

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selvitys: Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä käytävät neuvottelut taloudellisista ohjauskeinoista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi kansainvälisessä merenkulussa

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selvitys: Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä käytävät neuvottelut taloudellisista ohjauskeinoista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi kansainvälisessä merenkulussa (E 37/2022 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- neuvotteleva virkamies Eero Hokkanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Satu Hänninen, Liikenne- ja viestintävirasto
- puheenjohtaja Markku Ollikainen, Suomen ilmastopaneeli
- tutkimusprofessori Juha Lehtonen, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- tutkimusjohtaja Petteri Laaksonen, Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto LUT
- Senior Specialist Riikka Flath-Uusitalo, Neste Oy
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- johtava liikenne- ja elinkeinopoliittinen asiantuntija Päivi Wood, Keskuskauppakamari
- erityisasiantuntija Mats Björkendahl, Suomen Varustamot ry
- professori Ulla Tapaninen

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

EU:n jäsenvaltiot ovat alustavasti sopineet neuvottelevansa IMO:n meriympäristön suojelukomiteassa sellaisista maailmanlaajuisista taloudellisista päästövähennyskeinoista kansainväliseen meriliikenteeseen:

- 1) jotka riittävän tehokkaasti, selkeästi ja mitattavasti vastaavat ilmastokriisiin vähentämällä kasvihuonekaasupäästöjä;

Valiokunnan lausunto LiVL 15/2022 vp

- 2) jotka asettavat kasvihuonekaasupäästöille hinnan noudattaen “saastuttaja maksaa” -periaatetta ja luovat meriklusterille taloudellisen kannusteen vähentää päästöjä;
- 3) jotka lähettävät markkinoille selkeän signaalin hiilidioksidipäästöjen poistamisen tulevas-
ta sääntelystä ja aikataulusta. Tämä loisi selkeän pitkän aikavälin kehityskaaren uusiutuvista
lähteistä tuotettujen ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönotolle vuosikymmenen puoliväliin
tullessa ja lisäisi sitten niiden käyttöä kansainvälisessä meriliikenteessä;
- 4) ovat tavoitepohjaisia kannustaen sellaisten polttoaineiden ja teknologioiden käyttöön, jot-
ka tehokkaasti vähentävät päästöjä;
- 5) joiden hallinnointi on läpinäkyvää, tehokasta, helposti toimeen pantavaa ja valvottavaa
vilpin estämiseksi;
- 6) jotka on suunniteltu lippuneutraaleiksi ja varmistavat kaikkien toimijoiden tasapuolisen
kohtelun;
- 7) jotka ovat kustannustehokkaita;
- 8) jotka eivät ole päällekkäisiä muun sääntelyn kanssa. Kansallisia tai alueellisia meriliiken-
teen päästövähennystoimia missään IMO:n jäsenvaltiossa harkittaessa päästöjen kaksinker-
taista laskentaa tulee välttää;
- 9) joista kerättävistä varoista merkittävä osa tulee käyttää meriliikenteen ilmastotoimiin ja il-
mastomuutokseen sopeutumiseen etenkin kehittyvissä valtioissa maailmanlaajuisen tehok-
kaan ja oikeudenmukaisen siirtymän varmistamiseksi.

Valtioneuvoston kanta

Suomi kannattaa vähähiilisiin ja hiilettömiin polttoaineisiin ohjaavan maailmanlaajuisen talou-
dellisen päästövähennyskeinon kehittämistä ja hyväksymistä IMO:ssa ennen vuotta 2030. Kei-
non ohjausvaikutuksen tulee olla Pariisin ilmastopimuksen ja IMO:n vuonna 2023 päivitet-
tävän kasvihuonekaasustrategian tavoitteisiin nähden riittävä.

Suomi kannattaa ensisijaisesti kauppamerenkulun polttoaineiden hiilisisällön mukaan määräyty-
vää maailmanlaajuisesta maksusta taloudellisen ohjauskeinon pohjana. Suomi voi hyväksyä myös
maailmanlaajuisen meriliikenteen päästökauppajärjestelmän, mikäli sen periaatteista on mahdol-
lista päästä IMO:ssa sopuun ennen vuotta 2028. Maksun tai päästöoikeuden tasosta neuvotelta-
essa tulee huomioida uusien vähähiilisten ja hiilettömien polttoaineiden saatavuuden kehitys.

Suomi kannattaa maailmanlaajuisesti kerättävän polttoaineiden hiilisisältömaksun rahastoimista
kansainväliseen rahastoon. Rahasto tulisi perustaa muutoksin MARPOLyleissopimukseen. Ke-
rättävät varat tulee käyttää merenkulun päästöjä vähentävien ratkaisujen pikaiseen kehittämiseen
ja käyttöönottoon. Suomi edistää voimakkaasti sitä, että varojen käytössä huomioidaan etenkin
alusten päästöjä lisäävät erityisolosuhteet, kuten jäissä kulku, sekä entistä vähäpäästöisempien
jäävahvistettujen alusten ja jäänmurtaajien kehitystyö. Lisäksi varojen jaossa tulee huomioida vä-
hiten kehittyneet valtiot sekä pienet kehittyvät saarivaltiot.

Suomi katsoo, että kunnianhimoinen IMO:n päästövähennystoimi tasaisi kansainvälisen meren-
kulun päästösääntelyn epäsuhtaa sekä merenkulun ja elinkeinoelämän kilpailuympäristöä EU:n
ja muun maailman välillä.

