

TALOUSVALIOKUNNAN LAUSUNTO 20/2011 vp

Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (rikkidirektiivi)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Suuri valiokunta on 21 päivänä syyskuuta 2011 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (rikkidirektiivi) (U 35/2011 vp) talousvaliokunnalle lausunnon antamista varten.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Anneli Karjalainen, ympäristöministeriö
- hallitusneuvos Lolan Eriksson ja hallitusneuvos Silja Ruokola, liikenne- ja viestintäministeriö
- merenkulun ylitarkastaja Jorma Kämäräinen, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

- logistiikkajohtaja Eeva Kokkonen, M-real Oyj
- ympäristö- ja laatujohtaja Juha Ylimaunu, Outokumpu Oyj
- johtaja, kestävä kehitys Marko Vainikka, Wärtsilä Finland Oy
- puheenjohtaja Jan Vikström, Suomen Laivameklariliitto ry
- toimitusjohtaja Markku Mylly, Suomen Sata-maliitto
- toimitusjohtaja Olof Widén, Suomen Varustamot ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Teknologian tutkimuskeskus VTT
- Neste Oil Oyj
- Rautaruukki Oyj
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry.

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 tiukkenivat 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 sijaitsevilla satamissa tai niistä kulkevilla matkustaja-aluksissa käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuus tiukennettaisiin nykyisestä 1,50 painoprosentista vuoden 2020 alusta enintään 0,10 painoprosenttiin. Matkustaja-alkuksia koskevia erityisvaatimuksia ei ole hyväksytty IMOssa, 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, liitteen 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 pitää ehdotettuja toimia laivoista aiheutuvien rikkioksidipäästöjen (sekä pienhiukkaspäästöjen) rajoittamiseksi yleisesti kannatettavina, koska direktiiviehdotuksen toimin näiden päästöjen haitallisia vaikutuksia ihmisen terveydelle ja meriympäristölle voidaan huomattavasti vähentää ja parantaa erityisesti tiheästi asuttujen rannikkoseutujen ilmanlaatua. Komission arvioiden mukaan saavutetut hyödyt ovat aiheutuvia kustannuksia selvästi suuremmat.

Direktiivillä pannaan toimeen IMOssa hyväksytyt muutokset määräajassa, eikä direktiivillä ole mahdollista muuttaa täytäntöönpanoa. IMOssa sovitut määräykset ovat olleet tiedossa jo jonkin aikaa. Vaikutukset elinkeinoelämään ovat moninaisia. Uudet rikkipitoisuusmääräykset nostavat merenkulun kuljetuskustannuksia, mikä muodostaa lisärasitteen kaukana päämarkkina-alueilta sijaitsevalle ja globaalissa kilpailussa toimivalle Suomen vientiteollisuudelle. Uudet terveys- ja ympäristönormit luovat toisaalta edellytyksiä Suomessa valmistettavien rikkipesureiden ja LNG-moottoreiden käyttöönotolle ja kehittämiselle ja edistävät siten Suomen ympäristöteknologiateollisuuden kehittämistä ja sen työllisyyttä. Suomi pitää tärkeänä sitä, että uusien teknologioiden markkinoille pääsyä helpotetaan keventämällä hyväksymismenettelyä komission ehdottamalla tavalla.

Valtioneuvosto pyrkii löytämään ratkaisuja siihen, ettei täytäntöönpanosta ja sen aikataulusta aiheudu kohtuuttomia kustannuksia suomalaisille yrityksille tai valtiontaloudelle ja että vientiteollisuuden kilpailukyky pystyttäisiin 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 korostaa, että komission tulee seurata tiiviisti IMO-päätösten edellyttämien uusien polttoaineiden käyttöönoton kilpailukyky- ja muita vaikutuksia. Valtioneuvosto pitää erittäin tärkeänä kehittää sopeuttamistoimenpiteitä sekä EU:n että kansallisella tasolla. Suomi on aktiivisesti yhteydessä komission liikennepääosastoon edistääkseen komission valmisteleman, alan sopeutumista tukevan työkalupakin mahdollisimman pikaista etenemistä. Samanaikaisesti vaikutetaan Euroopan komissioon ja pyritään saa-

maan komission hyväksyntä komission käsitte-lyssä olevalle valtioneuvoston asetukselle alus-ten ympäristönsuojelua parantavien investointi-tukien yleisistä ehdoista ja sen mukaisille ehdol-lisille tukipäätöksille.

