Suomen Varustamot

LAUSUNTO 26.02.2024 - **LISÄTIEDOT**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

<u>Asia:</u> E 37/2022 vp IMO neuvottelut maailmanlaajuisesta päästövähennystoimenpiteestä

- Suomen kanta on pääosin linjassa SV:n tavoitteiden kanssa.
- SV toivoo, että Suomi yhtenä EU ja IMO jäsenmaana, huomioisi varustamoelinkeinon esitykset päästövähennystoimenpiteiden jatkokehittelyssä.
- Varustamoelinkeino tavoittelee päästövähennysneuvotteluista, että meriliikenteeseen saadaan yksinkertainen maailmanlaajuinen polttoainestandardi, joka ei lisää lippuvaltioiden ja laivayhtiöiden hallinnollista työtaakkaa sekä erillinen taloudellinen ohjauskeino, joka olisi kiinteähintainen päästömaksu, perustuen polttoaineiden sisältämään kasvihuonekaasusisältöön
- Esityksemme mukaan päästömaksun suuruuden päättäisivät IMO:n jäsenmaat.
- Varustamoelinkeinon esityksessä osana taloudellista ohjauskeinoa perustettaisiin MARPOL yleissopimukseen perustuva, ”Z E S F” rahasto (Zero Emission Shipping Fund, eräänlainen omakustanteinen ”nollapäästöisen merenkulun hyvitysrahasto”).
- Taloudellisesta ohjauskeinosta kerätyt varat hyvitys-rahastossa, käytettäisiin tukemaan meriliikenteen puhdasta siirtymää
- Hyvitys-rahaston ylimääräiset varat, taloudellisten tukimaksujen jälkeen, siirrettäisiin erillisen IMO:n merenkulun kestävyysrahaston (”IMSF”) jonka kautta miljardeja Yhdysvaltain dollareita käytettäisiin kehitysmaiden merenkulun sekä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämispyrkimysten tukemiseen, erityisesti vähiten kehittyneiden maiden ja pienten saarivaltioiden tukemiseen.
- Päästömaksun ja taloudellisen tukimekanismin yhteisvaikutuksella pyritään kaventamaan fossiilisten ja lähes-nolla ja nollapäästöisten polttoaineiden, teknologioiden, energiamuotojen hintakuilua.
- Varustamoelinkeino tavoittelee EU maiden kanssa samaa neuvottelutulosta, että globaaliin meriliikenteeseen saadaan kaksi erillistä MARPOL päästövähennystoimenpidemääräystä: globaali polttoainestandardin, joka luo ennakoitavan ja määrätietoisen tiekartan meriliikenteen päästövähennyksille vuoteen 2050 asti sekä kasvihuonekaasuhinnoittelumekanismin, jolla tasoitetaan fossiilisten polttoaineiden ja vaihtoehtoisten polttoaineiden nykyistä hintakuilua, ja omarahoitteisella järjestelmällä, sellaisen jolla taloudellisin keinoin tuetaan tukikelpoisten nolla- ja lähes nollapäästöisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä.
- SV pitää välttämättömänä, että Suomi tuo vahvasti esiin, että alueellisesta taloudellisesta ohjauskeinosta, kuten EU ETS:stä luovutaan tai vähintään sitä sopeutetaan niin, että samoista päästöistä ei makseta kahteen kertaan.
- Suomen tulisi jatkaa ponnisteluita talvimerenkulun poikkeuksen huomioimiseksi, EU:n sisäisessä koordinaatiossa, kun myös IMO neuvotteluissa, huolimatta EU:n yksinomaisesta toimivallasta.
- Talvimerenkulku on erityisen tärkeä asia Suomen teollisuuden kilpailukyvylle globaalisilla markkinoilla, huoltovarmuudelle sekä suomalaille laivayhtiöille, riittävän jäävahvisteisien tonniston varmistamiseksi myös tulevaisuudessa kohti merenkulun 2050 nettonolla päästötavoitetta.
- Koska Suomi on ainoa IMO jäsenmaa, jonka kaikki satamat voivat talvisin olla jäänpeitossa, meidän tulee olla valmiita olla hyväksymättä neuvottelutulosta, joka ei huomio talvimerenkulun aiheuttamaa lisärasitetta Suomelle.
- Varustamoelinkeino ei kannata maailmanlaajuista päästökauppajärjestelmää. Näkemyksemme on että, päästökauppajärjestelmä on liian monimutkainen järjestelmä, ja liian haastava toteuttaa maailmanlaajuisesti kaikissa IMO:n lippuvaltioissa ja hallinnoissa.

