

VIY Honkasalo Niina(LVM), Sarlin
Laura(LVM)

27.04.2021

JULKINEN

Asia

Komission tuleva ehdotus Euroopan unionin päästökauppajärjestelmän laajentamisesta merenkulkuun

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio aikoo ehdottaa osana päästökauppadirektiivin uudistusta päästökaupan käyttöönottoa myös merenkulussa. Merenkulun päästökauppa sisältyy komission 11.12.2019 antamaan tiedonantoon vihreän kehityksen ohjelmasta sekä komission vuoden 2021 työohjelmaan ja komissio linjasi 17.9.2020 julkistetussa 2030-päästövähennystavoitteiden korotusta koskevassa tiedonannossa, että sen näkemyksen mukaan päästökaupan tulisi koskea jatkossa vähintään EU:n sisäistä merenkulkua. Komission odotetaan antavan ehdotuksen aikaisintaan 30.6.2021. Tätä ennen on mahdollista vaikuttaa ennakolta komission ehdotuksen sisältöön.

Suomen näkemyksiä merenkulun päästökaupasta on käsitelty aiemmin osana *Valtioneuvoston selontekoa EU-politiikasta: Vahva ja yhtenäinen EU – kohti kestävämpää Euroopan unionia* VNS 7/2020 vp sekä kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiaa koskevassa e-kirjelmässä E 5/2021 vp.

Suomen kanta

Suomi pitää tärkeänä, että Fit for 55 -lainsäädäntöuudistuksella kokonaisuutena saavutetaan vähintään 55 % ilmastotavoite. Suomi jatkaa vaikuttamista merenkulun päästökaupan valmisteluun siten, että komission ehdotus vähentäisi tehokkaasti päästöjä sekä sisältäisi elementtejä, joilla pidetään huoli suhteellisesta kilpailukyvyistä ja huomioidaan talvimerenkulun erityisolosuhteet. Suomi pitää talvimerenkulun huomioimista tärkeänä merenkulun päästökaupaa suunniteltaessa.

Suomi pitää tärkeänä, että merenkulun päästökauppa toteutetaan maantieteelliseltä kattavuudeltaan ja muiden ominaisuuksien osalta tavalla, joka huomioi vaikutukset Suomen elinkeinoelämälle koituvaa kustannustasoon ja suhteelliseen kilpailukykyyn eri toimialojen kannalta EU:n sisämarkkinoilla ja kansainvälisesti. Vaikutukset kustannustasoon ja suhteelliseen kilpailukykyyn riippuvat keskeisesti päästökaupan maantieteellisestä kattavuudesta ja Suomi pitää tärkeänä, että maantieteellisen kattavuuden valintaa tarkastellaan sekä tästä että ilmastopoliittisesta näkökulmasta. Päästökaupan maantieteellisen kattavuuden valinnalla on merkitystä paitsi kilpailukykyyn

myös ohjauskeinon vaikuttavuuden ja päästövähennysten näkökulmasta. Suomi tuo esille negatiivisia kilpailukykyvaikutuksia vähentäviä elementtejä.

Käytettävissä olevien tietojen pohjalta on arvioitu olevan liian riskialtista ottaa ennakoita kantaa konkreettiseen ratkaisuun soveltamisalasta. Mikäli kustannus- ja kilpailukykyvaikutuksiin keskittyvä selvitys tai muut lisätiedot antavat ilmastovaikutuksia koskevien tietojen ohella jatkossa riittävän pohjan Suomen kannalta edullisen maantieteellisen kattavuuden tunnistamiseen, Suomi voi edellä kuvatun perusteella vaikuttaa komission valmisteluun tältä osin myös ehdotuksella konkreettisesta ratkaisusta.

Suomi katsoo, että kunnianhimoiset kansainväliset toimet meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi olisivat kaikkein vaikuttavimpia. Globaalien toimien lisäksi merenkulussa tarvitaan kunnianhimoisia, huolella kohdistettuja EU:n toimia päästövähennysten edistämiseksi ja korotetun 2030 tavoitteen saavuttamiseksi. Suomi korostaa, että kaikkien sektoreiden tulee osallistua korotetun 2030 tavoitteen saavuttamiseen.

