LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

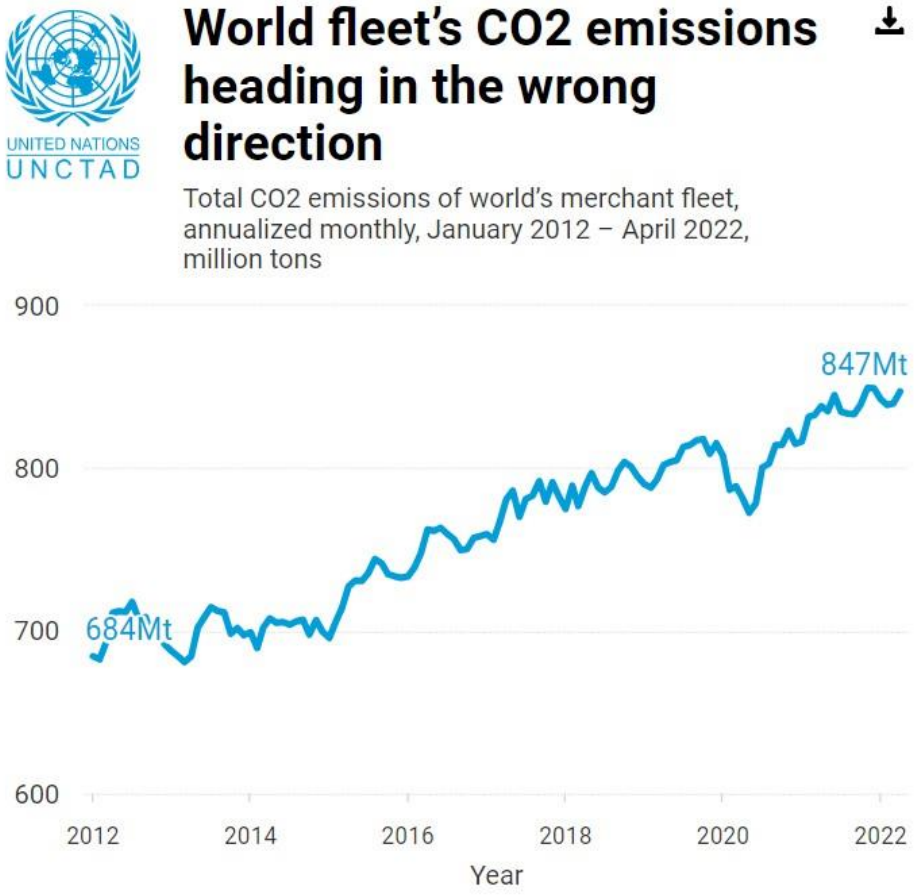
IMOssa käytävät neuvottelut taloudellisista ohjauskeinoista khk-päästöjen vähentämiseksi kv. merenkulussa; MARPOL-yleissopimuksen kokonaisuudistus