Suomen Varustamot

LAUSUNTO 26.02.2024 - **LISÄTIEDOT**

- **DNV arvion mukaan, maailmassa löytyy noin 2200 toiminnassa tai rakenteilla ja/tai suunnitteluvaiheessa olevia laitoksia, osalta puuttuu vielä lopullinen investointipäätös, joiden vuonna 2030 yhteenlaskettu vuosittainen tuotantokapasiteetti hiilineutraaleille polttoaineille olisi noin 43 – 63 miljoonaa tonnia.**
- **Merenkulun uusi 2030 päästövähennystavoite, että vähintään 5% tavoitelleen 10%, meriliikenteen käyttämästä energiasta pitää tulla lähes-nolla ja nollapäästöisistä polttoaineista, teknologioista ja energialähteistä. Huomioiden että myös kysyntä merikuljetuksista kasvaa, vuonna 2030 meriliikenteen vuosittainen tarve hiilineutraaleista polttoaineista on noin 30% - 40 % DNV:n arvoiduista vuosittaisista tuotantomääristä.**
- **Merenkulun uusi 2030 päästövähennystavoite on hyvin kunniahimoinen koska meriliikenteessä kilpailemme muiden toimialojen ja liikennemuotojen kanssa samoista polttoaineista ja tuotantomääristä**
- **Tästä syystä on tärkeätä, että IMO:ssa hyväksytään mahdollisimman pian polttoainestandardi, joka luo kysynnän hiilineutraaleille polttoaineille meriliikenteessä sekä taloudellisen ohjauskeinon, sellaisen joka päästömaksun ja tukimekanismin avulla, kaventaa fossiilisten ja hiilineutraalien polttoaineiden välistä hintakuiluja. Molempia päästövähennystoimenpiteitä tarvitaan, jotta varmisteta että hiilineutraalien polttoaineiden tuotanto ja jakeluinfran kehittyminen lähtisi ripeästi kehittymään ja kasvamaan ensivuosikymmenien vaaditulle tasolle. Varustamoelinkeinon esitykset IMO:lle merenkulun päästövähennystoimenpiteille ovat kehitetty tekemään tämän**.

[Taloudelliset vaikutukset Suomen ulkomaankaupalle vuosittain (viite: E-jatkokirje)

IMO päästömaksu **150 USD / CO2ekv tonni**
900 milj. josta talvimerenkulun osa 30-50mil/v

IMO päästömaksu **300 USD / CO2ekv tonni**
1700 milj josta talvimerenkulun osa 50-100milj/v

Globaalinen polttoainestandardi
2030: 50 – 100 miljoona per vuosi
2040: 200-400 miljoona per vuosi **]**

- **Varustamoelinkeinon mutta myös Japanin taloudellisessa ohjauskeino esityksissä, on arvoitu, että rahamäärä, jota tarvitaan maksamaan taloudellista tukea tukikelpoisille lähes-nolla ja nollapäästöisille polttoaineille, on noin 5 – 10 miljardia per vuosi. Tällainen tukimääräraha edellyttäisi, että globaalin päästömaksun olisi oltava noin 20 – 40 USD per polttoainetonni tai noin 6.25 – 12,5 USD per CO2ekv tonni. Varustamoelinkeino ei omassa esityksessä ota kantaa päästömaksun suuruuteen, tämä on IMO jäsenmaiden päätös mutta mikäli päästömaksun suuruus olisi 20 -100 USD per tonni CO2 sellainen päästömaksu, ei varustamoelinkeinon vaikutusarvion mukaan aiheuttaisi kohtuuttomia negatiivisia tai haitallisia vaikutuksia jäsenvaltioille.**
- **Japani on omassa esityksessä taloudellisesta ohjauskeinosta kirjoittanut näkemyksensä, että päästömaksu mikä Japani uskoo, että olisi alkuun poliittisesti hyväksytettävissä kaikkien IMO jäsenmaiden kesken, olisi noin 20 USD per tonni CO2ekv joka vastaan noin 64 USD per fossiilinen polttoainetonni.**
- **Huomioiden EU:n ETS:n päästöoikeuden markkinahinta on tällä hetkellä noin 50-60 euroa per CO2 tonni, varustamoelinkeino ei usko että IMO jäsenmaat kykenevät ensimmäiseksi hyväksymään päästömaksun jonka suuruus on 150 dollaria puhumattakaan 300 dollaria per tonni CO2ekv kuten E-jatkokirjeen taloudellisessa vaikutusarvioinnissa on esitetty**.

Parhain terveisin,
Mats Björkendahl
Suomen Varustamot ry