

VEO Hokkanen Eero(LVM)

30.04.2021
JULKINEN

Asia

Neuvottelut Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomiteassa käsiteltävästä lyhyen aikavälin päästövähennyskeinosta kansainvälisessä merenkulussa

Kokous

Merenkulkutyöryhmä 19.05.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Kansainvälisen merenkulun lyhyen aikavälin eli viimeistään vuoden 2023 alusta voimaan tulevasta päästövähennyskeinosta on tarkoitus päättää Kansainvälisen merenkulkujärjestön (*International Maritime Organization*, IMO) meriympäristön suojelukomitean (*Marine Environment Protection Committee*, MEPC) 76. istunnossa 10.–17.6.2021. Kokouksessa käsitellään kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiskeinojen lisäksi myös muita aiheita, kuten painolastivesiasioita, alusten energiatehokkuutta, rikkipesurien pesuvesiä, aluksilta mereen päätyvän muovijätteen vähentämistä ja vedenalaista melua.

EU:n yhteisiä kantoja tähän IMO:n istuntoon käsitellään neuvoston merenkulkutyöryhmässä. Komissio esittelee ehdotuksensa EU:n yhteiseksi kannaksi merenkulkutyöryhmässä 19.5.2021 ja käsittely jatkuu 27.5.2021.

IMO:ssa tehtävillä päätöksillä muutetaan alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi solmitun ns. MARPOL-yleissopimuksen VI liitettä sekä siinä viitattuja ohjesääntöjä. Suomi on sopimuksen osapuoli, ja liitteen muutoksilla on siten velvoittavina vaikutuksia myös Suomen kauppamerenkulkuun. Muutosten on tarkoitus tulla kansainvälisesti voimaan vuoden 2023 alusta.

Eduskunnalle on annettu IMO:ssa alusliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä tehtävistä päätöksistä helmikuussa 2020 valtioneuvoston E-selvitys E 9/2020 vp. Neuvottelukantaa on tarpeen tarkentaa ottaen huomioon sääntelyn merkittävät taloudelliset vaikutukset Suomen kauppamerenkululle ja siten meritse kulkevalle ulkomaankaupalle.

Suomen kanta

Suomi on sitoutunut Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n asettamiin tavoitteisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja kannattaa edelleen tehokkaita maailmanlaajuisia toimia, joilla tavoitteet saavutetaan.

Suomi kannattaa tarjontaan perustuvaa arviota (22 %) operatiivisen hiili-intensiteettikeinon vaatimustasoksi, mutta on tarvittaessa valmis hyväksymään myös kysyntään perustuvan arvion (10 %) tason. Suomi kannattaa alustyyppikohtaisia vähennyskertoimia aikataulutetun säännöllisen lähimerenkulun tarpeet huomioiden. Suomi on valmis hyväksymään myös kaikille alustyypeille samat vähennyskertoimet, jos jäävähvistettujen alusten jäissä kulkemat matkat suljetaan sääntelyn ulkopuolelle Suomen esityksen mukaan.

Suomi on esittänyt jäävähvistettujen alusten jäissä kulkemien matkojen sulkemista hiili-intensiteettisääntelyn ulkopuolelle, ja edistää voimakkaasti tämän esityksen hyväksymistä ennen kokousta ja kokouksessa. Suomi ei yksin tai jäädessään vähemmistöön voi kuitenkaan estää hiili-intensiteettisääntelystä sopimista. Siksi Suomi ei vastusta lyhyen aikavälin päästövähennyskeinon hyväksymistä, vaikka Suomen esittämää poikkeusta talvimerenkululle ei saataisikaan osaksi kansainvälistä sääntelyä.

Pääasiallinen sisältö

Kansainvälistä merenkulkua sääntelee ja ohjaa Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO. Kauppamerenkulun kansainvälisen luonteen vuoksi tehokkaan sääntelyn edellytyksenä on yleensä sen maailmanlaajuisuus.

