

U 35/2011 vp

**Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (*rikkidi-
rektiivi*)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 15 päivänä heinäkuuta 2011 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktii-

viksi direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 15 päivänä syyskuuta 2011

Ympäristöministeri *Ville Niinistö*

Lainsäädäntöneuvos Oili Rahnasto

YMPÄRISTÖMINISTERIÖ

MUISTIO
EU/2011/1400**EUROOPAN KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI DIREKTIIVIN 1999/32/EY MUUTTAMISESTA MERILIIKENTEESSÄ KÄYTETTÄVIEN POLTTOAINEIDEN RIKKIPITOISUUDEN OSALTA (RIKKIDIREKTIIVI)****1 Yleistä**

Meriliikenteen päästöjen rajoittamiseen on perinteisesti kiinnitetty vähemmän huomiota kuin maalla olevien teollisuus- ja energiantuotantolaitosten ja tieliikenteen päästöjen rajoittamiseen. Tieliikenteessä käytetään tällä hetkellä polttoaineina käytännössä rikkittömiä polttoaineita. Meriliikenteen päästöt ovat kasvaneet merkittäviksi ja ilman lisätoimia meriliikenteen rikkidioksidi- ja typenoksidipäästöt olisivat vuonna 2020 suuremmat kuin maalta peräisin olevien lähteiden päästöt.

Euroopan komissio antoi 15 päivänä heinäkuuta 2011 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuudesta annetun neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden osalta (KOM(2011) 439 lopullinen) sekä tiedonannon Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaaliskomitealle sekä alueiden komitealle tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevan direktiivin 1999/32/EY täytäntöönpanon uudelleentarkastelusta ja meriliikenteen epäpuhtauspäästöjen vähentämisestä edelleen (KOM(2011) 441 lopullinen).

Direktiiviehdotuksen tavoitteena on vahvistaa osaksi EU-lainsäädäntöä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 51/1983, jäljempänä MARPOL-yleissopimus) liitteeseen VI vuonna 2008 hyväksytty meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevat uudet vaatimukset kansainvälisillä merialueilla ja rikkipäästöjen valvonta-alueilla sekä täydentää Euroopan unionissa sijaitseviin satamiin tai niistä liikennöivissä matkustaja-aluksissa käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimuksia.

1.1 Nykytilanne Euroopan unionissa

Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuudesta annetussa neuvoston direktiivissä 1999/32/EY rajoitetaan EU-alueella käytettävän raskaan polttoöljyn rikkipitoisuus 1,00 painoprosenttiin, ja kaasuoöljyjen, mukaan lukien meriliikenteessä käytettävät kaasuoöljyt, rikkipitoisuus 0,20 painoprosenttiin ja vuoden 2008 alusta lukien 0,10 painoprosenttiin.

Direktiivin muutoksella 2005/33/EY soveltamisalaa laajennettiin siten, että se kattaa kaikki meriliikenteessä käytettävät polttoaineet eli raskaan polttoöljyn, dieselöljyn ja kaasuoöljyn. Tarkemmin näiden polttoaineiden ominaisuudet on määriteltä vuodel 1987 ISO-standardissa, ISO 8217.

Direktiivin 2005/33/EY mukaan jäsenvaltioiden oli toteutettava toimenpiteet, joilla varmistettiin, että jäsenmaiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jotka kuuluvat rikkipäästöjen valvonta-alueisiin, meriliikenteessä ei käytetä polttoaineita, jonka rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia. Tämä määräys tuli Itämeren alueella voimaan 11 päivänä elokuuta 2006 ja Pohjanmeren alueella elokuussa 2007. Direktiivillä sisällytettiin Euroopan unionin lainsäädäntöön MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI vuonna 1997 hyväksytty muutokset meriliikenteen polttoaineille.

Lisäksi jäsenvaltioiden oli toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden aluemerillä, talousvyöhykkeillä ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeillä Euroopan unionissa sijaitseviin satamiin tai niistä säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa ei käytetä 11 päivästä elokuuta 2006 alkaen meriliikenteen polttoaineita, joiden rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia.

