YM/ISO/Ilmastoyksikkö/Karoliina Anttonen **Asiantuntijalausunto 7.3.2024**

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä käytävät neuvottelut taloudellisista ohjauskeinoista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi kansainvälisessä merenkulussa

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriympäristön suojelukomiteassa (MEPC) neuvotellaan Taloudellisista ja muista keskipitkän aikavälin (sovellettavaksi 2030–2050) toimista kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Kansainvälisen meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on tarpeellista. Pariisin sopimuksen maailmanlaajuisten lämpötilatavoitteiden saavuttamisen kannalta on tärkeää, että myös kansainvälisen meriliikenteen päästökehitys saadaan käännettyä laskuun ja meriliikenne osallistuu asianmukaisesti Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseen. Koko maailman meriliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2018 lähes kolme prosenttia kaikista maailman hiilidioksidipäästöistä, ja kansainvälisen merenkulun päästöjen arvioidaan energiatehokkuussääntelystä ja varustamoiden toimista huolimatta kasvavan edelleen, jos muihin tehokkaisiin päästövähennystoimiin ei ryhdytä. Valtaosa aluksista (98,8 %) ympäri maailman kulkee edelleen fossiilisilla polttoaineilla.

Ympäristöministeriö kannattaa riittävän tehokkaan maailmanlaajuisen ratkaisun hakemista meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi, jotta saavutettaisiin maailmanlaajuisessa mittakaavassa riittäviä päästövähennyksiä ja jotta kansainvälisen kauppamerenkulun kilpailuedellytykset pysyisivät tasaveroisina. Maailmanlaajuisen sääntelyn myötä sääntelyn aiheuttama kustannustaakka jakautuisi 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. Kilpailuetua saisivat ne jotka pystyvät vähentämään fossiilisen polttoaineen kulutustaan. Tämä tukisi myös strategista autonomiaa suhteessa fossiilisen polttoaineen viejämaihin. Suomen meriklusteri on ympäristöinnovaatioiden kehittäjänä maailman huippuluokkaa, ja vähäpäästöisten tai päästöttömien ratkaisuiden kehittäminen Suomessa luo kasvua ja työpaikkoja.

Meriliikenne on sisällytetty EU:n päästökauppajärjestelmään vuodesta 2025 lähtien. Päästökauppajärjestelmään sisällyttäminen muuttaa toimialan kustannuksia unionissa. Maailmanlaajuinen meriliikenteen päästöjä vähentävä ohjauskeino olisikin tavoiteltava kansainvälisten kilpailuedellytysten tasavertaistamiseksi. Jotta IMO:ssa mahdollisesti sovittava ohjauskeino johtaisi EU-lainsäädännön uudelleentarkasteluun, sen on oltava riittävän tehokas. Päästökauppadirektiivin mukaan komission tulee tarkastella direktiiviä IMO:n päätettyä maailmanlaajuisesta taloudellisesta ohjauskeinosta kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja mahdollisesti antaa ehdotus päästökauppadirektiivin muuttamiseksi. Komissio tarkastelee maailmanlaajuisen taloudellisen ohjauskeinon kunnianhimon tasoa suhteessa Pariisin sopimuksen tavoitteisiin; ohjauskeinon ympäristöintegriteettiä ml. päästökauppadirektiivin meriliikennettä koskevat säännökset; sekä EU:n päästökauppajärjestelmän ja ohjauskeinon välistä yhdenmukaisuutta.

Ympäristöministeriö katsoo, että polttoaineiden hiilisisällön mukaan määräytyvä maksu voisi olla toimiva ja laajalti hyväksyttävä ratkaisu kansainväliselle meriliikenteelle. Maksun myötä nykyisten fossiilisten polttoaineiden hintaetu vaihtoehtoisiin vähähiilisiin ja hiilettömiin polttoaineisiin kaventuisi ja lopulta häviäisi. Tämä paitsi vähentäisi päästöjä, myös lisäisi vaihtoehtoisten polttoaineiden kysyntää ja niiden tuotantoon liittyviä liiketoimintamahdollisuuksia. Myös polttoainestandardin edistäminen neuvotteluissa

loisi edellytyksiä maailmanlaajuisten markkinoiden kehittymiselle meriliikenteessä käytettäville nolla- ja lähes nollapäästöisille polttoaineille.

Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota hiilipäästömaksun mahdolliseen rahastoimiseen. Maksun tuotot voitaisiin ohjata kansainväliseen tutkimus- ja kehitysrahastoon vähäpäästöisen ja päästöttömän merenkulun edistämiseksi. Global Maritime Forumin selvityksen mukaan maksutuottojen rahastoiminen myös lisäisi ohjauskeinon tehokkuutta niin, että päästötavoite voitaisiin saavuttaa alhaisemmalla päästömaksulla.

Ympäristöministeriö kiinnittää lisäksi huomiota siihen, että päästömaksun merkittäväkään lähtötaso ei nostaisi tällä hetkellä käytettävien meriliikenteen fossiilisten polttoaineiden hintoja yli polttoainehintojen pitkän ajan tavanomaisen markkinavaihtelun.

Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota Traficomin arvioon neuvotteluissa tähän asti esillä olleiden polttoaineen hiilisisältömaksujen lisäkustannuksista suomalaiselle kuluttajalle. Vaikutukset esimerkiksi konteissa Suomeen tuotavien banaanien ja 100 euron kenkien kuluttajahintoihin olisivat verrattain pienet. Muiden toimitusketjukustannusten pysyessä vakiona päästömaksu vaikuttaisi suhteellisesti enemmän banaaneihin, joiden vähittäismyyntihinta kilolta kohoaisi vuonna 2030 enimmillään noin seitsemän prosenttia, mikä tarkoittaa euromääräisesti noin 15 sentin korotusta.

+++