Pääasiallinen sisältö

Tässä vaiheessa ei ole tiedossa, minkälaista päästökauppajärjestelmää komissio tulee esittämään merenkululle. Järjestelmän toteutukseen liittyy lukuisia vaihtoehtoja, joilla on keskeinen vaikutus kilpailukykyyn sekä päästökaupan vaikuttavuuteen ilmastonäkökulmasta. Lisäksi on huomioitava, miten päästökauppa vaikuttaa EU:n ja kolmansien maiden välisiin suhteisiin.

Päästökaupan vaikuttavuuden ja kilpailukykyvaikutusten näkökulmasta merkittävimpiä valintoja ovat seuraavat: päästökaupan maantieteellinen kattavuus, päästökaupan piiriin kuuluvien alusten kokoraja, merenkulun päästökaupan erillisuus tai yhdistyminen muuhun EU:n päästökauppaan, päästöoikeuksien jakotapa sekä päästökatto ja etenemispolku. Päästökatto ja etenemispolku määrittävät, kuinka paljon ja missä tahdissa päästöjä on kokonaisuudessaan EU:ssa vähennettävä. Päästöoikeudet voidaan jakaa huutokaupan avulla, ilmaisjakona tai soveltamalla osittain huutokauppaa ja osittain ilmaisjakoa.

Maantieteellisen kattavuuden osalta vaihtoehtoja ovat 1) ainoastaan EU:ssa sijaitsevien satamien välisiin matkoihin sovellettava päästökauppa, 2) myös EU:n satamien ja kolmansien maiden satamien väliset matkat käsittävä päästökauppa tai 3) näiden välimuodot. Välimuodoissa sovellettaisiin päästökauppaa EU:n sisäisesti ja tämän lisäksi osittain reiteillä kolmansiin maihin. Päästökauppa voisi koskea joko vain EU:n satamista lähtevien tai saapuvien alusten päästöjä, tai molempien päästöjä 50 prosenttisesti. Päästökaupan maantieteellinen kattavuus on tunnistettu sekä ohjauskeinon vaikuttavuuden, että kilpailukykyvaikutusten osalta keskeiseksi kysymykseksi.

Arvioitaessa päästökaupan vaikuttavuutta ilmastonäkökulmasta merkittävää on erityisesti päästökaupan kattavuuden laajuus ja toisaalta päästökaupan mahdolliset vaikutukset IMO:ssa käytäviin neuvotteluihin. Päästökaupan kattavuuteen vaikuttaa eniten valinta maantieteellisestä kattavuudesta. Laajin, täysimääräisesti reitit kolmansiin maihin sisältävä maantieteellinen kattavuus enemmän kuin kaksinkertaistaa EU:n päästökaupan piiriin tulevat päästöt verrattuna ainoastaan EU:n sisäiseen päästökauppaan. Siten tämä vaihtoehto näyttäytyy ilmaston näkökulmasta vaikuttavimpana vaihtoehtona.

Toisaalta on huomioitava, että päästökaupalle valittava maantieteellinen kattavuus voi vaikuttaa seurauksiin IMO:ssa käytäville neuvotteluille globaaleista päästövähennyskeinoista. IMO:ssa sovituilla ja jatkossa sovittavilla toimilla säännellään kansainvälistä merenkulkua ja päästökaupan laajempaan, reitit kolmansiin maihin sisältävään kattavuuteen liittyy suurempaa päällekkäisyyttä IMO:n toimien kanssa kuin vaihtoehdossa, jossa päästökauppa kattaisi vain EU:n sisäistä liikennettä. Arviot vaikutuksista IMO:n neuvotteluihin kuitenkin vaihtelevat. On mahdollista, että päästökaupan käyttöönotolla olisi merkittäviä negatiivisia vaikutuksia IMO:n neuvotteluihin. Tästä voisi seurata globaalisti vaatimattomammat merenkulun päästövähennykset. Toisaalta joidenkin arvioiden mukaan päästökaupan käyttöönotto EU:ssa voisi vauhdittaa IMO:n neuvotteluja.

Maantieteellisestä sijainnista johtuen merenkulun merkitys Suomelle on suuri, ja siksi päästökaupan kilpailukykyvaikutuksiin kiinnitetään erityisesti huomiota. Merikuljetusten osuus Suomen tavaraviennin määrästä oli vuosina 2018 ja 2019 noin 92 % ja tavaratuonnin määrästä noin 78 %. Kuljetukset meritse ovat Suomelle keskeisiä myös EU:n sisäisessä kaupassa: muiden EU-maiden kanssa käytävästä tavarakaupasta noin 95% hyödyntää meriliikennettä. Talvimerenkulun erityisolosuhteet sekä etäisyys muihin EU-maihin ja valtamerireiteille lisäävät merikuljetusten kustannuksia Suomen ulkomaankaupassa.

Vaikutukset Suomen suhteelliseen kilpailukykyyn riippuvat erityisesti paitsi päästöoikeuden hintaan vaikuttavista tekijöistä myös päästökaupan kattavuutta koskevista valinnoista, joista merkittävin on maantieteellinen kattavuus. Laaja maantieteellinen kattavuus luo laajemmalle alueelle merenkulun toimijoille ja siten myös kuljetuksia hyödyntävälle elinkeinoelämälle tasapuolisen toimintaympäristön, mikä on merkittävä etu. Tasapuolisempi toimintaympäristö syntyisi erityisesti suhteessa muihin EU-maihin. Päästökaupan EU:n sisäinen, suppea kattavuus voisi painottaa kustannusten kertymistä suhteellisesti erityisesti Suomen kaltaisille maille.

Toisaalta on huomioitava, että maantieteellisen kattavuuden laajentaminen kasvattaa kustannuksia. Laajimman maantieteellisen kattavuuden vaihtoehdon, joka sisältäisi täysimääräisesti reitit kolmansiin maihin on arvioitu kasvattavan päästökaupan aiheuttamia Suomen ulkomaankauppaan liittyvän merenkulun lisäkustannuksia noin 90% verrattuna EU:n sisäiseen päästökauppaan. Yritystasolla kilpailukykyyn kannalta optimaalinen maantieteellinen kattavuus vaihtelee yrityksestä toiseen riippuen tarvittavista merikuljetuksista ja niiden mahdollisesta sisällyttämisestä päästökaupan piiriin sekä kilpailijoiden sijainnista.

Päästökauppaa koskevilla valinnoilla, erityisesti maantieteellisellä kattavuudella voi olla vaikutuksia myös EU:n ja kolmansien maiden välisiin suhteisiin, millä voi myös olla seurauksia yrityksille. Päästökauppaan sisältyy myös tulojen kertyminen huutokauppatulojen muodossa EU:lle tai sen jäsenvaltiolle ja niiden käyttö EU:ssa yhteisesti päätettyihin ja kansallisesti määritettyihin käyttötarkoituksiin. Alustavien tietojen perusteella päästökauppaa tullaan ehdottamaan sovellettavaksi lippuvaltiosta riippumatta. Näin ollen jo suppea vaihtoehto maantieteelliselle kattavuudelle toisi päästökaupan piiriin myös muiden kuin EU:n lippuvaltioiden aluksia siltä osin kuin ne kulkisivat EU:n satamien välisillä reiteillä. Päästökaupan soveltaminen myös EU:n ulkopuolisilla reiteillä kasvattaisi kuitenkin merkittävästi vaikutuksia kolmansiin maihin.

On mahdollista, että merenkulun päästökauppa herättäisi joissakin kolmansissa maissa samankaltaista vastustusta kuin lentoliikenteen päästökauppa sen käynnistyessä. Lentoliikenteen päästökaupan suunniteltiin alun perin kattavan myös EU:sta kolmansiin

maihin lähtevät lennot. Kolmansien maiden vastustuksen vuoksi tästä kuitenkin peräännyttiin, ja päästökauppa rajattiin kattamaan EU:n alue ja ETA-maat. Direktiivin mukaan kattavuus on edelleen laaja, mutta käytössä on väliaikainen poikkeus suppeampaan kattavuuteen.

Merenkulussa ei ole kahdenvälisiä ja EU:n ja kolmansien maiden välisiä sopimuksia kuten lentoliikenteessä. Mahdolliset vastatoimet voisivat myös kohdistua johonkin toiseen sektoriin. Kolmansien maiden tyytymättömyys voisi myös heijastua IMO:ssa käytäviin neuvotteluihin globaaleista päästövähennyskeinoista.

Suomen ennakkovaikuttamisessa merenkulun päästökauppaan on keskitytty vaikuttavuuteen ilmastonäkökulmasta, kilpailukykyvaikutuksiin sekä erityisesti talvimerenkulun erityisolosuhteisiin. Talvimerenkulun osalta on esitetty komissiolle konkreettinen ratkaisuehdotus, joka perustuu siihen, että päästökauppa ei aiheuttaisi ylimääräistä taakkaa jäävahvisteluille aluksille, jotka tuottavat muihin aluksiin verrattuna enemmän päästöjä liikkueessaan sekä avovesissä että jäissä.

Suomen näkemysten mahdollinen täsmentäminen tehostaisi edelleen ennakkovaikuttamista muiden kysymysten kuin talvimerenkulun osalta. Erityisesti maantieteellinen kattavuus on tunnistettu keskeiseksi kysymykseksi. Näkemysten täsmentäminen edellyttää kuitenkin riittävää tietopohjaa. Alustavat tiedot selvityksestä, jossa on arvioitu päästökaupan piiriin tulevat Suomen ulkomaan kaupan merikuljetusten päästöt, ovat valmistuneet ja niiden pohjalta on mahdollista haarukoida päästökaupan aiheuttamia lisäkustannuksia kokonaisuudessaan. Kilpailukykyvaikutuksia ja myös Suomen suhteellista kilpailukykyä käsittelevän jatkoselvityksen alustavat tulokset valmistuvat toukokuun lopussa. Kun tietopohja täydentyy, mahdollisuutta vaikuttaa ennakoita esittämällä täsmällinen ehdotus maantieteellisestä kattavuudesta arvioidaan uudestaan.

Edellytykset arvioida yksittäisen toteutusvaihtoehdon, kuten maantieteellisen kattavuuden vaikutuksia Suomen kilpailukykyyn paranevat merkittävästi, kun komission annettua ehdotuksensa tiedetään muut päästökaupan toteutusta koskevat valinnat. Komission ehdotuksen yhteydessä julkistetaan myös komission vaikutusarvio. Alustavien tietojen perusteella vaikutusarvion jäsenmaakohtaiset tarkastelut eivät tule olemaan kovin perusteellisia.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 192 artiklan 1 kohta. Päätöksentekoon neuvostossa sovelletaan määräänemmistövaatimusta.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Parlamentti esitti 17.9.2020 hyväksytyssä merenkulun päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevan MRV-asetuksen muutosta käsitelleessä raportissaan, että merenkulun päästökauppa tulisi ottaa käyttöön jo tämän asetuksen muutoksen myötä. MRV-asetuksen käsittely on kesken.

Kansallinen valmistelu

Käsittely jaostoissa:

- Liikenne (EU-22) 23.4.–26.4.2021 (kirjallinen menettely)
- Ympäristö (EU-23) 23.4.–26.4.2021 (kirjallinen menettely)

Käsittely EU-ministerivaliokunnassa 30.4.2021.