EJ 3/2025 vp

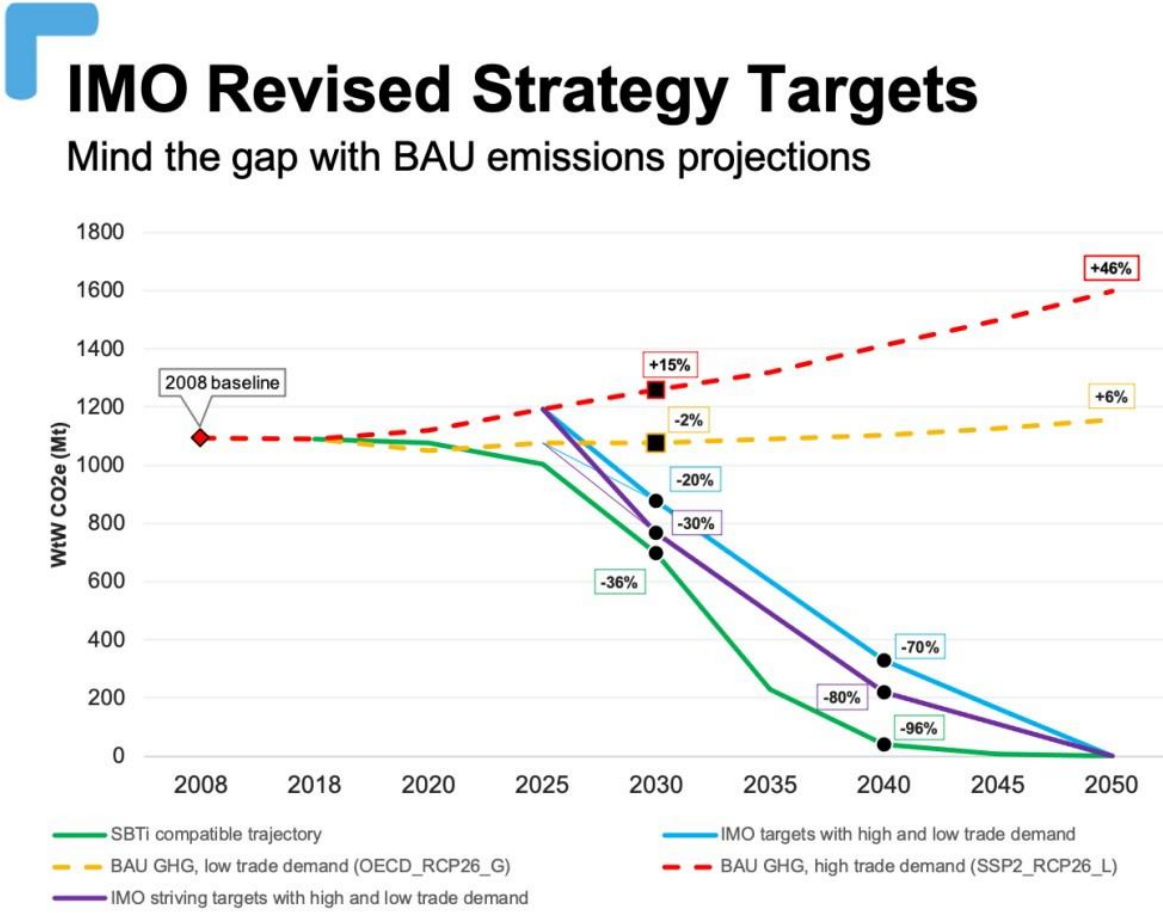
YmV 10.9.2025

Neuvotteleva virkamies Laura Sarlin

Kv. meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöt 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)

IMOssa sovittavat maailmanlaajuiset päästövähennys-keinot

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

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

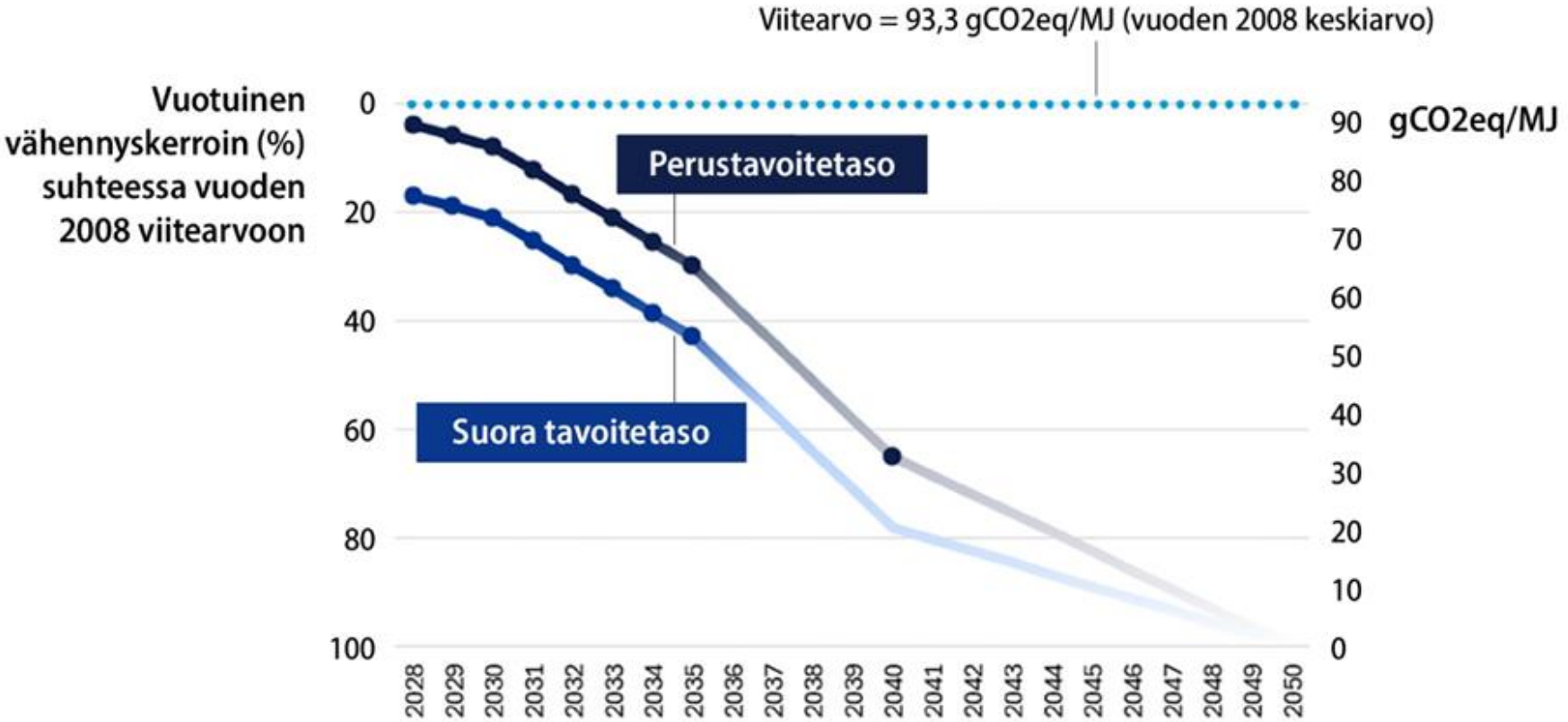
➔ **nettonollakehys** hyväksyttiin alustavasti huhtikuussa 2025