Valtioneuvosto edistää uuden ympäristötek-nologian nopeaa käyttöönottoa Suomen lipun

alla purjehtivissa aluksissa EU:n ympäristötuki-suuntaviivojen sallimissa puitteissa.

Valtioneuvosto katsoo myös, että EU-tasolla tulisi selvittää, millaisia terveys- ja ympäristö-hyötyjä aiheutuisi meriliikenteen alhaisen rikki-pitoisuustason ulottamisesta koko EU:n alueel-le, mikä myös edistäisi merenkulun ja teollisuu-den tasavertaisia kilpailuedellytyksiä.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Lähtökohdat

Direktiiviehdotuksella saatetaan voimaan Kan-sainvälisen merenkulkujärjestön IMOn puitteis-sa lokakuussa 2008 hyväksytty MARPOL-yleis-sopimuksen muutos¹, jonka tavoitteena on vä-hentää meriliikenteen rikkipäästöjä. Kiristyvän sääntelyn avulla pyritään saavuttamaan merkit-täviä ympäristö- ja terveyshyötyjä.

IMOn sopimuksen mukaisesti tiukennetut rik-kirajat otetaan ns. SECA-alueella² (Sulphur Emission Control Area) käyttöön muita meri-alueita aiemmin ja tiukemmassa muodossa. Myös Suomen merialueet kuuluvat SECA-aluee-seen. Kun suurin osa IMOn jäsenmaista ryhtyy soveltamaan 0,5 rikkiprosenttiin tiukentuvaa raja-arvoa aikaisintaan vuonna 2020 (tarkistus-lausekkeen perusteella mahdollisesti vasta vuonna 2025), otetaan SECA-alueella jo vuodes-ta 2015 lukien käyttöön korkeintaan 0,1 prosent-tia rikkiä sisältävä polttoaine.

Talousvaliokunta katsoo, että sääntelyn taus-talla olevat tavoitteet ovat kannatettavia. Valio-

kunta pitää myös perusteltuna, että kaikki pääs-töjä tuottavat sektorit kantavat osaltaan vastuun päästöjen vähentämisestä. Sen sijaan on kyseen-alaista, tullaanko asetetut tavoitteet esitetyin keinoin saavuttamaan. Ympäristötavoitteita aja-tellen Itämeren alueella olisi huomattavasti tär-keämpää vähentää typpi- kuin rikkipäästöjä. Terveysvaikutukset olisivat puolestaan merkit-tävästi kattavammat, mikäli tiukemmat rikkira-jat otettaisiin käyttöön Itämeren väkiriikkaamil-la rannikkoseuduilla. Esimerkiksi Välimeren alue tarjoaisi tähän huomattavasti paremmat puitteet. Komissio on laatinut direktiiviehdotuk-sesta vaikutusarvioita, joita on kuvattu valtio-neuvoston kirjelmässä. Arviot ovat kuitenkin saaneet kritiikkiä osakseen. Niissä ei ole esimer-kiksi arvioitu, minkälaisia ympäristö- ja terveys-vaikutuksia koituu siitä, että kustannusten vält-tämiseksi merikuljetuksista pyritään siirtymään maantiekuljetuksiin.

Toisaalta komission liikkumavara on suhteel-lisen vähäinen, sillä IMOn sopimus, jonka pii-riin EU:n merialueet kuuluvat, rajaa toimival-tuuksia. MARPOL-sopimuksen liitteen VI muu-toksen allekirjoittaneet jäsenmaat, jotka eivät ole Suomen tapaan vastustaneet muutoksen voi-maantuloa, ovat jo kansainvälisoikeudellisesti sidottuja IMOn sopimukseen.

Sääntelyn edellyttämät toimet

Alukset voivat täyttää uudet rikkimääräykset siirtymällä käyttämään kevyttä vähärikkistä polttoöljyä, ottamalla käyttöön päästöjä vähen-tävää teknologiaa (esim. rikkipesurit) tai käyttä-mällä muuta vähärikkistä polttoainetta, kuten

¹ MARPOL-yleissopimuksen liitteen IV muutos on tul-lut kansainvälisesti voimaan 1.7.2010. Suomi ja Viro ovat kuitenkin toimittaneet joulukuussa 2009 IMOn pääsihteerille ilmoituksen, jonka mukaisesti ilman-suojeluliitteen voimaansaattaminen edellyttää kansal-lisen lainsäädännön muuttamista, joten uudet määräykset tulevat voimaan vasta kansallisten muu-tosten jälkeen.