Edelleen jäsenvaltioiden oli myös varmistettava, ettei niiden alueella saateta markkinoille 11 päivän elokuuta 2006 jälkeen meriliikenteessä käytettäviä dieselöljyjä, joiden rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia.

Jäsenvaltioiden oli toteutettava tarvittavat toimet sen varmistamiseksi, että sellaisia meriliikenteen polttoaineita, joiden rikkipitoisuus ylittää 0,1 painoprosenttia, ei käytetä 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen sisävesialuksissa eikä Euroopan unionissa sijaitsevista satamissa laiturissa olevissa aluksissa, edellyttäen että laivahenkilökunnalla on riittävästi aikaa vaihtaa polttoaine mahdollisimman pian laituriin saapumisen jälkeen. Rikkipitoisuusvaatimusta ei kuitenkaan sovelleta alukseen, jos sen on julkaistun aikataulun mukaan määrä olla laiturissa alle kaksi tuntia. Vaatimusta ei myöskään sovelleta sisävesialuksiin, joilla on todistus siitä, että ne ovat ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, mukaisia merellä ollessaan eikä aluksiin, jotka sulkevat kaikki moottorinsa ja käyttävät maasähköä ollessaan satamassa.

Jäsenvaltioiden oli myös varmistettava, ettei 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen niiden alueilla saateta markkinoilla meriliikenteessä käytettäviä kaasöljyjä, jonka rikkipitoisuus ylittää 0,1 painoprosenttia.

1.2 MARPOL-sopimuksen liitteen VI muutokset

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO hyväksyi 9 päivänä lokakuuta 2008 yksimielisesti MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun VI liitteen, jolla rajoitetaan laivaliikenteen typenoksidi- ja rikkioksidipäästöjä ja siten myös laivaliikenteestä aiheutuvia hiukkaspäästöjä. Uusi liite tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivästä heinäkuuta 2010.

Laivapolttoaineen korkein sallittu rikkipitoisuus laskee maailmanlaajuisesti 1 päivästä tammikuuta 2012 alkaen 4,50 prosentista 3,50 prosenttiin ja 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen 0,50 prosenttiin. Voimaantuloa voidaan liitteeseen sisältyvän tarkistuslausekkeen mukaan siirtää IMO:n päätöksellä vuoteen 2025, mikäli siihen on perusteita

vuonna 2018 tehtävän tarkastelun perusteella.

Polttoaineen rikkipitoisuus on rikkipäästöjen valvonta-alueilla (Sulphur Emission Control Area, SECA-alue) 1 päivästä heinäkuuta 2010 alkaen 1,00 prosenttia sekä laskee 1 päivästä tammikuuta 2015 alkaen 0,10 prosenttiin. Rikkipesureiden käyttö on edelleen sallittua, jos niiden avulla päästöt vähenevät saman verran kuin käyttämällä vähärikkistä polttoainetta.

Nykyisiä rikkipäästöjen valvonta-alueita ovat Itämeri, Pohjanmeri ja Englannin kanaali sekä USA:n ja Kanadan rannikot 200 merimailiin (n. 370 km) saakka.

MARPOL-sopimuksen liitteen VI muutokset on hyväksytty hiljaisella menettelyllä ja muutokset ovat tulleet kansainvälisesti voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010. Suomi (kuten myös Viro) on ilmoittanut IMO:lle, etteivät muutokset tule voimaan sen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä ennen kuin ne on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä.

2 Direktiiviehdotuksen sisältö

2.1 Tärkeimmät muutosehdotukset

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 tiukkenevat 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 kulkevista matkustaja-aluksissa käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuus tiukennettaisiin nykyisestä 1,5 painoprosentista vuoden 2020 alusta enintään 0,10 painoprosenttiin. Matkustaja-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 vähärikkisen polttoaineiden käytölle. Nykyisessä direktiivissä tämä velvoite on lievemmissä 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.