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 4 artiklan 2 kohdan mukaan liikenne kuuluu unionin ja jäsenvaltioiden kesken jaettuun toimivaltaan, ja näin ollen myös merenkulku on jaetussa toimivallassa. Jäsenvaltiot koordinoivat yhteiset kantansa aiheesta IMO:ssa käytäviin neuvotteluihin EU:n neuvoston merenkulkutyöryhmässä.

Komissio katsoo, että kansainvälisen merenkulun lyhyen aikavälin päästövähennystoimet ovat EU:n ilmastopolitiikalle merkityksellisiä. EU on käyttänyt asiassa toimivaltaansa mm. meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun asetuksen (nk. MRV-asetus, 2015/757) myötä.

IMO:n neljännen kasvihuonekaasututkimuksen (2020) mukaan koko maailman meriliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2018 noin 1 056 miljoonaa tonnia eli vajaa kolme prosenttia kaikista maailman hiilidioksidipäästöistä. Saman tutkimuksen mukaan kansainvälisen merenkulun päästöjen arvioidaan kasvavan maailmantaloudesta ja energiamarkkinoista riippuen 90–130 % vuoden 2008 tasosta vuoteen 2050 mennessä, jos tehokkaisiin päästövähennystoimiin ei ryhdytä.

IMO:n alustava strategia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi hyväksyttiin keväällä 2018. Sen mukaan kansainvälisen merenkulun kuljetussuoritekohtaisia hiilidioksidipäästöjä eli hiili-intensiteettiä tulee vähentää keskimäärin vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2008 verraten, ja kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasujen kokonaispäästöjä vähintään 50% vuoteen 2050 mennessä vuoteen 2008 verraten. Pyrkimyksenä on kasvihuonekaasupäästöjen vaiheittainen poistaminen huomioiden Pariisin ilmastopöytäkirjan lämpötilatavoitteet.

Keväällä 2019 alkoivat neuvottelut konkreettisista keinoista, joilla asetetut päästövähennystavoitteet saavutetaan. Tarkoitus on ensin sopia lyhyen aikavälin keinoista, ja saada niitä voimaan viimeistään vuoden 2023 alusta. Keskipitkän (2023–2030) ja pitkän aikavälin (2030–) keinoista, kuten hiilen hinnoittelusta ja muista markkinaehtoisista keinoista, on tarkoitus tehdä päätöksiä viimeistään vuoden 2023

jälkeen, kun lyhyen aikavälin keinoista on sovittu, ja IMO:n alustava strategia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on päivitetty.

Suomi on niin IMO:ssa kuin EU-tasolla kannattanut korkeaa ilmastokunnianhimon tasoa ja sen vaatimia päätöksiä ottaen huomioon talvimerenkulun erityispiirteet. Suomi on muiden IMO:n jäsenvaltioiden tavoin sitoutunut yhteiseen maailmanlaajuiseen tavoitteeseen vähentää kansainvälisen kauppamerenkulun hiilidioksidipäästöjä suhteessa liikennesuoritteeseen eli parantaa merenkulun hiili-intensiteettiä vuoden 2008 tasosta keskimäärin vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä.

Nyt IMO:ssa neuvotellaan keinoista, joilla tähän tavoitteeseen päästään. Kesäkuun komiteakokouksessa päätetään päästövähennyskeinosta, johon sisältyy alusten operatiivisen hiili-intensiteetin sääntelyelementti. Keskeisten vaatimustason vaihtoehtojen ohella valtiot ottavat neuvotteluissa kantaa erilaisiin sääntelykokonaisuuteen esitettyihin poikkeuksiin.

Keskeiset vaihtoehdot IMO:n hiili-intensiteettimääräyksen vaatimustasoiksi

IMOn alustavasti hyväksytyn operatiivisen hiili-intensiteettimääräyksen on tarkoitus alentaa kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteettiä eli kuljetussuoritekohtaisia hiilidioksidipäästöjä 40 % vuoden 2008 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tulevassa kokouksessa neuvotellaan siitä, paljonko kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteetin tulee vähentyä vuosien 2019 ja 2030 välillä, jotta tavoite saavutetaan. Toinen keskeinen asia on, mitkä ovat alustyyppikohtaiset vaatimukset kokonaistavoitteen saavuttamiseksi. Näillä asioilla on merkittävä vaikutus sekä saavutettavalle hiili-intensiteetin vähennykselle, että kustannuksiin kansainväliselle kauppamerenkululle vuosina 2023–2030. Vaikutuksia eri alustyypeille voidaan säätää alustyyppikohtaisilla vähennyskertoimilla.