² Alue kattaa Itämeren, Pohjanmeren, Englannin kanaa-lin sekä USA:n ja Kanadan rannikot 200 merimailiin asti.

nesteytettyä maakaasua (LNG) tai biopolttoaineita.

Asiantuntija-arviona on todettu, että vähärikistä polttoainetta kyetään tuottamaan riittävästi SECA-alueen tarpeisiin jo vuonna 2015. Sen sijaan polttoaineen hinta saattaa nousta merkittävästi. Tällä hetkellä vähärikkinen polttoaine on noin 50—85 % kalliimpaa kuin raskas polttoaine. Rikkiä 0,1 painoprosenttia sisältävään polttoaineeseen siirtyminen aiheuttaa lisäkustannuksia paitsi polttoaineen hinnannousun myös laivojen moottoreihin tehtävien muutostöiden (noin 200 000—300 000 euroa/alus) vuoksi.

Yhtenä vaihtoehtona olevan nesteytetyn maakaasun laajamittaisempi käyttöönnotto on puolestaan sekä kallista että hidasta, sillä LNG:tä voidaan ryhtyä käyttämään vain uusissa, tällä mootoriteknologialla varustetuissa aluksissa.

Kustannustehokkaimmaksi keinoksi saattaa muodostua rikkipesurien käyttöönnotto. Pesureita on kuitenkin vielä vasta vähän markkinoilla ja käyttökokemuksiakin on kertynyt vain muutamasta aluksesta. Laitteiden asennukset vievät useita kuukausia, joten kovin nopeasti käyttökokemuksia ei saada lisää. Saadun selvityksen mukaan pesureita on teknisesti ja taloudellisesti mahdollista asentaa noin 30 prosenttiin aluksista. Rikkipesurin asentaminen maksaa 3—8 miljoonaa euroa/alus.

Sekä LNG-alusten että rikkipesureiden laajamittaisempi käyttöönnotto edellyttää myös huomattavia infraratkaisuja. Satamiin on LNG:n osalta rakennettava jakeluverkosto ja rikkipesureiden käyttö puolestaan edellyttää satamiin vietävän jätteen varastointi- ja poistojärjestelmäinvestointeja.

Suomi

Suomen osalta saavutettavat hyödyt uhkaavat jäädä huomattavasti kustannuksia vähäisemmiksi. Teollisuuden arviona on esitetty, että kokonaiskustannukset saattavat nousta vuositasolla jopa 1,2 miljardiin euroon. Pelkästään teollisuuden merirahhtien hintojen on arvioitu nousevan kerralla 30—50 prosenttia. Nykyisellä öljyn hintatasolla se merkitsisi pysyviä vuosittaisia 600

miljoonan euron lisäkustannuksia. Sääntelyn voimaan saattaminen edellyttäisi, että suuria investointeja ryhdytään tekemään nykyisessä tilanteessa, jossa talouden ja viennin näkymät ovat erittäin heikot. Yritysten kilpailukykyä pitäisi kyetä pikemminkin tukemaan kuin asettamaan lisärasituksia. Viennin ohella sääntely nostaa myös tuontikustannuksia ja tätä kautta kuluttajahintoja.

Suurin osa Suomen ulkomaankaupasta (80 %) kulkee merirahhtina. Vienti suuntautuu pääosin SECA-alueen rantavaltioihin, kuten Ruotsiin, Saksaan, Hollantiin, Belgiaan ja Englantiin. Noin 70 % meriliikenteestä hoidetaan ulkomaan lipun alla kulkevilla aluksilla. Vaikka Suomi (ja Viro) voi teoriassa pyytää lykkäystä direktiivin soveltamiseen IMOLle toimittamansa nootin perusteella (ks. alaviite 1), pelkästään Suomelle annettu poikkeus ei hyödyttäisi vientiteollisuuttamme, sillä SECA-alueen kauppakumppaniemme merialueilla (aluevedet ja talousvyöhyke) Suomen lipun alla kulkevien laivojen tulisi joka tapauksessa noudattaa IMOn tiukempia rikkirajoja. Suomen mahdollisesti saama lykkäys ei myöskään koskisi muiden maiden lipun alla liikkuvia aluksia, vaan niiden tulee noudattaa lippuvaltion lainsäädäntöä myös liikkuaan Suomen merialueilla.

