI, SEEMP)
- hiili-intensiteetti (CII)

keskipitkä ja pitkä aikaväli
(päätetään 2025 mennessä)
- tekninen ohjauskeino (polttoainestandardi?)
- taloudellinen ohjauskeino (maailmanlaajuinen päästömaksu?)



Keskeiset haasteet

- 175 jäsenvaltiota
- Neuvottelutilanne erittäin hankala, geopoliittinen tilanne kärjistänyt vastakkainasetteluja
- Alusliikenteen khk-päästöjen sääntely EU:n yksinomaisessa toimivallassa, Suomen toimittava IMO:ssa EU-kantojen mukaan
- Suomi talvimerenkulkuasiansa kanssa yksin
- Pandoran lipas poikkeusten vaatimisen osalta (”rikas pohjoinen, köyhä etelä”)



Osana EU:ta Suomi kannattaa IMO:ssa

1) maailmanlaajuista hiilisisältömaksua ja sen rahastoimista

2) maailmanlaajuista polttoainestandardia ja sen jousto-mekanismia



IMO:n ja EU:n toimien suhde

- EU on ottanut käyttöön omia meriliikenteen päästövähennystoimia, koska IMO:n neuvottelut maailmanlaajuisista toimista sopimiseksi ovat edenneet hitaasti.
- Alueellisten toimien riskinä on kilpailun vääristyminen ja hiilivuoto
- Selkeät maailmanlaajuiset toimet loisivat kv. meriliikenteeseen tasapuolisemman toimintaympäristön varmistamalla, että myös EU-sääntelyn ulkopuoliseen liikenteeseen kohdistuu ilmastotoimia
- Komissio on velvoitettu arvioimaan IMO:n toimia ja tarkastelemaan päästökauppadirektiiviä sen jälkeen, kun IMO:n toimista on päästy sopuun, kuitenkin viimeistään vuonna 2028
- Mikäli EU:ssa EI päätetä IMO:n päätösten jälkeen muokata alueellista päästökauppaa merenkulussa, IMOssa päätettävän ohjauskeinon kustannukset tulisivat EU-päästökaupan kustannusten päälle.
  - ➔ emme halua päällekkäistä sääntelyä, Suomelle erittäin tärkeää muistuttaa komissiota ja muita jäsenvaltioita EU-sääntelyn muokkaamisesta IMO:n saavutettua sovun maailmanlaajuisista toimista
- **Mitä heikommiksi IMO:n toimet jäävät, sitä todennäköisempää on, että EU:n päästökauppaa ym. alueellista sääntelyä ei juuri muuteta.**

Suomen neuvottelukanta

- Selkeä maailmanlaajuinen markkinaehtoinen päästövähennyskeino on kaikkien etu, kannatetaan
- Jos määrätietoisia kv. toimia saadaan aikaiseksi, tulee **merkittävää kaksinkertaista taakkaa EU:n toimissa estää ja purkaa**
- Oltava khk-päästöjä vähentävä ohjausvaikutus, joka vastaa IMO:n 2023 päivitettyä khk-strategiaa (khk-päästöt nollassa vuoteen 2050 mennessä)
- **Kannatetaan hiilisisältömaksua**, on päästökauppaa yksinkertaisempi ja siten IMO:ssa realistisempi vaihtoehto
- Tal. ohjauskeinon rinnalle **kannatetaan maailmanlaajuista polttoainestandardia**
- Rahastoaloitteen rakenne pääosin hyväksyttävä ja hyödynnettävissä
- Talvimerenkulku huomioitava
- **Valmius hyväksyä neuvottelutuloksia, joissa kaikkia Suomen neuvottelutavoitteita ei täysimääräisesti huomioida**



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!

eero.hokkanen@gov.fi