IMO:n kirjeenvaihtotyöryhmä käsitteli joulukuun 2020 ja maaliskuun 2021 välillä neljää eri vaihtoehtoa alusten hiili-intensiteetin vähentämiskertoimiksi. Esillä olleista vaihtoehdoista kaksi perustuu arvioon, jonka mukaan kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteetin tulisi vähentyä 10 % vuosien 2019 ja 2030 välillä, jotta asetettu tavoite saavutetaan eli hiili-intensiteetti vähenee 40 % vuosien 2008 ja 2030 välillä. Toiset kaksi vaihtoehtoa perustuvat arvioon, jonka mukaan kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteetin tulisi vähentyä 22 % vuosien 2019 ja 2030 välillä tavoitteen saavuttamiseksi. Molemmista vaihtoehdoista oli esillä versiot, joissa vähennyskertoimet ovat joko samat kaikille alustyypeille tai alustyyppikohtaisia.

Arviot vuosien 2019 ja 2030 välillä tarvittavasta hiili-intensiteetin vähentämisestä riippuvat siitä, miten arvioidaan jo toteutunutta kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteetin kehitystä vuosien 2008 ja 2019 välillä. Vaihtoehtoja on avattu alla.

Hiili-intensiteetin väheneminen 10 %:lla vuosien 2019 ja 2030 välillä

Kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteetin tulisi laskea noin 10 % vuosien 2019 ja 2030 välillä, jos hiili-intensiteetin kehitystä vuosien 2008 ja 2019 välillä arvioidaan kuljetettuihin lastimääriin perustuvien kuljetussuoritteiden perusteella. Saatavilla olevia tietoja lähtötasovuoden 2008 lastimääristä ei kuitenkaan voida pitää täysin luotettavina. Näin ollen ei voida olla varmoja, johtaisiko tämä vaihtoehto asetetun tavoitteen saavuttamiseen eli hiili-intensiteetin alenemiseen 40 prosentilla vuosien 2008 ja 2030 välillä.

Hiili-intensiteetin väheneminen 22 %:lla vuosien 2019 ja 2030 välillä

Kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteetin tulisi laskea noin 22 % vuosien 2019 ja 2030 välillä, jos hiili-intensiteetin kehitystä vuosien 2008 ja 2019 välillä arvioidaan alusten kapasiteettiin perustuvien kuljetussuoritteiden perusteella. Tämän vaihtoehdon taustalla olevaan arvioon tarvittavat lähtötiedot ovat saatavilla. Toisin sanoen se olisi vaihtoehtoa varmemmin linjassa vuoteen 2030 asetetun hiili-intensiteetin alentamistavoitteen kanssa.

Lisäksi 22 prosentin vähennys vuosien 2019 ja 2030 välillä vastaa hyvin Ilmatieteen laitoksen tekemiä arvioita Itämeren meriliikenteen energiatehokkuuden kehityksestä vuosina 2008–2019. Näiden arvioiden perusteella Itämeren meriliikenteen hiili-intensiteetin tulisi parantua noin 22 prosenttiyksikköä vuosien 2019 ja 2030 välillä, jotta IMO:n vuodelle 2030 asettama tavoite saavutetaan Itämeren meriliikenteen osalta.

Vähennyskertoimista

Alustyyppikohtaisilla vähennyskertoimilla voidaan helpottaa sääntelystä aiheutuvaa taakkaa tietyille alustyypeille. Näin voidaan huomioida eri alustyyppien päästövähennyspotentiaali ja osuus kokonaispäästöistä. Toisaalta jos yhdelle alustyyppille annetaan muita alemmat vähennyskertoimet, muiden alustyyppien kertoimien on oltava tiukemmat, jotta IMO:n tavoite saavutetaan.

