



8.9.2025

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

**E 37/2022 vp jatkokirje Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä käytävät neuvottelut taloudellisista ohjauskeinoista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi kansainvälisessä merenkulussa**

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. Kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat antaneet tukensa IMO:ssa saavutetulle neuvottelutulokselle.

Neuvottelutulos koostuu kaksitasoisesta polttoainestandardista ja sen vaatimustasojen ylityksiin perustuvista maksuista. Alusten maksamat päästömaksut rahastoidaan ja varoilla tuettaisiin päästöttömien tai vähäpäästöisten aluspolttoaineiden ja -teknologioiden kehittämistä sekä käyttöönottoa.

Sääntelyn taloudelliset vaikutukset Suomeen suuntautuvalle liikenteelle olisivat sääntelyn voimaan tullessa vuoden 2028 alussa 100–200 M€ ja vuoden 2040 tilanteessa 800–1900 M€.

Valtioneuvoston kirjelmässä kuvataan menettelyn taloudelliset vaikutukset vuositasoon kokonaissummana. Elinkeinoelämän kannalta olisi tarpeen tietää, miten suomalaisyritysten vientiä ja tuontia palveleva aluskanta sijoittuu IMO:n tavoitetasolle ja millaisia kustannuksia olisi syntymässä erilaisille aluksille. Myös uusien mahdollisuuksien ja taloudellisten hyötyjen määrää tulisi arvioida.

IMO-sääntely aiheuttaa päällekkäisiä kustannuksia EU-sääntelyn kanssa. EU:ssa voimassa olevat päästötoimet, päästökauppa ja FuelEU Maritime-asetus, aiheuttavat jo parhaillaan merkittävät lisäkustannukset. Vuoden 2028 tilanteessa päästökauppakustannus on 500–600 M€ ja 2040 tilanteessa EU-toimet olisivat yhteensä enimmillään jopa 3200 M€.

Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan IMO:ssa päätettävät maailmanlaajuisen taloudellisen ohjauskeinojen kustannukset eivät voi tulla EU-

Vihreä kasvu  
Tiina Haapasalo

8.9.2025

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).

Talvimerenkulku on huomioitu EU-säädännössä ja tulee huomioida vähintään vastaavalla tasolla myös IMO:ssa. Suomen olosuhteissa on erityisen tärkeää, että jäävahvisteisten alusten ja jäissäkulun vaikutukset huomioidaan ja hyvitetään taloudellisessa ohjauskeinossa.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää valtioneuvoston kantaa pääosin hyvänä. EU:n yhteistä kantaa tuetaan, talvimerenkulku huomioidaan, rahaston tuotto ohjattaisiin päästövähennyksiin ja teknologioihin sekä EU:n komission tulee ryhtyä toimiin, jotta vältetään päällekkäisyys EU-lainsäädännön kanssa.

Tulevan IMO:n rahaston osalta tulisi todeta selkeämmin, että rahastosta tavoitellaan tukea ja kannusteita vähähiilisiin innovaatioihin ja investointeihin meriteollisuudessa ja merilogistiikkapalveluissa kaikkialla maailmassa, myös kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden maissa.