2.2 Muutosehdotusten yksityiskohtainen käsittely

Määritelmiä koskevat muutokset

Direktiivin määritelmiä ehdotetaan muutettavaksi meriliikenteen polttoaineiden osalta siten, että ne vastaisivat ISO standardin 8217, neljännen vuonna 2010 hyväksytyn painoksen taulukon 1 luokittelua. Meriliikenteen polttoaineiden laatuluokitukset muuttuvat standardin mukaisiksi lukuun ottamatta standardin viiterikkipitoisuutta.

Direktiivissä määriteltäisiin päästöjen vähennyskeinoksi mikä tahansa vaihtoehto, jota käytettäisiin vähärikkisen polttoaineen sijaan ja jolla päästöt vähenevät saman verran kuin käyttämällä vähärikkistä polttoainetta. Tä-

män keinon olisi oltava todennettavissa, määrällisesti arvioitavissa ja toimeenpanokelpoinen.

Raskaan polttoöljyn enimmäisrikkipitoisuutta koskevat muutokset

Raskaan polttoöljyn vaatimuksia ehdotetaan täydennettäväksi siltä osin kuin teollisuuden päästöistä (yhtenäistetty ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU hyväksymisestä Euroopan unionissa aiheutuu.

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuutta koskevat muutokset

Direktiivin lisättäisiin uusi artikla 3a, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei niiden alueella käytetä tai saateta markkinoille meriliikenteen polttoaineita, joiden rikkipitoisuus ylittää 3,5 painoprosenttia.

Jäsenvaltion aluevesillä, talousvyöhykkeillä ja päästöjen valvonta-alueilla mukaan lukien rikkipäästöjen valvonta-alueet, sekä Euroopan unionissa sijaitseviin satamiin ja niistä säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa käytettävien meriliikenteen polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuutta koskevat muutokset

Direktiiviin lisättäisiin uusi kohta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden aluevesillä, talousvyöhykkeillä ja päästöjen valvonta-alueilla ei käytetä meriliikenteessä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus 1 päivästä tammikuuta 2012 alkaen ylittää 3,50 painoprosenttia ja 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen ylittää 0,50 painoprosenttia. Näitä määräyksiä sovellettaisiin kaikkien lipujen alla kulkeviin aluksiin, myös sellaisiin, joiden matka on alkanut unionin ulkopuolelta.

Ehdotuksen mukaan komissiolle siirrettäisiin valta hyväksyä säädöksiä ajankohdasta, jolloin 0,50 prosentin rikkipitoisuusvaatimus tulisi noudatettavaksi. Voimaantuloa voidaan MARPOL-sopimuksen liitteeseen VI sisältyvän tarkistuslausekkeen mukaan siirtää IMO:n päätöksellä vuoden 2025 alkuun, jos

siihen on perusteita vuonna 2018 tehtävän tarkastelun perusteella.

Direktiiviä muutettaisiin siten, että rikkipäästöjen valvonta-alueille kuuluvilla jäsenvaltion aluevesillä, talousvyöhykkeillä ja päästöjen valvonta-alueilla käytettävän meriliikenteen polttoaineen rikkipitoisuus saisi olla vuoden 2014 loppuun saakka enintään 1,00 painoprosenttia ja vuoden 2015 alusta enintään 0,10 painoprosenttia. Näitä määryksiä sovellettaisiin kaikkien lippujen alla kulkeviin aluksiin, myös sellaisiin, joiden matka on alkanut unionin ulkopuolelta. Direktiivin mukainen rikkipitoisuusvaatimus on tällä hetkellä enintään 1,5 painoprosenttia.

Euroopan unionissa sijaitseviin satamiin ja niistä säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa, jotka kulkevat jäsenvaltion aluevesillä, talousvyöhykkeillä ja päästöjen valvonta-alueilla, jotka ovat rikkipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella, käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saisi toistaiseksi olla enintään 1,5 painoprosenttia, mutta laskisi vuoden 2020 alusta enintään 0,10 painoprosenttiin.

