

SUUREN VALIOKUNNAN LAUSUNTO 8/2011 vp

Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (rikkidirektiivi)

Valtioneuvostolle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 16 päivänä syyskuuta 2011 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston rikkidirektiiviksi (U 35/2011 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että talousvaliokunnan, liikenne- ja viestintävaliokunnan sekä ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Suuri valiokunta on 23 päivänä marraskuuta 2011 lähettänyt asiaa koskevan jatkokirjelmän 1. YM 18.11.2011 mahdollisia toimenpiteitä varten edellä mainittuihin valiokuntiin.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valiokunnan työjaostossa.

Viitetiedot

Valiokunta on saanut valtioneuvoston kirjelmistä lausunnot talousvaliokunnalta (TaVL 20/2011 vp), liikenne- ja viestintävaliokunnalta (LiVL 12/2011 vp) ja ympäristövaliokunnalta (YmVL 9/2011 vp). Lausunnot on otettu tämän lausunnon liitteeksi.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Direktiivin muutosehdotuksella on tarkoituksena saattaa osaksi EU-lainsäädäntöä meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimukset, jotka IMO hyväksyi vuonna 2008. Muutokset koskevat kansainvälisillä merialueilla, maiden aluevesillä ja talousvyöhykkeillä sekä ns. päästöjen valvonta-alueilla aluksissa käytettäviä polttoaineita. Rikkipitoisuusvaatimukset tiukkevat asteittain.

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus laskisi kaikilla EU:n merialueilla nykyisestä 4,50 painoprosentista vuoden 2012

alusta 3,50 painoprosenttiin ja vuoden 2020 tai 2025 alusta enintään 0,50 painoprosenttiin.

Rikkipäästöjen valvonta-alueille kuuluvilla jäsenvaltion aluevesillä ja talousvyöhykkeillä aluksissa käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuus saa olla vuoden 2014 loppuun saakka enintään 1,00 painoprosenttia, jonka jälkeen se vuoden 2015 alusta laskee enintään 0,10 painoprosenttiin.

Euroopan unionissa sijaitseviin satamiin tai niistä kulkevissa matkustaja-aluksissa käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuus tiukennettaisiin nykyisestä 1,5 painoprosentista vuoden 2020 alusta enintään 0,10 painoprosenttiin. Mat-

kustaja-aluksia koskevia erityisvaatimuksia ei ole hyväksytty IMO:ssa, vaan niillä muutettaisiin unionin omaa lainsäädäntöä.

Lisäksi jäsenvaltioiden olisi ehdotuksen mukaan hyväksyttävä päästöjen teknisten vähentämismenetelmien, kuten rikkipesurien, käyttö vaihtoehtona vähärikkisten polttoaineiden käytölle. Nykyisessä direktiivissä tämä velvoite on lievemässä muodossa, jolloin jäsenmaat voivat harkita, hyväksyvätkö ne päästöjen vähentämismenetelmien käytön.

Ehdotuksen mukaan komissiolle siirrettäisiin valtaa hyväksyä säädöksiä meriliikenteen polttoaineiden 0,50 prosentin rikkipitoisuusvaatimuksen voimaantulosta, merialueiden nimeämisestä rikkipäästöjen valvonta-alueiksi sen mukaisesti kuin IMO niistä olisi päättänyt, liitteiden I päästöjen vähentämismenetelmien enimmäispäästöarvoja koskevista muutoksista tai täydennyksistä, liitteen II päästövähennysmenetelmien käytön kriteerien muuttamisesta tai täydentämisestä, päästöjen seurannan yksityiskohtaisista vaatimuksista, polttoainenäytteiden ottoa ja analyysimenetelmiä koskevista seikoista sekä tietojen toimittamista koskevasta määrämuodosta.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto toteaa, että ehdotuksella pannaan toimeen IMO:ssa hyväksytyt muutokset määrääjässä eikä direktiivillä ole mahdollista

muuttaa täytäntöönpanoa. IMO:ssa sovitut määräykset ovat olleet tiedossa jo jonkin aikaan.