Eduskuntakäsittely

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Päästökaupasta säädetään päästökauppalaissa (311/2011) ja laissa lentoliikenteen päästökaupasta (34/2010). 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. Merenkulun kasvihuonekaasupäästöille ei kuitenkaan ole asetettu päästörajoja tai taloudellisia ohjauskeinoja kansallisessa lainsäädännössä. Mikäli EU:ssa päätettäisiin päästökaupan laajentamisesta meriliikenteeseen, säädösmuutokset 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 ja 22 kohdan mukaan puolestaan ympäristönsuojelu ja elinkeinotoiminta kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Vaikka kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen tavoite on ympäristönsuojellinen, alusten kasvihuonekaasupäästöjen rajoittaminen päästökaupalla koskee ennen kaikkea kauppamerenkulkua harjoittavien alusten rakennetta ja käyttöä. Näin ollen niiden arvioidaan olevan luonteeltaan kauppamerenkululle operatiivisia ja tästä syystä merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen kuulunee valtakunnan toimivaltaan. Lopullinen arvio lainsäädäntövallan jakautumisesta tehdään komission lainsäädäntöehdotuksen perusteella ehdotuksesta annettavassa U-kirjeessä.

Taloudelliset vaikutukset

Merenkulun päästökaupan taloudellisten vaikutusten osalta keskeistä on päästökaupan vaikutus Suomen suhteelliseen kilpailukykyyn. Tähän vaikuttavat paitsi päästökaupan Suomelle aiheuttamat kustannukset, myös päästökaupan vaikutukset keskeisiin kilpailijamaihin. Merenkulun päästökauppa nostaisi kuljetuskustannuksia myös muille EU-maille ja kolmansille maille. Kustannusten nousu koskee laajempaa maantieteellistä aluetta, jos päästökaupan maantieteellinen kattavuus on laajempi. Toimintaympäristön voidaan arvioida muodostuvan tasapuolisemmaksi erityisesti EU-maiden kesken, mikäli päästökaupan maantieteellinen kattavuus on laajempi. Alustavat tiedot kilpailukykyvaikutuksia käsittelevästä selvityksestä tulevat toukokuun loppuun mennessä. Arvioita on mahdollista edelleen täsmentää, kun komission esityksen yksityiskohdat tulevat tietoon.

Alustavasti on arvioitu, että päästökaupan käynnistämisen vaiheessa päästökaupan piiriin tulisi toteutuksen laajuudesta ja aluskokoluokkarajasta riippuen kokonaisuudessaan 3-7 miljoonaa tonnia hiilidioksidipäästöjä, jotka aiheutuvat Suomen ulkomaankaupan tavarakuljetuksista meriteitse. Arvio pohjautuu oletukseen, että päästöjen määrä olisi samalla tasolla kuin vuonna 2019. Päästökaupan piiriin tulisi noin 3 miljoonaa tonnia hiilidioksidipäästöjä, mikäli päästökauppa kattaisi matkat EU:n satamien välillä ja päästökaupan piiriin kuuluvien alusten koon alaraja olisi 5000 GT. Päästökaupan piiriin tulisi noin 7 miljoonaa tonnia hiilidioksidipäästöjä, mikäli päästökauppa kattaisi matkat EU:n satamien välillä sekä matkat EU:n satamien ja kolmansien maiden satamien väliset matkat ja päästökaupan piiriin kuuluvien alusten koon alaraja olisi 400 GT. Päästökaupan maantieteellisellä kattavuudella on suurin merkitys päästökaupan piiriin tulevien päästöjen määrälle. Laajimman maantieteellisen kattavuuden, joka sisältäisi täysimääräisesti myös reitit kolmansiin maihin, on arvioitu kasvattavan päästökaupan piiriin tulevia Suomen ulkomaankaupan tavarakuljetusten päästöjä noin 87-91 prosenttia. Alempi aluskoon alaraja 400 GT puolestaan lisäisi päästökaupan piiriin tulevia päästöjä noin 17-20 prosenttia verrattuna 5000 GT:n alarajaan.