Aluspäiväkirjojen täyttämistä sekä polttoaineiden luovutustodistuksia koskevat vaatimukset säilyvät ennallaan. Jäsenmaan meriliikenteen polttoaineiden paikallisista toimitajista ylläpitämän rekisterin on jatkossa oltava julkisesti saatavilla.

Laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuus

Laiturissa olevissa aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevat vaatimukset eivät muutu, ja polttoaineen rikkipitoisuus saa siis olla enintään 0,10 painoprosenttia. Tätä vaatimusta ei edelleenkään sovelleta aluksiin, joiden on julkaistun aikataulun mukaisesti määrä olla laiturissa alle kaksi tuntia eikä aluksiin, jotka sammuttavat kaikki moottorinsa ja käyttävät maasähköä ollessaan satamassa.

Meriliikenteessä käytettäviä kaasuoiljyjä, joiden rikkipitoisuus ylittää 0,10 painoprosenttia, ei jäsenvaltion alueella saa edelleenkään saattaa markkinoille.

Aluksilla käytettävät päästöjen vähentämismenetelmät, niiden hyväksymistä ja koekäyttöä koskevat muutokset

Jäsenvaltioiden on sallittava, että alukset voivat niiden aluevesillä, talousvyöhykkeillä ja päästöjen valvonta-alueilla käyttää päästöjen vähentämismenetelmiä, kuten rikkipesureita vaihtoehtona vähärikkisille polttoaineille.

Päästöjen vähentämismenetelmiä käyttävien laivojen olisi jatkuvasti vähennettävä päästöjään vähintään saman verran kuin mikä saadaan käyttämällä polttoaineita, joiden rikkipitoisuudesta on säädetty aiemmissa artikloissa. Kun käytetään päästöjen vähentämismenetelmiä, kuten rikkipesureita rikkidioksidipäästöt eivät myöskään saa ylittää liitteen I enimmäispäästöraja-arvoja. Lisäksi käytettävien menetelmien on täytettävä kriteerit, jotka määritellään liitteessä 2.

Ehdotuksen mukaan komissiolle siirrettäisiin valta hyväksyä säädöksiä, jotka koskisivat liitteiden I päästöjen vähentämismenetelmien enimmäispäästö-arvoja koskevia muutoksia tai täydennyksiä, liitteen II päästövähennysmenetelmien käytön kriteerien muuttamisesta tai täydentämisestä, sekä asiainkuuluvien päästöjen tarkkailuvaatimusten yksityiskohtia. Komission olisi otettava huomioon muun muassa tekninen ja tieteellinen kehitys sekä IMO:ssa hyväksytty asiaankuuluvat asiakirjat ja standardit.

Ehdotuksen mukaan neuvoston direktiivillä laivanvarusteista (96/98/EY) sovellettaisiin, kun EU:n alueella annetaan hyväksyntä päästöjä vähennysmenetelmille, jotka ovat IMO:ssa hyväksytyjen määräysten ja ohjeiden mukaisia. Hyväksynnän voisi suorittaa ns. hyväksytty laitos, joita laitoksia ovat mm. kansainväliset luokituslaitokset, jonka antama hyväksyntä on voimassa kaikissa EU-maiden lippujen alla purjehtivissa laivoissa. Kyseiseen direktiiviin sisällytetään parhailaan komission direktiivillä IMO:n uusimmat vuonna 2008 hyväksytyt määräykset ja ohjeet näistä menetelmistä ja niihin liittyvistä päästörajoituksista. Neuvosto on jo hyväksynyt uudet säännökset ja asia on lähetetty lausunnolle Euroopan Parlamentille. Asian käsittely saataneen loppuun vielä vuoden 2011 aikana.