Suomelle ovat keskeisiä Itämeren lähimerenkulussa aikataulussa kulkevat ropax- ja ro-ro-lastialukset. Alustyyppikohtaiset vähennyskertoimet mahdollistavat näiden alusten erityispiirteiden huomioimisen.

Suomen oma esitys jäävahvistettujen alusten jäissä kulkemien matkojen jättämiseksi hiili-intensiteettisääntelyn ulkopuolelle

Jäissä kulkiessaan alukset kuluttavat enemmän polttoainetta ja siten tuottavat enemmän kasvihuonekaasupäästöjä kuin avovedessä kulkiessaan. Näin ollen jäissä kulku nostaa Suomen vesillä kulkevien alusten hiili-intensiteettiä verrattuna vain avovedessä kulkevien vastaavien alusten hiili-intensiteettiin.

Korkean hiili-intensiteetin alusten tulisi sääntelyn myötä vähentää päästöjään esimerkiksi hidastamalla nopeuttaan tai investoimalla päästöjä vähentäviin ratkaisuihin. Jäissä kuljettaessa ei yleensä ole alusturvallisuutta ja tosiasiallista kulkukykyä vaarantammatta mahdollista tavoitella päästöjen vähentymistä hidastamalla nopeutta.

Suomen näkemyksen mukaan eri olosuhteissa kulkevien alusten tasapuolinen kohtelu tulee huomioida kansainvälisessä sääntelyssä. Ellei talvimerenkulkua huomioida, tyypillinen seuraus nyt neuvoteltavasta kansainvälisestä hiili-intensiteettimääräyksestä olisi, että useat jäävahvistetut alukset joutuisivat ottamaan käyttöön hiili-intensiteettiään alentavia toimia aiemmin kuin vain avovedessä kulkevat alukset.

Vaikka tällainen aikaisempi käyttöönotto voidaan nähdä myös kilpailuetuna pidemmällä aikavälillä, suoraviivaisimmat toimet kuten biopolttoaineiden osittainen käyttö tai nopeuden alentaminen, pyrittäisiin mahdollisesti mitoittamaan vain jäissä kulun aiheuttamia ylimääräisiä päästöjä vastaaviksi. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että lyhyellä aikavälillä jäissä kulun aiheuttamien päästöjen kompensoiminen aiheuttaisi ylimääräisiä kustannuksia jäävahvistetuille aluksille ja asettaisi ne eri asemaan kuin muut

alukset. Suomen logistiset kustannukset nousisivat enemmän suhteessa moniin verrokkimaihin Euroopassa.

Suomi on yhdessä Ruotsin, Viron ja Venäjän kanssa esittänyt jäävahvistettujen alusten jäissä kulkemien matkojen jättämistä kokonaan nyt päätettävän kansainvälisen hiili-intensiteettisääntelyn ulkopuolelle. Jos esitys hyväksytään, kansainvälisestä sääntelystä ei tule merkittävää lisärasitetta erityisesti Suomelle.

On kuitenkin mahdollista, että esitystä ei hyväksytä IMO:ssa. IMO:n päätöksentekomenettelyn vuoksi Suomi ei yksin tai jäädessään vähemmistöön voi estää maailmanlaajuisen hiili-intensiteettisääntelyn hyväksymistä. On Suomen kansainvälisissä järjestöissä yleensä noudattaman linjan mukaista, että Suomi ei jää yksin vastustamaan käsiteltäviä ehdotuksia.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 192 artiklan 1 kohta yhdessä 218 artiklan 9 kohdan kanssa/määräenemmistö neuvostossa

Käsittely Euroopan parlamentissa

SEUT 218 artiklan 10 kohdan mukaisesti Euroopan parlamenttia tiedotetaan välittömästi ja täysimääräisesti menettelyn kaikissa vaiheissa.

Kansallinen valmistelu

Kansainvälisen merenkulun lyhyen aikavälin päästövähennyskeinoja on käsitelty liikenne- ja viestintäministeriön koordinoimassa merenkulun sidosryhmäverkostossa 17.10.2019, 11.2.2020 ja 9.4.2021.