Valiokunnan lausunto LiVL 15/2022 vp

Suomi pyrkii siihen, että maailmanlaajuisessa taloudellisessa ohjauskeinossa huomioidaan alusten kulku jäissä aiemman sääntelyn pohjalta. Jos IMO:ssa edetään kohti maailmanlaajuisista polttoaineiden hiilisisältömaksua, Suomi pyrkii siihen, että merkittävä osa maksun tuotoista osoitetaan jäävähvistettujen alusten ja jäänmurtajien kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ratkaisujen kehittämiseen.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Valiokunta pitää tärkeänä, että myös meriliikenteessä toteutetaan tehokkaita keinoja kasvihuonekaasujen kokonaispäästöjen vähentämiseksi ja asetettujen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Valiokunta painottaa, että ensisijaisesti tämänkaltaisista ohjaus- yms. keinoista tulee päättää globaalilla tasolla, ja siinä vaiheessa, kun IMO:ssa tehtyjen päätösten arvioidaan johtavan asetettujen tavoitteiden toteutumiseen, vastaavista EU-tason toimista on tarpeen luopua päällekkäisen sääntelyn ja päällekkäisten kustannusvaikutusten ehkäisemiseksi.

(2) Kansainvälistä meriliikennettä koskeva taloudellinen ohjauskeino on tärkeä osa keinovalikoimaa, jolla varmistetaan kansainvälisen meriliikenteen siirtymä uusiutuviin ja vähäpäästöisiin polttoaineisiin sekä energiatehokkaampiin ja ympäristön kannalta edullisempiin muihin ratkaisuihin. Valiokunta pitää tärkeänä, että toimien tulee olla teknologianeutraaleja, kustannustehokkaita ja tasapuolisia eri maiden toimijoille. Valiokunta painottaa, että globaalissa ratkaisussa on huomioitava myös vähähiilisten ja hiilettömien polttoaineiden saatavuuden kehittyminen. Asiantuntijakuulemisessa on myös tuotu esille, että velvoitteiden lisäksi jatkossa tarvittaisiin myös kannusteita muun muassa erilaisten investointien tukemiseksi.

(3) Valiokunta näkee saamansa selvityksen perusteella, että meriliikenteen globaali ilmastopolitiikka voi luoda Suomelle myös uusia vähähiilisiä ja hiilivapaita ratkaisuja koskevia liiketoimintamahdollisuuksia. Tämä näkökulma on tarpeen huomioida myös asian taloudellisia vaikutuksia koskevassa arvioinnissa.

(4) Valiokunta pitää hiilisisältömaksua tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena kompromissina meriliikenteen globaaliksi ohjauskeinoksi, ottaen erityisesti huomioon, että globaalin merenkulun päästökauppajärjestelmän luominen ainakin nopeassa aikataulussa on haasteellista. Asian käsittelyn yhteydessä on tuotu esille, että alkuvaiheen maksutasoa tulee jatkossa nostaa merkittävästi, jos haluttaisiin esimerkiksi luopua EU:n päästökauppajärjestelmästä. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että jatkossa huolehditaan siitä, että mahdollisesti perustettava kansainvälistä rahastoa kyetään hyödyntämään myös Suomelle tärkeisiin käyttötarpeisiin.

(5) Asiantuntijakuulemisessa on painotettu Suomen mahdollisuuksia synteettisen metanolin tai biopolttoaineiden valmistuksessa ja korostettu, että myös niiden valmistusprosessissa tarvitaan hiilidioksidia. Saadun selvityksen mukaan kaiken hiilidioksidin verotus heikentäisi siten mahdollisuuksia synteettisen metanolin tai biopolttoaineiden valmistukseen. Sääntelyssä on näin ollen erittäin tärkeää erottaa fossiiliset päästöt, joilla on negatiivisia ilmastovaikutuksia, sähköllä valmistetuista synteettisistä polttoaineista. Valiokunta pitää ensisijaisen tärkeänä, että näitä kysymyksiä ja sääntelyn vaikutuksia uusien ja ympäristöystävällisten polttoaineiden valmistukseen

Valiokunnan lausunto LiVL 15/2022 vp

selvitetään huolellisesti asian jatkokäsittelyssä ja varmistetaan, ettei sääntely heikennä mahdollisuuksia näiden polttoaineiden valmistukseen.

(6) Valiokunta pitää meriliikenteen päästöjen vähentämistä tärkeänä, mutta on samalla huolissaan meriliikennettä koskevien ilmastotoimien kustannusvaikutuksista ja niiden tasapuolisuudesta. Globaalista ohjauskeinosta aiheutuu asiantuntija-arvioiden mukaan Suomelle suhteellista kilpailuhaittaa talvimerenkulusta ja Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuen. Toisaalta se voi luoda joidenkin asiantuntija-arvioiden mukaan kysyntää suomalaisten yritysten puhtaammille ratkaisuille maailmalla. Suomi on hyvin riippuvainen merikuljetuksista moniin muihin maihin verrattuna, ja monissa muissa maissa voidaan myös hyödyntää suurempia aluskokoja kuljetuksissa. Suomi on käytännössä myös ainoa maa, jossa kaikki satamat jäätyvät talviaikaan. Valiokunta painottaa, että Suomen erityisolosuhteiden vuoksi on erityisen tärkeää, että jäävahvisteiset alukset huomioidaan valittavassa taloudellisessa ohjauskeinossa. Valiokunta pitää tärkeänä, että neuvotteluissa pyritään jatkamaan tavoitteen edistämistä ja etsitään valittavaan ohjauskeinoon soveltuva aidosti vaikuttava keino toteuttaa talvimerenkulun ja jäävahvisteisten alusten huomioiminen.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 28.4.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Sandra Bergqvist r
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula