

## 8.6 Merenkulun kansainvälisen ilmasto- ja ympäristösääntelyn vaikutukset Suomen elinkeinoelämälle

Käytettävissä olevan määrärahan yläraja: 250 000 €

Aikajänne: 9/2016-4/2017

### Tietotarpeen tausta ja tarvekuvaus perusteluineen:

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) viime vuosikymmenen aikana hyväksytyillä laivoja koskevalla ilmasto- ja ympäristösääntelyllä on vaikutusta merenkulun kustannusrakenteeseen ja Suomeen suuntautuvan liikenteen kuljetuskustannuksiin ja siten erityisesti vientiteollisuuden kilpailukykyyn suhteessa Keski-Euroopan kilpailijoihin. Sääntelyllä on toisaalta myös myönteinen vaikutus suomalaiselle cleantech -teollisuudelle.

Laivojen rikkipäästöjen vähentämistä koskeva sääntely on tullut voimaan 1.1.2015 lukien Itämeren, Pohjanmeren ja Englannin kanaalin alueella. Laivojen painolastivesien käsittelyä koskeva sääntely on tulossa voimaan globaalisti arvion mukaan 2017. Laivojen typenoksidipäästöjen vähentämisestä Itämeren, Pohjanmeren ja Englannin kanaalin osalta on tarkoitus päättää IMO:ssa 2017 siten, että sääntely tulisi voimaan 1.1.2021. Vuonna 2011 IMO:ssa hyväksytyt uusien laivojen energiatehokkuutta koskevat säännökset tulevat porrastetusti voimaan vuoteen 2025 mennessä. IMO:ssa neuvotellaan parhaillaan laivojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämisestä myös olemassa olevien laivojen osalta. Suomelle keskeinen kysymys on jäävähvistettujen laivojen kohtelu tässä yhteydessä. Tarve saada laaja-alainen kokonaiskuva edellä mainitun sääntelyn kustannusvaikutuksista suomalaiselle teollisuudelle ja elinkeinolle on tunnustettu kansallisella tasolla. Laaja-alainen selvitys tukisi kansallista päätöksentekoa ja Suomen toimintaa EU:n tasolla ja kansainvälisillä foorumeilla ja tukisi myös Suomen kannanmuodostusta kansainvälisissä neuvotteluissa meriliikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämisestä. Asian tärkeyttä on korostettu viimeksi Itämeren typenoksidipäästöjen erityisalueen (Nitrogen Emission Control Area, NECA) perustamista koskevassa kansallisessa käsittelyssä HELCOM:issa vireillä olleen asian osalta. HELCOM:n vuosikokouksessa 2016 hyväksyttiin tiekartta, jonka mukaisesti Itämeren maat toimittaisivat Itämeren NECA-aluehakemuksen IMO:n meriympäristökomitean lokakuun 2016 kokoukseen (MEPC70) samanaikaisesti Pohjanmeren maiden NECA-hakemuksen kanssa.

Vuonna 2015 kartoitettiin näkemyksiä Suomen NECA-kannan muodostamiseksi HELCOM-käsittelyyn sekä LVM:n alaisuudessa toimivassa merenkulun neuvottelukunnassa että ympäristöministeriössä. Perustettiin YM:n johdolla toiminut kansallinen NECA-työryhmä, jossa olivat edustettuina LVM, TEM, Trafi, EK, Kemianteollisuus ry, Metsäteollisuus ry, Suomen varustamot ry ja Teknologiateollisuus ry. Työryhmän tehtävä oli luoda yleiskuva merenkulun ympäristösääntelyn merenkululle aiheuttamista kustannuksista sekä yhteinen käsitys, joka luo pohjaa Suomen poliittiselle päätöksenteolle NECA-hakemuksen tiekartasta päätettäessä. Lisäksi tehtävänä oli tarkastella olemassa olevaa tietopohjaa ja sen riittävyyttä sekä selvittää Suomen merenkululle ja elinkeinoelämälle mahdollisesti aiheutuvat kustannukset, hyödyt ja vaikutukset kilpailukykyyn. Työryhmä luovutti yksimielisen raporttinsa 24.2.2016.