Talousvaliokunta painottaa, että pidemmällä aikavälillä uusi sääntely voi luoda kotimaiselle teollisuudelle merkittäviä uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Suomessa on korkeatasoista osaamista sekä vähärikkisen polttoaineen valmistuksen että ympäristöteknologian, kuten rikkipesureiden, osalta. Uuden teknologian kehittämistyö ja siihen liittyvä sertifiointi samoin kuin uuden teknologian tuotannon laajamittaisempi käynnistäminen vaativat kuitenkin aikaa. Mitä laajemmalla alueella tiukentuva sääntely otetaan käyttöön kohtuullisen siirtymäajan jälkeen, sitä suurempi potentiaali on saada markkinoille kohtuuhintaista uutta teknologiaa.

Tukitoimet

Uuden teknologian käyttöönnottoon voidaan tietyn edellytyksin myöntää valtiontukea (yhteisön suuntaviivat valtiontuesta ympäristönsuojel-

luun; 2008 C 82). Valtiontuen korkein mahdollinen tuki-intensiteetti on sidoksissa siihen, kuinka ennakoivasti investoinnit toteutetaan. Jos investointi toteutetaan ja saatetaan päätökseen yli kolme vuotta ennen velvoitteen voimaantulopäivää, tukea voidaan myöntää pienille yrityksille 25 %, keskisuurille yrityksille 20 % ja suurille yrityksille 15 %. Jos investoinnit tapahtuvat tätä myöhemmin, tuki-intensiteetti laskee (pienet yritykset 20 %, keskisuuret 15 % ja suuret 10 %). Valtiontuen myöntäminen ei ole mahdollista, mikäli velvoitteen voimaantuloon on enää alle vuosi aikaa. Jos velvoitteet tulevat nyt esitetyllä tavalla voimaan 1.1.2015 lukien, voidaan käytännössä myöntää enää alemman tuki-intensiteetin mukaista valtiontukea ja lisäksi investoinnit on saatettava päätökseen vuoden 2013 loppuun mennessä. Kansallista lainsäädäntöä, joka mahdollistaa tuen maksamisen jälkiasennuksiin, ei ole vielä voimassa. Tämän vuoksi ei myöskään voida arvioida, missä määrin valtio voi nykyisessä taloudellisessa tilanteessa allokoida tukea tähän tarkoitukseen.

Valtiontukea harkittaessa on myös otettava huomioon, että Suomessa käyvästä kauppalaivastosta noin 30 % on liputettu Suomeen, 50 % muihin SECA-maihin (Ruotsi, Tanska, Saksa ja Hollanti) ja 20 % muualle maailmassa. Koska vain osa aluksista on Suomen lipun alla, tulisi myös edellä mainittujen suurten EU-alueen lipumaiden myöntää valtiontukea tonnistoilleen tarvittavien muutosten tekemiseen. Valtiontuen myöntöperusteiden ja tason tulisi olla yhtäläiset, jotta välttytään liputusten siirroilta maasta toiseen korkeampien valtiontukiosuuksien toivossa.

Talousvaliokunta katsoo, että myös EU-tason tukea on tarpeen kehittää kilpailun vääristymien ehkäisemiseksi. Komissio on luvannut valmistella tähän liittyvän esityksen, mutta konkreettiset toimet eivät vielä ole tiedossa. Talousvaliokunta pitää tärkeänä, että komission työtä kiirehditään.

Lopuksi

Valiokunta katsoo, että direktiiviehdotuksen mukainen IMOn sopimuksen voimaan saattami-

nen uhkaa vääristää kilpailuolosuhteet niin EU:n sisällä kuin globaalitasollakin. Lisäkustannukset ovat kohdistumassa Suomeen suhteellisesti kovimpina, koska meillä ei ole vaihtoehtoja merikuljetuksille, taloutemme on vientipainotteinen ja merikuljetusmatkat SECA-alueen pisimmät. Merkittävästi kohoavat rahtikustannukset saattavat osaltaan siirtää teollisuuttamme sinne, missä kulutus on kasvussa ja kuljetustarpeet vähäiset. Kansallinen samoin kuin EU:n liikkumavara on kuitenkin jo tehtyjen kansainvälisten sitoumusten vuoksi erittäin rajallinen. EU-sääntelyllä ei voida valtioneuvoston tulkinnan mukaan muuttaa IMOssa tehtyjä päätöksiä, joihin osa jäsenmaista on jo sitoutunut.