Muiden kuin edellä mainittujen päästöjen vähentämismenetelmien hyväksyntä EU:n alueella tapahtuisi edelleen komission johtamassa meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevässä komiteassa (COSS-komitea), jossa otettaisiin huomioon IMO:n ohjeistus, päästöjen vähentämismenetelmien koekäyttöjen tulokset, vaikutukset ympäristöön (saavutettava päästöjen vähenemä, satamat) sekä tarkailun käyttökelpoisuus ja todentaminen.

Päästöjen vähentämismenetelmien koekäyttöä koskevat vaatimukset säilyvät voimassa olevan direktiivin mukaisina.

Valvontaa koskevat muutokset

Näytteiden ottoa ja niiden analysointia koskevat vaatimukset säilyvät pääosin ennallaan, mutta näytteiden ottoa koskevassa kohdassa viitataan uudistettuun MARPOL-sopimuksen liitteeseen VI ja sen noudattamiseksi annettuun ohjeistukseen.

Ehdotuksen mukaan komissiolle siirrettäisiin valta hyväksyä säädöksiä, jotka koskisivat näytteenoton taajuutta, näytteenottomenetelmiä, tutkittavan edustavan polttoainenäytteen määritelmää ja tietoja, joita on kirjattava laivan aluspäiväkirjaan ja polttoaineen luovutustodistuksiin.

Rikkipitoisuuden määrittämisessä käytettäväksi vertailumenetelmäksi ehdotettaisiin ISO menetelmä 8754(2003). Sen selvittämiseksi, noudattaako laivaan luovutettu ja siinä käytetty polttoaine määrättyjä rikkipitoisuusvaatimuksia, käytettäisiin MARPOL-sopimuksen liitteen V polttoaineen todentamismenettelyä.

Kertomusten toimittaminen

Jäsenvaltion on edelleen toimitettava vuosittain 30 päivään kesäkuuta mennessä komissiolle edellistä vuotta koskevat tiedot rikkipitoisuusvaatimusten noudattamisesta. Tätä kohtaa täydennettäisiin siirtämällä komissiolle valta hyväksyä säädöksiä, jotka koskevat raportoitavia tietoja, raportoinnin muotoa sekä säädöksiä, jotka koskisivat määritelmien ja näytteiden ottoa ja analyysien tekemistä koskevien kohtien mukauttamista tekniseen ja tieteelliseen kehitykseen.

Uusien rikkipäästöjen valvonta-alueiden nimeäminen

Ehdotuksen mukaan komissiolle ehdotetaan siirrettäväksi valta hyväksyä säädöksiä, jotka koskevat merialueiden määrittämistä rikkipäästöjen valvonta-alueiksi, sen mukaisesti kuin IMO niistä olisi päättänyt MARPOL-sopimuksen liitteen VI säännöksiin nojautuen.

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

Direktiivin komiteamenettelyä koskeva artikla poistettaisiin ja lisättäisiin uusi artikla säädösvallan siirron käytöstä, jossa määriteltäisiin soveltamisala ja velvoitteet.

2.3 Direktiivin täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on pantava direktiivin edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 12 kuukauden kuluttua direktiivin voimaantulosta.

2.4 Toissijaisuusperiaate

Direktiiviehdotuksen perusteluissa on käsitelty toissijaisuusperiaatetta ja todetaan seuraavaa:

EU:n oikeus säännellä sellaisten nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuutta, joilla on merkittävä vaikutus sisämarkkinoihin ja ympäristöön, on vahvistettu Euroopan unionin toiminnasta tehdystä sopimuksesta. Sisämarkkinoista säädetään 3 artiklassa ja ympäristöpolitiikasta 191 artiklassa.

Meriliikenteen maailmanlaajuiset vaikutukset ja rikkiä sisältävien polttoaineiden palamisesta peräisin olevien ilman epäpuhtauksien valtioiden rajat ylittävät vaikutukset edellyttävät kaikille jäsenvaltioille yhteisten sääntöjen vahvistamista.