Työryhmä totesi että johtuen Suomen teollisuuden syrjäisestä sijainnista verrattuna Keski-Euroopan kilpailijoihin, merenkulun kansainvälisestä ympäristösääntelystä aiheutuu Suomeen suuntautuvalla merenkululle ja elinkeinoelämälle lisäkuljetuskustannuksia sekä alueellisesta erityissääntelystä että globaalista sääntelystä. Tästä syystä merenkululle neuvoteltavien ilmasto- ja ympäristövaatimusten tulee olla ensisijaisesti aina globaalisti tasaveroisia. Tämän lisäksi on voitava ottaa huomioon

esimerkiksi jääolosuhteista aiheutuvat erityispiirteet.

Kustannusarvioiden jatkotyöstämistä tulisi jatkaa kansallisesti: 1) kokonaisselvityksen tekemiseksi merenkulun kansainvälisen ympäristösääntelyn vaikutuksista Suomen elinkeinoelämälle ottaen huomioon sääntelyn epäsuorat vaikutukset mm. työllisyyteen ja kilpailukykyyn sekä myös myönteiset vaikutukset teknologiakehitykseen ja Suomen toimintaan globaalin "cleantechin" alalla ja 2) kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiskeinoista ja ohjausmekanismeista meriliikenteessä. Näitä ovat mm. hiilitonnin hinnoittelu sekä tarvittavien selvitysten tekeminen Suomeen suuntautuvalla meriliikenteelle aiheutuvista kustannuksista.

Tietoja tarvitaan Suomen kantojen tukena kansainvälisissä neuvotteluissa. Tietojen tulee olla käytettävissä viimeistään v. 2017 alkupuoliskolla. Selvityksen avulla Suomi voi vahvistaa proaktiivista toimintatapaa, jossa voisimme tehdä esityksiä oman kansantalouden kannalta tärkeisiin sääntelytoimenpiteisiin.

Tutkimuskysymyksiä:

- 1) mitä ovat merenkulun kansainvälisen ympäristösääntelyn vaikutukset Suomen elinkeinoelämälle ottaen huomioon sääntelyn epäsuorat vaikutukset mm. työllisyyteen ja kilpailukykyyn?
- 2) mitä ovat myönteiset vaikutukset teknologiakehitykseen ja Suomen toimintaan globaalin "cleantechin" alalla?
- 3) arvio vaikutuksista Suomelle IMO:ssa esillä olevista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiskeinoista ja ohjausmekanismeista meriliikenteessä ja erityisesti Suomen talvimerenkulun ja jäävahvistettujen laivojen osalta?

Yhteydet hallitusohjelman toimeenpanosuunnitelmaan, valtioneuvoston strategioihin ja muuhun selvitys- ja tutkimustoimintaan:

Strategisessa hallitusohjelmassa ovat kirjaukset: 1) "Teollisuuden kustannuksia ei vaalikauden aikana lisätä hallituksen toimesta" sekä 2) "Kestävien ratkaisujen kehittämällä, käyttönotolla ja viennillä olemme parantaneet vaihtotasetta, lisänneet omavaraisuutta, luoneet uusia työpaikkoja sekä saavuttaneet ilmastotavoitteemme ja Itämeren hyvän ekologisen tilan."

Tietotuotannon pääasialliset muodot:

Tiedon, tilannekuva-analyysin ja suositusten tuotantoa, kustannusanalyysijä ja toimintavaihtoehtojen vertailua poliittiseen päätöksentekoon ja ohjaukseen liittyen kansainvälisen merenkulun ympäristösääntelyn positiivisten vaikutusten vahvistamiseksi ja negatiivisten vaikutusten minimoimiseksi a) Suomen elinkeinoelämän, teollisuuden ja sen kilpailukykyyn sekä työllisyyden alueilla, b) teknologiakehityksen myönteisten vaikutusten edistämiseksi, c) Suomen toiminnan vahvistamiseen globaalilla "cleantech"-alalla ja d) kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja siihen liittyvien ohjauskeinojen arvioimiseksi meriliikenteessä.