

8.6 De internationella klimat- och miljöbestämmelserna inom sjöfartens område och deras konsekvenser för näringslivet i Finland

Övre gräns för det anslag som anvisas: 250 000 €

Tidsplan: 9/2016–4/2017

Grunderna till informationsbehovet och behovsbeskrivning inklusive motiveringar:

De klimat- och miljöbestämmelser för fartyg som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) antog under förra årtiondet har konsekvenser för sjöfartens kostnadsstruktur och för kostnaderna för transporter till Finland, och påverkar därmed i synnerhet exportindustrins konkurrenskraft i förhållande till konkurrenterna i Centraleuropa. Bestämmelserna har å andra sidan också positiv inverkan på den finska cleantechindustrin.

Bestämmelserna om en minskning av svavelutsläppen från fartyg trädde i kraft den 1 januari 2015 i Östersjöområdet, Nordsjön och Engelska kanalen. De bestämmelser som gäller behandling av fartygens barlastvatten bedöms träda i kraft internationellt 2017. IMO ska enligt planerna år 2017 fatta beslut om en minskning av kväveoxidutsläppen från fartyg i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen så att bestämmelserna kan träda i kraft den 1 januari 2021. Bestämmelserna om energieffektiviteten hos nya fartyg, som IMO godkände 2011, träder i kraft stegvis fram till 2025. IMO för just nu förhandlingar om en minskning av CO₂-utsläppen även från befintliga fartyg. En viktig fråga för Finland är hur isförstärkta fartyg ska behandlas i detta sammanhang.

Man har på nationellt plan identifierat ett behov av en helhetsbild av de ovannämnda bestämmelsernas kostnadseffekter för industrin och näringarna i Finland. En omfattande utredning kan stödja det nationella beslutsfattandet och Finlands verksamhet inom EU och internationellt, och den kan även stödja fastställandet av Finlands ståndpunkt inför de internationella förhandlingarna om en minskning av CO₂-utsläppen inom sjöfarten. Att ärendet är viktigt har senast framhävts i samband med den nationella behandlingen i anslutning till att Östersjön inrättas som specialområde i fråga om utsläpp av kväveoxider (Nitrogen Emission Control Area, NECA) till den del frågan varit anhängig i HELCOM. I samband med HELCOM:s årsmöte 2016 antogs en färdplan som anger att länderna kring Östersjön ska lämna in en ansökan om Östersjön som NECA-specialområde till IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön inför kommitténs session i oktober (MEPC70), samtidigt som länderna kring Nordsjön lämnar in NECA-ansökan.

År 2015 kartlades synpunkter med tanke på Finlands NECA-ståndpunkt inför HELCOM:s behandling av ärendet. Denna kartläggning gjordes inom sjöfartsdelegationen, som lyder under kommunikationsministeriet, och i miljöministeriet. En nationell NECA-arbetsgrupp tillsattes under miljöministeriets ledning. I gruppen ingick representanter för kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, Trafi, Finlands näringsliv, Kemiindustrin rf, Skogsindustrin rf, Rederierna i Finland rf och Teknologindustri rf. Arbetsgruppen hade till uppgift att skapa en allmän bild av de kostnader som miljöbestämmelserna orsakar sjöfarten och bilda en gemensam uppfattning som grund för det politiska beslutsfattandet i Finland i beslut som rör färdplanen för NECA-ansökan. Till uppgiften hörde även att granska det befintliga informationsunderlaget och dess tillräcklighet samt att utreda vilka kostnader Finlands sjöfart och näringsliv eventuellt föranleds, liksom även nyttan och inverkan på konkurrenskraften. Arbetsgruppen var enhällig i sin rapport, som överlämnades den 24 februari 2016.

Arbetsgruppen konstaterade att eftersom den finska industrin är avlägset belägen jämfört med

konkurrenterna i Centraleuropa föranleder de internationella miljöbestämmelserna extra transportkostnader för den sjöfart och det näringsliv som riktar sig till Finland, både när det gäller regionala specialbestämmelser och globala bestämmelser. Av denna orsak bör de klimat- och miljökrav som förhandlas fram inom sjöfartens område i första hand alltid vara jämlika på globalt plan. Därtill ska man kunna beakta t.ex. de särdrag som isförhållandena orsakar.

Man ansåg även att en vidarebearbetning av kostnadsbedömningarna bör göras nationellt: det borde göras en övergripande utredning över 1) vilka konsekvenser de internationella miljöbestämmelserna inom sjöfartens område har för Finlands näringsliv, med beaktande av de indirekta konsekvenserna för bl.a. sysselsättningen och konkurrenskraften och även de positiva effekterna på den tekniska utvecklingen och Finlands verksamhet inom cleantechsektorn och 2) sätten att minska växthusgasutsläppen och tillhörande styrmekanismer när det gäller sjöfart. Till dessa räknas bl.a. prissättningen av ett ton kol samt nödvändiga utredningar om de kostnader som sjötransporterna till Finland drabbas av.

Uppgifterna behövs som stöd för fastställandet av Finlands ståndpunkt i de internationella förhandlingarna. Uppgifterna bör finnas tillgängliga under första hälften av 2017. Med hjälp av utredningen kan Finland stärka ett proaktivt tillvägagångssätt och lägga fram förslag på regleringsåtgärder som är viktiga med tanke på samhällsekonomin i landet.

Forskningsfrågor:

- 1) vad har de internationella miljöbestämmelserna inom sjöfarten för konsekvenser för Finlands näringsliv med beaktande av bestämmelsernas indirekta konsekvenser för bl.a. sysselsättning och konkurrenskraft?
- 2) vilka är de positiva effekterna på den tekniska utvecklingen och på Finlands verksamhet inom den globala cleantechsektorn?
- 3) en bedömning av konsekvenserna för Finlands del av de metoder som diskuteras inom IMO för en minskning av växthusgasutsläppen och tillhörande styrmekanismer inom sjöfarten, i synnerhet när det gäller vintersjöfart i Finland och isförstärkta fartyg?

Samband med genomförandeplanen för regeringsprogrammet, statsrådets strategier och annan utrednings- och forskningsverksamhet:

I det strategiska regeringsprogrammet anges följande: 1) "Industrins kostnader ökar inte under valperioden på initiativ av regeringen" och 2) "Genom att ta fram, ta i bruk och exportera hållbara lösningar har vi förbättrat bytesbalansen, ökat självförsörjningsgraden, skapat nya arbetsplatser samt uppnått våra klimatmål och god ekologisk status i Östersjön."

Informationsproduktionens huvudsakliga former

Att ta fram information, en lägesbildsanalys och rekommendationer samt kostnadsanalyser och jämföra alternativa verksamhetssätt i förhållande till det politiska beslutsfattandet och den politiska styrningen i syfte att a) stärka de internationella miljöbestämmelsernas positiva effekter och minska de negativa konsekvenserna för sjöfarten inom området för Finlands näringsliv och industri samt landets konkurrenskraft och sysselsättning, b) främja den tekniska utvecklingens positiva effekter, c) stärka Finlands verksamhet inom den globala cleantechsektorn och d) minska växthusgasutsläppen och bedöma tillhörande styrmekanismer inom sjöfarten.