IMOssa neuvoteltu khk-päästöjen vähennyskeino

- Hyväksyttiin alustavasti 11.4.2025 meriympäristön suojelukomiteassa haastavien neuvottelujen päätteeksi
- 63 valtiota kannatti neuvoteltuja muutosesityksiä, 16 vastusti, 24 pidättäytyi äänestämästä
- Koostuu **kaksitasoisesta polttoainestandardista ja sen vaatimustasojen ylityksiin perustuvista maksuista**
- Tietääksemme **maailman ensimmäinen** sektorikohtainen globaalisti velvoittava khk-päästöjen vähentämiseen tähtäävä taloudellinen ohjauskeino
- **Lopullinen hyväksyntä/hylkääminen lokakuussa 2025**, EU:n ulkosuhdepalvelu sekä useat jäsenvaltiot vaikuttavat ympäri maailman hyväksymisen puolesta
- Jos hyväksytään, astuu voimaan 2027 (maksuja aletaan kerätä 2028)
- Maksut kv. rahastoon, jonka tuotoilla tuetaan mm. siirtymää kestävämpiin aluspolttoaineisiin ja -teknologioihin
- Toimeenpanosta vastaavat lippu- ja satamavaltiot

IMOssa neuvoteltu khk-päästöjen vähennyskeino



Keskeiset haasteet

- 176 jäsenvaltiota
- Neuvottelutilanne erittäin haastava, geopoliittinen tilanne kärjistänyt vastakkainasetteluja
- Alusliikenteen khk-päästöjen sääntely EU:n yksinomaisessa toimivallassa, Suomi toimii IMOssa EU:n yhteisten kantojen puitteissa
- Lokakuussa jouduttaneen äänestämään, hyväksyntään tarvitaan väh. 2/3 MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI allekirjoittaneista valtioista



IMOn ja EU:n toimien suhde

- EU on ottanut käyttöön omia meriliikenteen päästövähennystoimia, koska IMOn neuvottelut maailmanlaajuisista toimista sopimiseksi ovat edenneet hitaasti.
- Alueellisten toimien riskinä mm. 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 IMOn toimia sen jälkeen, kun niistä on päästy sopuun
- Mikäli EU-sääntelyä EI päätetä IMOn päätösten jälkeen muokata, IMOssa päätettävän ohjauskeinon kustannukset tulisivat ainakin osin EU-sääntelyn kustannusten päälle.
- Emme halua päällekkäistä sääntelyä – Suomelle tärkeää muistuttaa komissiota ja muita jäsenvaltioita EU-sääntelyn muokkaamisesta IMOn saavutettua sovun maailmanlaajuisista toimista

Valtioneuvoston neuvottelukanta

- Selkeä **maailmanlaajuinen päästövähennyskeino** on kaikkien etu, IMOn nettonollakehys tulee hyväksyä lokakuussa
- Jos kehyksestä päästään IMOssa sopuun, komission tulee **ripeästi arvioida mahdollisesti syntyvää päällekkäisyyttä EU-lainsäädännön kanssa, ja ryhtyä tarvittaviin toimiin sen mukaisesti**
- Suomi pyrkii **talvimerenkulun** huomiointiin ohjesääntötasolla
- Sääntelykehyksen myötä syntyvän IMOn **uuden rahaston tuottoja** tulisi käyttää merenkulun päästöjä vähentävien ratkaisujen pikaiseen kehittämiseen ja käyttöönottoon
- Rahaston varojen käyttö meriliikenteen käyttövoimasiirtymän mahdollistamiseksi etenkin pienissä kehittyvissä saarivaltioissa ja vähiten kehittyneissä maissa



MARPOL VI liitteen kokonaisuudistus, EU:n kannat

- Nettonollasääntely on osa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen eli nk. ilmapäästöliitteen kokonaisuudistusta.
- Muut muutokset liittyvät polttoöljyn kulutusta koskevaan tietojärjestelmään ja Koillis-Atlantin nimeämiseen ilmapäästöjen rajoitusalueeksi.
- Kaikki mainitut asiat ovat EU:n yksinomaisessa toimivallassa, joten EU:n kannoista sovitaan neuvoston päätöksellä.
- Komission ehdotus EU-kannoiksi: **EU kannattaa ehdotettujen muutosten hyväksymistä**.
- Eduskunnan tiedottaminen tarpeen (perustuslain 96 §); asian kiireellisyyden vuoksi ensin E-jatkokirjelmä, sitten U-kirjelmä.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!

laura.sarlin@gov.fi