

IMO:n ja EU:n päästötoimet ja talvimerenkulku



Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan kansainvälisen meriliikenteen päästövähennystavoitteista ja toimista tulee esisijaisesti sopia IMO:ssa, jotta kilpailuedellytykset ovat tasaveroiset ja ilmastotoimet kattavia ja tehokkaita. On erinomaista, että valmisteluissa ollaan jo siinä vaiheessa, että toimet voidaan hyväksyä IMO:n meriympäristön suojelukomitean lokakuun 2025 kokouksessa.

ELINKEINOELÄMÄN VIESTIT PÄÄTTÄJILLE

Niin tärkeä kuin IMO:n johtava rooli onkin, IMO:ssa päätettävät maailmanlaajuisen taloudellisen ohjauskeinoon kustannukset eivät voi tulla EU-sääntelyn kustannusten päälle. On erittäin tärkeää, ettei kansainväliseen kauppaan ja merilogistiikkaan synny päällekkäisiä ohjausmekanismeja ja kustannuksia.

Kun globaali päästöjen vähentämisjärjestelmä tulee voimaan, ei ole enää perustetta ylläpitää päällekkäistä alueellista EU:n meriliikennettä koskevaa päästökauppaa eikä alueellista polttoainestandardia (FuelEUMaritime). Komissiolta toivotaan nopeaa arviointia IMO:n päätöksen vaikutuksista ja päällekkäisyyksistä EU-sääntelyn kanssa sekä esitystä siitä, miten päällekkäisestä EU-sääntelystä luovutaan.

Jos kävisi niin, että IMO:ssa ei synny päätöstä kansainvälisistä päästövähennystoimista, tulisi joitain muutoksia kuitenkin tehdä EU-sääntelyyn 2040 ilmastotoimien yhteydessä.

Yli 95 % Suomen ulkomaankaupasta kuljetetaan meritse. Talvi ja jäätyvä Itämeri aiheuttaa lisäkustannuksia sekä alusten jäävahvisteisuuden ja jäissäkulun aiheuttaman polttoaineen lisäkulutuksen vuoksi. Talvimerenkulun pysyvä ja täysimääräinen hyvittäminen on Suomen kilpailukyvyllä erittäin tärkeää.

Päästökauppadirektiivissä alusten jäävahvisteisuus hyvitetään vuoden 2030 loppuun saakka. Tähän tarvittaisiin muutos, sillä hyvittämisen tulisi olla pysyvä kuten jääolosuhteetkin ovat. Hyvityksen tulisi kattaa myös alusten jäissä kulun aikaiset lisäkustannukset.

FuelEUMaritime-direktiivissä jäävahvisteisille aluksille on pysyvä hyvitys. Alusten jäissäkulun aikaiset lisäkustannukset hyvitetään kuitenkin vain 2034 loppuun saakka. Myös tämä hyvitys tulisi tehdä pysyväksi FuelEUMaritime-direktiivissä.

Sekä IMO:n että EU:n säädäntö koskee laivapolttoaineita. Kestävien polttoaineiden tuotannon ekosysteemit tulisi saada pyörimään, jotta sekä tarjonta että kysyntä voisivat edetä EU:n satamissa. Tätä tulisi edistää jäsenmaissa kohdentamalla meriliikenteen päästökauppatuloja kestävien polttoaineiden tuotannon investointeihin ja kestävien polttoaineiden hintaeron kaventamiseen fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna. Tähän tarvitaan myös koordinoituja EU-toimia, joita odotetaan kestävän liikenteen investointisuunnitelmasta (STIP).

YHTEYSTIEDOT

Tiina Haapasalo, Chief Policy Adviser, Transport and Infrastructure, tel. +358 40 763 1482, tiina.haapasalo@ek.fi
Siiri Valkama, Senior Advisor, Brussels office, tel. +32 494 549 249, siiri.valkama@ek.fi

MISSION: THRIVING EUROPE

ek
Confederation of
Finnish Industries