Valtioneuvosto toteaa, että vaikutukset elinkeinoelämään ovat moninaiset. Uudet rikkipitoisuusmääräykset nostavat merenkulun kuljetuskustannuksia, jotka muodostavat lisärasitteen kaukana päämarkkina-alueilta sijaitsevalle ja globaalissa kilpailussa toimivalle Suomen vientiteollisuudelle. Valtioneuvosto pyrkiikin löytämään ratkaisuja siihen, ettei täytäntöönpanosta ja sen aikataulusta aiheudu kohtuuttomia kustannuksia suomalaisille yrityksille tai valtiontaloudelle ja että vientiteollisuuden kilpailukyky pysyttäisiin turvaamaan. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että päätöksen toimeenpanon aikataulu mahdollistaisi uusien teknologioiden laajamittaisen hyödyntämisen ja kalliin polttoaineen tuoman merkittävän kustannusnousun välttämisen. Koska uuden teknologian käyttöönotto edellyttää riittävästi aikaa, valtioneuvosto selvittää epävirallisesti jäsenmaiden, komission ja Euroopan parlamentin piirissä pikaisesti mahdollisuuksia siihen, että direktiivin soveltamiseen saataisiin jäsenvaltio- tai aluskohtaisesti mahdollisuus määräaikaan lykkäykseen tietyin kriteerein.

Valtioneuvosto on täsmentänyt jatkokirjelmässä 1. YM 18.11.2011 neuvottelutavoitteitaan ja -kantojaan, jota koskien suuri valiokunta antoi vaitiolomääräyksen 23.11.2011 valtioneuvoston kirjelmässä eritellyin osin.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Suuri valiokunta yhtyy erikoisvaliokuntien lausuntojen mukaisesti valtioneuvoston kantaan viitaten perustelujen ja täsmennysten osalta liikenne- ja viestintävaliokunnan, talousvaliokunnan ja ympäristövaliokunnan lausuntoihin. Valiokunta korostaa tältä osin erityisesti erikoisvaliokuntien huomioita ehdotuksen vaikutuksista Suomen merikuljetusten kilpailuolosuhteisiin kustannuspaineen nousun ja merikuljetuslogistiikan kilpailukyvyn heikkenemisen myötä, pai-

nottaen myös kantoja direktiiviehdotuksen ympäristö- ja terveysvaikutuksista ja avoimista valtioneuvostokysymyksistä.

Suuri valiokunta kiinnittää huomiota erikoisvaliokuntien tavoin siihen, että direktiiviehdotuksella on käytettävän polttoaineen saatavuuden ja hinnoittelun seurauksena vakavia kielteisiä vaikutuksia suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukyvyille. Lisäkustannukset ovat kohdistumassa Suomeen suhteellisesti kovimpina, koska meillä ei ole vaihtoehtoja merikuljetuksille,

taloutemme on vientipainotteinen ja merikuljetusmatkat SECA-alueen pisimmät. Sääntelyn merkittävimpänä ongelmana on liian nopea voimaantuloaikataulu, jonka puitteissa ei voida varmistaa kustannustehokkaiden keinojen saatuutta rikkipäästöjen vähentämiseksi. Myös uuden teknologian käyttöönottovaatimuksen näkökulmasta direktiiviehdotuksen aikataulu on kohutuuton. Käytettävissä olevat teknologiset vaihtoehdot, rikkipesurin laajamittainen käyttöönotto, LNG-alukset ja niihin liittyvät polttoainejakeluverkosto- ja muut teknologiset ratkaisut eivät ole mahdollisia sellaisella aikataululla, että niillä voidaan vähäistä suuremmissa määrin kompensoida kasvavia kuljetuskustannuksia ainakaan uudistuksen alkuvuosina. Edellä esitetyn perusteella valiokunta edellyttää, että valtioneuvosto asian jatkovalmistelussa huomioi seuraavat valtioneuvoston kantaa koskevat täsmennykset. Valiokunta pitää myös epäkohtana, ettei direktiiviehdotusta sovelleta tasapuolisesti kaikilla EU:n merialueilla. Valiokunnan näkemyksen mukaan EU:n sääntelyn tulisi perustua elinkeinotoiminnan sääntelyn tasapuolisuuteen eri maiden ja alueiden välillä.