Vain yhdenmukaistetuilla EU:n toimilla ja niihin liittyvällä vahvistetulla seuranta- ja täytäntöönpanon valvontajärjestelmällä voidaan varmistaa polttoaineita koskevien kansainvälisten vaatimusten tehokas täytäntöönpano ja soveltaminen kaikissa jäsenvaltioissa.

3 Ehdotuksen vaikutukset Suomelle

3.1 Nykyinen lainsäädäntö Suomessa

Meriliikenteen ympäristönsuojelusta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) ja sen nojalla annetussa merenkulun ympäristönsuojeluasetuksessa (76/2010). Merenkulun ympäristönsuojelulailla on pantu voimaan MARPOL-sopimuksen Suomea velvoittavat määräykset, joiden yksityiskohdista säädetään merenkulun ympäristönsuojeluasetuksessa. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään, että ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksista Suomen vesialueilla ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisista aluksista myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kielletty siten kuin MARPOL-sopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään. Tarkemmat polttoaineiden laatuvaatimukset sisältyvät valtioneuvoston asetukseen.

MARPOL-sopimuksen polttoaineiden laatuvaatimuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojeluasetuksen 6 luvun 2 §:ssä. Sen mukaan suomalaisella aluksella käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei millään merialueilla saa ylittää 4,5 painoprosenttia. Suomalaisen aluksen purjehtiessa MARPOL-sopimuksen tarkoittamilla rikkipäästöjen valvonta-alueilla saa polttoöljyn rikkipitoisuus olla enintään 1,5 prosenttia tai aluksella on käytettävä sellaista rikkipäästöjen puhdistusmenetelmää tai muuta hyväksyttyä menetelmää, jolla päästöt vähenevät saman verran tai enemmän kuin vähärikkistä polttoainetta käyttämällä. Koska MARPOL-sopimuksen ilmansuojeluliite on jo tullut voimaan kaikkien muiden liitteen osapuolten, kuin Suomen ja Viron, osalta, suomalainen alus on kuitenkin purjehtiessaan sellaisen valtion aluevesillä tai talousvyöhykkeellä, joka on sitoutunut MARPOL-yleissopimuksen uusiin määräyksiin, tällaisen valtion lainsäädännön ja toimivallan alainen.

Ulkomaisten aluksen on Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä noudatettava Suomessa voimassa olevia säännöksiä.

Aluksen ollessa satamassa saa polttoaineen rikkipitoisuus olla enintään 0,1 prosenttia, mikäli alus julkaistun aikataulun mukaan viiptyy satamassa yli kaksi tuntia.

Rikkipesureiden käyttö on Suomen talousvyöhykkeellä ja aluevesillä sallittua. Uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytöstä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 10 §:ssä.

3.2 Lainsäädännölliset vaikutukset

Direktiivin toimeenpano edellyttää muutoksia merensuojelun ympäristönsuojelulaikiin ja sen polttoaineiden määritelmiä tulisi muuttaa vastaamaan direktiivin muutosehdotusta. Merenkulun ympäristönsuojeluasetuksen 6 luvun 2 § tulisi muuttaa vastaamaan direktiivin ja MARPOL-sopimuksen uudistetun VI liitteen rikkipäästöjen vähentämisvaatimuksia. Lisäksi asetusta tulisi muuttaa vastaamaan ISO-standardin muita laatuvaatimuksia ja määritysmenetelmiä. Rikkipesureiden valvontaa koskevat määräykset (direktiiviehdotuksen liitteet I ja II) tulisi lisätä asetukseen.

Raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuoöljyn rikkipitoisuudesta annettuun valtioneuvoston asetukseen (689/2006) olisi tehtävä muutokset, jotka johtuvat siitä, ettei asetusta enää sovellettaisi meriliikenteen kaasuoöljyihin. Nämä muutokset koskisivat asetuksen soveltamisalaa (1 §), määritelmiä (2 §), määritysmenetelmiä (8 §) ja valvontaa (9 §). Lisäksi asetuksen raskasta polttoöljyä koskevia määräyksiä täydennettäisiin.