Valtioneuvosto on pyrkinyt monin tavoin edesauttamaan Suomelle tasapuolisemman ratkaisun löytymistä. Saadun selvityksen perusteella talousvaliokunta pitää sääntelyn merkittävimpänä ongelmana liian nopeaa voimaantuloaikataulua, jonka puitteissa ei voida varmistaa kustannustehokkaiden keinojen saatavuutta rikkipäästöjen vähentämiseksi. IMOn sopimusmuutosten, ja samalla myös rikkidirektiivin, voimaantuloa tulisi tiukentuvien rikkirajojen osalta edelleen pyrkiä siirtämään siten, että 0,1 %:n rikkiraja tulisi voimaan samanaikaisesti kuin muut IMOn jäsenmaat ottavat käyttöön 0,5 %:n rikkirajan. Pidempi siirtymäaika tarjoaisi myös mahdollisuuden harkita alemman rikkirajavelvoitteen laajentamista koskemaan kaikkia EU:n merialueita. Tämä ratkaisu kohtelisi direktiiviehdotusta tasapuolisemmin kaikkia EU:n jäsenmaita, ja näin voitaisiin nyt esitettyä paremmin täyttää myös direktiivin perustavoitteet ympäristön- ja terveydensuojelusta.

Koska mahdollisuuksiin siirtää voimaantuloa liittyy monia epävarmuustekijöitä, on valtioneuvoston yhteistyössä alan toimijoiden ja komission kanssa pyrittävä edelleen löytämään myös muita keinoja, joilla kustannusrasitetta voidaan vähentää. Viranomaistoimivaltaan kuuluvia keinoja voisivat olla EU:n valtiotukisääntöjen ja EU:n suoran tuen kehittäminen siten, että poikkeuksellisen lyhyeksi muodostuva siirtymäaika otetaan huomioon, ja sekä kansallisella että EU-

tasolla rikkipäästöjä vähentävän uuden teknologian kehittämisen tukeminen.

Lausunto

Lausuntonaan talousvaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen tarvetta löytää suo-

malaisten yritysten tasapuoliset kilpailuedellytykset turvaava ratkaisu pyrkimällä lykkäämään tiukentuvien velvoitteiden voimaantuloa ja vähentämällä kustannusrasitetta.

Helsingissä 18 päivänä marraskuuta 2011

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Mauri Pekkarinen /kesk
vpj. Marjo Matikainen-Kallström /kok
jäs. Lars Erik Gästgivers /r
Teuvo Hakkarainen /ps
James Hirvisaari /ps
Harri Jaskari /kok (osittain)
Johanna Karimäki /vihr
Pia Kauma /kok
Miapetra Kumpula-Natri /sd

Jukka Kärnä /sd
Eero Lehti /kok (osittain)
Jari Myllykoski /vas
Sirpa Paatero /sd
Arto Pirttilahti /kesk
Juha Sipilä /kesk
Kaj Turunen /ps
vjäs. Anne Kalmari /kesk (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Tuula Kulovesi.

ERIÄVÄ MIELIPIDE 1

Perustelut

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO hyväksyi 9.10.2008 yksimielisesti MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteen, jolla rajoitetaan laivaliikenteen typenoksidi- ja rikkidioksidipäästöjä ja laivaliikenteestä aiheutuvia hiukkaspäästöjä. Suomi oli mukana hyväksymässä sopimusta, koska uusilla säännöksillä vähennetään päästöjen haitallisia vaikutuksia ihmisen terveydelle ja meriympäristölle ja lisätään merenkulun turvallisuutta.