Päästökaupan piiriin tulevien päästöjen määrä on suoraan verrannollinen päästökaupan suoraan aiheuttamiin kustannuksiin. Päästökaupan kustannukset riippuvat toteutusmallista riippuvien seikkojen ja kohdetoimialan nopeiden sopeutumismahdollisuuksien ohella päästöoikeuden hinnasta, mistä valitsee suuri epävarmuus. Päästöoikeuden hintaan vaikuttavat useat järjestelmän toteutustapaan liittyvät valinnat, kuten merenkulun päästökaupan erillisuus tai yhdistyminen muuhun päästökauppaan ja päästökaton taso sekä muun muassa päästöjä vähentävien teknologioiden tarjoamien mahdollisuuksien ja käyttöönoton kustannusten kehitys. Mikäli ohjaukseen mukauduttaisiin täysimääräisesti päästöoikeuksia ostamalla eikä ilmaisjakoa toteutettaisi, esimerkiksi EU:n päästökaupan tähän mennessä korkeimmalla päästöoikeuden hintatasolla 44 euroa ja oletuksella, että päästökaupan piiriin tulisi 5 miljoonaa tonnia hiilidioksidipäästöjä, Suomen ulkomaankaupan merikuljetusten lisäkustannuksiksi muodostuisi suoraviivaisesti arvioituna 220 miljoonaa euroa vuodessa. Nämä kustannukset todennäköisesti sisällytettäisiin pääosin rahtihintoihin.

Käytännössä useat tekijät kuitenkin alentaisivat toteutuvia päästökaupan lisäkustannuksia. Toisaalta päästöoikeuden hinta voisi nousta merenkululle erillisessä suljetussa päästökaupassa ja voimakkaasti ja nopeasti alenevalla päästökaton korkealle etenkin, jos teknisten keinojen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymisen viivästyisi.

Pidemmällä tähtäimellä kilpailukykyvaikutusten osalta on merkittävää, missä määrin myös kolmannet maat ottavat käyttöön vastaavia toimia, jotka edellyttävät merenkulun päästöjen vähentämistä ja aiheuttavat elinkeinoelämälle kustannuksia. Nämä voivat olla IMO:n toimia, mutta myös kansallisia toimia. Mikäli vastaavia toimia otetaan jatkossa käyttöön kolmansissa maissa, alueellinen päästökauppa voi tuoda kilpailuetua eurooppalaiselle meriklusterille. Päästövähennystoimet voivat kirittää meriklusteria kehittämään ja ottamaan käyttöön vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ratkaisuja.

Merenkulun uusi ympäristösääntely luo myös liiketoiminta- ja kasvumahdollisuuksia muun muassa laitevalmistajille, järjestelmätoimittajille, alusuunnittelijoille sekä korjaus- ja purkutelakoille. Suomen meriklusteri on ympäristöinnovaatioiden kehittäjänä maailman huippuluokkaa, ja vähäpäästöisten tai päästöttömien ratkaisuiden kehittäminen Suomessa luo kasvua ja työpaikkoja. Myös merenkulun päästövähennysten saavuttamista helpottavien biopolttoaineiden jalostaminen ja myynti merkitsevät mahdollisuuksia joillekin suomalaisille yrityksille.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Merenkulun päästöjen vähentämiseksi on suunnitteilla myös muita merkittäviä politiikkatoimia. Komissio aikoo antaa keväällä 2021 ehdotuksen merenkulun vaihtoehtoisten polttoaineiden kysynnän edistämisestä (FuelEU Maritime). Myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria käsittelevän direktiivin uudistaminen voi osaltaan vaikuttaa vaihtoehtoisten polttoaineiden lisäämiseen merenkulussa.

IMO:ssa neuvotellaan parhaillaan lyhyen aikavälin keinoista, joilla päästään IMO:n alustavan kasvihuonekaasupäästöstrategian mukaiseen tavoitteeseen vähentää kansainvälisen kauppamerenkulun hiilidioksidipäästöjä suhteessa liikennesuoritteeseen eli parantaa merenkulun hiili-intensiteettiä keskimäärin vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä. Nämä keinot tulevat voimaan vuoden 2023 alusta. IMO:n 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.

Asiakirjat

-

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Niina Honkasalo, LVM, niina.honkasalo@lvm.fi, 0295 34 2027
Erityisasiantuntija Laura Sarlin, LVM, laura.sarlin@lvm.fi, 0295 342 063

EUTORI-tunnus

EU/2020/0412

Litteet**Viite**

Asiasanat	ilmastonmuutos, merenkulku, päästökauppa
Hoitaa	LVM, TEM, UM, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, SM, STM, VAYLA, VM, VNK, VTV