Käsittely jaostoissa:

- Liikenne (EU-22) 23.–26.4.2021 (kirjallinen menettely)
- Ympäristö (EU-23) 23.–26.4.2021 (kirjallinen menettely)
- Meripolitiikka (EU-15) 23.–26.4.2021 (kirjallinen menettely)

Käsitelty EU-ministerivaliokunnassa 30.4.2021.

Eduskuntakäsittely

Neuvotteluja Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomiteassa käsiteltävistä lyhyen aikavälin päästövähennyskeinoista on käsitelty eduskunnassa seuraavasti:

Liikenne- ja viestintävaliokunta 10.3.2020
Ympäristövaliokunta 12.3.2020
Suuri valiokunta: 13.3.2020

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009) ja sen nojalla annettu valtioneuvoston asetus merenkulun ympäristönsuojelusta (76/2010) sisältävät alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan unionin säädösten kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset, sekä muut alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännökset. Mikäli nyt IMO:n meriympäristön suojelukomiteassa käsiteltävät esitykset johtavat MARPOL-yleissopimuksen muutoksiin, ne saatettaisiin Suomessa voimaan tarvittavin lainsäädäntötoimin.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaisesti valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä. Saman lain 18 §:n 10 kohdan mukaan ympäristönsuojelu puolestaan kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan. Vaikka kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen tavoite on ympäristönsuojelullinen, koskevat nyt neuvoteltavat muutokset IMO:n määräyksiin alusten kasvihuonekaasupäästöjen rajoittamisesta ennen kaikkea kauppamerenkulkua harjoittavien alusten rakennetta ja käyttöä. Näin ollen niiden katsotaan olevan luonteeltaan kauppamerenkululle operatiivisia ja tästä syystä merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen katsotaan kuuluvan valtakunnan toimivaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasujen vähentämisestä aiheutuvia kokonaisvaikutuksia ei voida toistaiseksi luotettavasti arvioida, sillä IMO:ssa päätettävä päästövähennyskeinojen yhdistelmä ei ole vielä tiedossa. Kustannuksiin vaikuttaa valittavan sääntelyn ohella ja osin niistä riippumatta alusteknologian kehityksen ja vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtymisen nopeus merenkulussa, sekä mahdolliset kytkökset muun ympäristöohjauksen taloudellisiin vaikutuksiin.

Vaihtoehto, jonka mukaan hiili-intensiteetin tulisi vähentyä 10 % vuosien 2019 ja 2030 välillä, merkitsisi noin 190 miljoonan euron kustannusvaikutusta Suomen kauppamerenkululle vuosina 2023–2030 (keskimäärin 20 MEUR/vuosi). Vaihtoehto, jonka mukaan hiili-intensiteetin tulisi vähentyä 22 % vuosien 2019 ja 2030 välillä johtaisi noin 380 miljoonan euron kustannuksiin samalla aikavälillä (keskimäärin 50 MEUR/vuosi).

Nämä kustannukset sisällytettäisiin rahtihintoihin. Ne eivät kokonaan tulisi suomalaisten ulkomaankaupan yritysten maksettaviksi, sillä osa Itämeren liikenteessä olevista aluksista käy myös muiden valtioiden satamissa ja kauppakumppanuuksissa rahtilaskuista osa maksetaan muualla kuin Suomen talouden piirissä. Arvioidut kustannukset kohdistuvat joka tapauksessa Suomen viennin kilpailukyvyn rasitteeksi siltä osin kuin arviossa mukana oleva alusliikenne palvelee nimenomaan Suomen vientiä ja tuontia.

Mikäli Suomi ei saa IMO:ssa hyväksytyksi esitystään jäävähvistettujen alusten jäissä kulkemien matkojen jättämiseksi nyt päätettävän kansainvälisen hiili-intensiteettisääntelyn ulkopuolelle, Suomen kauppamerenkululle arvioidaan aiheutuvan vuosina 2023–2030 yhteensä noin 21 miljoonan euron lisärasite verrattuna avovesiolosuhteisiin (keskimäärin 3 MEUR/vuosi). Tämä siis tulisi edellä mainitun hiili-intensiteettisääntelyn yleisen valinnan eli 10 tai 22 prosentin vaatimustason kustannusvaikutuksen päälle.