IMO-sopimuksen mukaan polttoaineen rikkipitoisuus voisi olla valvonta-alueilla (Sulphur Emission Control Area, SECA-alue) 1.7.2010 alkaen 1,00 prosenttia sekä 1.1.2015 alkaen 0,10 prosenttia. Näitä valvonta-alueita eli herkkiä merialueita sopimuksen mukaan ovat Itämeri, Englannin kanaali ja Pohjanmeri. IMOssa herkkiksi merialueiksi määriteltiin edellä mainitut alueet jo vuonna 1997.

Vuosia kestäneen IMO-prosessin aikana ja MARPOL-sopimuksen liitettä lokakuussa 2008 hyväksyttäessä ei riittävällä tavalla tai tuskin lainkaan selvitetty SECA-alueille suunnattujen uusien tiukkojen rikkipitoisuusnormien vaikutuksia. Puutteellisesti jäi selvittämättä muun muassa matalarikkisen polttoaineen saatavuuteen ja hintaan ja uuden teknologian (mm. rikkipesurit, LNG ja muut vaihtoehtoiset, ympäristöystävälliset polttoaineet) nopeaan käyttöönottoon liittyvät ongelmat sekä mahdolliset kuljetusten siirtymiset mereltä maakuljetuksiin. Suurimmaksi ongelmaksi Suomessa on prosessin alusta lähtien tiedetty tiukkojen rikkirajojen maamme merenkululle ja elinkeinoelämälle aiheuttama arvaamaton lasku.

Edellä olevista syistä Suomi jätti joulukuussa 2009 IMOlle nootin, jossa Suomi ilmoitti, etteivät tiukat uudet rikkisäädökset voi tulla Suomen aluevesillä voimaan, ennen kuin ne on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tämän perusteella Suomen aluevesillä ei ole otettu käyttöön 1.7.2010 MARPOL-sopimuksen liitteen mukais-

ta rikkipitoisuudeltaan 1,00 prosentin polttoainetta.

Suomen tavoitteena oli nootin kautta hakea lisää aikaa teettää asiantuntijoilla selvitys siitä, mitkä ovat rikkisäädösten todelliset vaikutukset merenkululle ja suomalaiselle elinkeinoelämälle. Aitojen vaikutusarviointien tekeminen oli äärimmäisen tärkeää, koska Euroopan unionissa oltiin ryhtymässä valmistelemaan lainsäädäntöä (nyt käsittelyssä oleva rikkidirektiivi), jolla rikkirajoitukset pannaan kansallisesti täytäntöön.

Suomen toimintalinja

Suomi toimi viime vaalikaudella aktiivisesti sekä kotimaassa että EU:n komissioon päin tiukkojen rikkisäädösten vaikutusarviointien tekemiseksi. Suomessa Turun yliopiston Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskus arvioi uusien rikkipitoisuusvaatimusten aiheuttavan Suomelle kustannuksia 200 miljoonan euron ja 1,2 miljardin euron välillä. Kustannusseurauksien laaja vaihteluväli osoittaa, miten hankalaa on arvioida täsmällisesti lisälaskun suuruutta.

EU:n komissio puolestaan on Suomen vaatimuksesta teettänyt selvityksiä muun muassa vähärikkisen polttoaineen saatavuudesta ja kustannuksista, liikennemuotosiirtymistä ja teknologian kehittämisestä. Komission viime vuonna muun muassa ministerineuvostolle esittämien selvitysten perusteella on nähtävissä, että kaikista suurimmat epävarmuustekijät liittyvät matalarikkisen polttoaineen kohoaviin kustannuksiin.

Myös Euroopan parlamentti on kantanut huolta vain rajoitetuille alueille (SECA-alueet) suunnattujen rikkinormien vaikutuksesta kilpailulle. Parlamentin mukaan koko EU:ta koskevat yhteinäiset säädökset olisivat paras ratkaisu.

Viime vaalikaudella hallituksessa käytiin keskustelua Suomen tavoitteista ja toimintatavasta liittyen MARPOL-sopimukseen ja rikkidirektiivin valmisteluun. Hallitus linjasi useampaan otteeseen, että ennen kuin Suomi voi näyttää vih-

reää valoa MARPOL-sopimuksen mukaiselle rikkidirektiiville, meillä tulee olla tarkat tiedot seuraamuksista, erityisesti kustannusvaikutuksista merenkululle ja elinkeinoelämälle. Selvitysten valmistuttua hallitus linjasi, että Suomen tulee aktiivisesti selvittää muiden maiden kantoja rikkidirektiiviin. Esillä oli jo tuolloin epävirallisesti ja useampaan kertaan, että Suomi selvittää komission ja muiden maiden kantaa SECA-alueita koskevien määräyksien lykkäämisestä esimerkiksi viidellä vuodella.