Talousvaliokunnan tavoin suuri valiokunta katsoo, että ehdotuksen jatkovalmisteluissa on perusteltu tarve löytää suomalaisten yritysten tasapuoliset kilpailuedellytykset turvaava ratkaisu pyrkimällä lykkäämään tiukentuvien veloitteiden voimaantuloa ja vähentämällä kustannusrasitetta.

Ottaen huomioon valtioneuvoston jatkokirjelmässä 1. YM 18.11.2011 jatkoneuvotteluja koskevat reunaehdot suuri valiokunta yhtyy liikenne- ja viestintävaliokunnan täsmennettyyn kantaan siitä, että Suomen kilpailukyvyyn kannalta direktiiviehdotuksen voimaantulon lykkäystä tulee hakea, tässä vaiheessa vähintään viideksi

vuodeksi, ensisijaisesti Itämeren SECA-alueen osalta ja toissijaisesti Suomen talousalueen osalta. Myös aluskohtaisten poikkeuksien mahdollisuutta, esimerkiksi jäänmurtajien osalta, on selvitettävä. Ympäristövaliokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että toimeenpanoaikataulun tulisi mahdollistaa uusien teknologioiden laajamittainen hyödyntäminen ja kalliin polttoaineen tuoman merkittävän kustannusnousun välttäminen.

Kuten talousvaliokunta toteaa, myös EU:n valtiontukisäännöksiin johdonmukaisuus ja joustavuus tulisi varmistaa ottaen huomioon direktiivin poikkeuksellisen lyhyeksi muodostuva siirtymäaika ja voimaantulosta väistämättä aiheutuvat sopeuttamistoimet. Suuri valiokunta yhtyy liikenne- ja viestintävaliokunnan arvioon siitä, että jatkovalmistelussa tulisi pikaisesti selvittää sekä kansallisten että EU-tukien käyttömahdollisuuksia uusien teknologioiden kehittämisen ja käyttöönoton edistämiseksi ja merenkulun kustannusten kasvun hillitsemiseksi. Samanaikaisesti Suomen tulisi pyrkiä vaikuttamaan siihen, että komissiota pyydetään valmistamaan raportti vuoden 2013 loppuun mennessä siitä, miten merikuljetuselinkeino pystyy sopeutumaan uusiin määräyksiin ja miten tekniset ratkaisut ja polttoaineet ovat markkinoiden käytettävissä.

Lausunto

Lausuntonaan suuri valiokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä painotuksia,

että direktiiviehdotuksen voimaantulon lykkäystä on haettava tässä vaiheessa vähintään viideksi vuodeksi.

SuVL 8/2011 vp — U 35/2011 vp

Helsingissä 9 päivänä joulukuuta 2011

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Miapetra Kumpula-Natri /sd	Kimmo Tiilikainen /kesk
vpj.	Antti Kaikkonen /kesk	Lenita Toivakka /kok
vpj.	Annika Lapintie /vas	Tytti Tuppurainen /sd
jäs.	Sirkka-Liisa Anttila /kesk	Pia Viitanen /sd
	Juho Eerola /ps	Sofia Vikman /kok
	Pietari Jääskeläinen /ps	Anne-Mari Virolainen /kok
	Anne Louhelainen /ps	Peter Östman /kd
	Riitta Myller /sd	vjäs. Sauli Ahvenjärvi /kd
	Mauri Pekkarinen /kesk	Anne Holmlund /kok
	Tuomo Puumala /kesk (osittain)	Jaana Pelkonen /kok
	Vesa-Matti Saarakkala /ps	Hanna Tainio /sd.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Anna Sorto.