Mikäli Suomen esitystä ei hyväksytä, nyt päätettävän maailmanlaajuisen sääntelyn myötä vastaavia erityisiä jäissä kulkemiseen liittyviä kustannuksia aiheutuu myös joillekin Suomen kilpailijamaille, kuten Ruotsille. Suomen kauppamerenkululle ja etenkin pohjoisen Suomen satamiin kulkevalle meriliikenteelle nyt päätettävällä sääntelyllä arvioidaan kuitenkin olevan suuremmat kustannusvaikutukset kuin Ruotsille johtuen pohjoisen Itämeren jääolosuhteista talvella.

Toisaalta kansainvälisen merenkulun uusi ympäristösääntely luo liiketoiminta- ja kasvumahdollisuuksia muun muassa laitevalmistajille, järjestelmätoimittajille, alusten suunnittelijoille sekä korjaus- ja purkutelakoille. Suomen meriklusteri on ympäristö-innovaatioiden kehittäjänä maailman huippuluokkaa, ja vähäpäästöisten tai päästöttömien ratkaisuiden kehittäminen Suomessa luo kasvua ja työpaikkoja. Myös merenkulun uusien sääntelytavoitteiden saavuttamista helpottavien biopolttoaineiden jalostaminen ja myynti merkitsevät mahdollisuuksia joillekin suomalaisille yrityksille.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Maailmanlaajuiset toimet merenkulun päästöjen vähentämiseksi ovat vaikuttavimpia, ja alueellisilla toimilla voi olla kansainvälistä kilpailua vääristäviä vaikutuksia. Merenkulun maailmanlaajuisista päästövähennystoimista päättäminen on kuitenkin edennyt IMO:ssa hitaasti, eikä kunnianhimon taso EU:n näkökulmasta ole kovin korkea. Siksi Euroopan komissio on linjannut aikovansa ehdottaa Euroopan päästökauppajärjestelmän (*Emissions Trading System*, ETS) laajentamista merenkulkuun. Komissio antanee lainsäädäntöaloitteen asiassa kesäkuussa 2021. Lisäksi komissiolta odotetaan lähiaikoina lainsäädäntöaloitetta myös merenkulun vaihtoehtoisten polttoaineiden kysynnän edistämiseksi (nk. *FuelEU Maritime* -aloite).

IMO:n neuvottelut etenevät omassa aikataulussaan riippumatta EU:n sääntelyn aikatauluista. Vaikka EU-jäsenvaltiot yksin ja yhdessä koettavat vaikuttaa 174 jäsenvaltion neuvotteluihin IMO:ssa, maailmanlaajuisen sääntelyn pohjaksi ei välttämättä oteta EU:ssa muotoiltuja sääntöjä tai kantoja. IMO:ssa neuvoteltava maailmanlaajuinen sääntely onkin huomioitava EU-tasolla. Suomen kannat eri aloitteisiin EU-tasolla muodostetaan erikseen huomioiden IMO:n sääntely sekä kehitteillä olevista maailmanlaajuisista päästövähennyskeinoista käytävien neuvottelujen eteneminen.

Asiakirjat

IMO:n asiakirjat MEPC 76/7/3–6 ja MEPC 76/3/5

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Eero Hokkanen, LVM, eero.hokkanen@lvm.fi, 0295 34 2021

EUTORI-tunnus

Liitteet

IMO:n asiakirjat MEPC 76/7/3–6 ja MEPC 76/3/5

Viite

Asiasanat	ilmasto, ilmastomuutos, kasvihuonekaasut, merenkulku, meriensuojelu, päästöt, ympäristönsuojelu, IMO
Hoitaa	LVM, TEM, UM, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, OM, SM, STM, VAYLA, VM, VNK, VTV