Vuosi 2015 on todella lähellä. Sekä kansainvälisen että kotimaan talouden näkymät ovat erittäin epävarmat. Suomen viennistä jopa 90 prosenttia kulkee meritse. Syrjäisenä ja vientiriippuvaisena maana Suomen tulee tehdä kaikkensa hillitäkseen kuljetuskustannusten nousua ja suuren lisälaskun syntymistä elinkeinoelämälle.

Tehdyt selvitykset osoittavat kiistattomasti, että matalista rikkirajoista on tulossa Suomen

elinkeinoelämälle mittava lasku. Kansallisen edun nimissä Suomen on syytä tavoitella tiukoille rikkisäädöksille viiden vuoden siirtymäaikaa, eli SECA-alueilla (Itämeri, Englannin kanaali ja Pohjanmeri) rikkipitoisuudeltaan 0,10 prosentin polttoaine otettaisiin käyttöön 1.1.2020. Mikäli globaaleilla merillä otetaan käyttöön rikkipitoisuudeltaan 0,50 prosentin polttoaine 1.1.2025, siinä tapauksessa SECA-alueilla rikkipitoisuudeltaan 0,1 prosentin polttoaineen käyttöönotto siirtyisi viidellä vuodella eteenpäin vuoteen 1.1.2025.

Mielipide

Edellä olevan perustella esitämme,

että suuri valiokunta ottaisi huomioon edellä mainitut perustelut ja edellyttäisi rikkisäädöksille vähintään viiden ja enimmillään kymmenen vuoden siirtymäaikaa.

Helsingissä 18 päivänä marraskuuta 2011

Mauri Pekkarinen /kesk
Arto Pirttilahti /kesk
Juha Sipilä /kesk

ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

Perustelut

Lukuisat asiantuntijat ja viiteryhvät ovat lausuneet erittäin kriittisiä näkökohtia käsittelyssä olevasta direktiiviehdotuksesta. Vaikka direktiivin taustalla onkin sinänsä aiheellisia tavoitteita, direktiivi on ehdotetussa muodossa täysin kestämaton, epäoikeudenmukainen ja Suomelle vahingollinen.

Ensinnäkin direktiivin voimaantuloaikataulu on aivan liian nopea. Näin isoihin muutoksiin varautuminen kustannustehokkaasti edellyttäisi vähintään 10 vuotta lisääaikaa. Direktiivin vaatimusten toteuttaminen suunnitellulla aikataululla tuottaisi runsaasti teknisiä vaikeuksia ja suhteettoman suuria kustannuksia. Siksi rikkidirektiivin voimaantuloa on välttämätöntä lykätä vuoteen 2025.

Toiseksi direktiivi on epäoikeudenmukainen, koska se ei kohtelee tasapuolisesti eri EU-maita. Atlantin, Välimeren ja Mustanmeren poisjättämiselle ei ole mitään perusteita, ja direktiivin tavoitteiden toteutuminen edellyttää joka tapauk-

sessä samojen sääntöjen omaksumista yhtä aikaa kaikilla EU-merialueilla.

Kolmanneksi direktiivin hinta suomalaiselle teollisuudelle olisi hyvin korkea. Maamme viennin kilpailukyky kärsisi ratkaisevasti, sillä 80 % Suomen ulkomaankaupasta kulkee laivoilla. Käytännössä direktiivin vaatimusten toteuttaminen edellyttäisi huomattavaa tukea valtion kassasta, mikä on täysin kestämaton ajatus aikana, jona valtion velka on muutenkin vaarallisessa kasvussa ja taloustilanne on pahenemassa.

Mielipide

Edellä olevan perustella esitämme,

että talousvaliokunta lausunnossaan edellyttää direktiivin voimaantuloa lykkättäväksi vuoteen 2025 sekä direktiivin tavoitteita sovellettaviksi yhtäläisesti ja samanaikaisesti kaikilla EU-merialueilla.

Helsingissä 18 päivänä marraskuuta 2011

Kaj Turunen /ps
Teuvo Hakkarainen /ps
James Hirvisaari /ps