3.3 Ympäristö – ja terveysvaikutukset

Ilman epäpuhtauksien päästöt ovat merkittävästi vähentyneet Euroopan unionin alueella viime vuosina perustuen paljolti unionin toimiin päästöjen vähentämiseksi. Rikkidioksidin, typenoksidin, haihtuvien orgaanisten yhdisteiden ja hiukkasten päästöt ovat vähentyneet pääosin toimin, jotka ovat kohdistuneet maalta peräisin oleviin lähteisiin, kuten teollisuuslaitoksiin ja tieliikenteeseen. Alailmakehän korkeat otsonipitoisuudet aiheuttavat edelleen haittaa ihmisen terveydelle ja kasvillisuudelle. Ilmalaadun raja-arvot ot-

sonille, hiukkasille ja typpidioksidille ylitetään Euroopassa edelleen laajalti, erityisesti kaupunkialueilla.

Polttoaineen rikkipitoisuus aiheuttaa polttoaineen polton rikkidioksidipäästöt, ja vähärikkisen polttoaineen käyttö vähentää näitä päästöjä. Rikkidioksidi reagoi muiden ilman epäpuhtauksien kanssa ja muodostaa hiukkasia (PM), joita kutsutaan tällöin sekundäärisiksi hiukkasiksi.

Tieliikenteen polttoaineiden laatuvaatimuksia on tiukennettu direktiivin 98/70/EY muuttamisesta bensiinin, dieselin ja kaasuöljyn laatuvaatimusten osalta sekä kasvihuonekaasupäästöjen seurantaan ja vähentämiseen tarkoitetun mekanismin käyttöönottamisen osalta, neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta sisävesialusten käyttämien polttoaineiden laatuvaatimusten osalta ja direktiivin 93/12/ETY kumoamisesta annetussa direktiivissä 2009/30/EY siten, että moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa, liikkuvissa työkonissa, maa- ja metsätaloustraktoreissa, sisävesialuksissa ja huviveneissä käytettävän moottoribensiiniin, dieselöljyn ja moottoripolttoöljyn rikkipitoisuus on vuoden 2011 alusta lukien saanut olla enintään 0,001 prosenttia, mikä tarkoittaa käytännössä rikittömän polttoaineen käyttöä.

Merellä olevien lähteiden päästöjen rajoittamiseen on kiinnitetty perinteisesti vähemmän huomiota kuin maalta olevien lähteiden päästöjen rajoittamiseen, mikä on tehnyt meriliikenteen päästöistä merkittävän päästölähteen. IIASA (International Institute for Applied Systems Analysis¹) on tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisista päästörajoista annetun Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/81/EY tarkistuksen yhteydessä (2007) arvioinut, että ilman lisävähennystoimia meriliikenteen rikkidioksidipäästöt kasvaisivat yli 40 prosenttia vuodesta 2000 (päästöt 2 249 000 tonnia) vuoteen 2020 (päästöt 3 186 000 tonnia) mennessä, typenoksidipäästöt 47 prosenttia ja pienhiuk-

kaspäästöt (PM_{2,5}) 56 prosenttia. Tällöin meriliikenteen rikkidioksidi- ja typenoksidipäästöt olisivat suuremmat kuin maalta peräisin olevat päästöt. Meriliikenteellä tarkoitetaan tässä selvityksessä kansainvälistä laivaliikennettä seuraavilla EU:n merialueilla: Itämeri, Pohjanmeri mukaan lukien Englannin kanaali, Välimeri, Mustameri ja Koillis-Atlanti.

Komissio on tiedonannossaan arvioinut, että IMO:ssa vuonna 2008 sovitut uudet päästövaatimukset vähentäisivät rikkidioksidipäästöjä rikkipäästöjen valvonta-alueilla yli 90 prosenttia ja EU:n muilla merialueilla yli 75 prosenttia. Hiukkaspäästöjen arvioidaan vastaavasti vähenevän rikkipäästöjen valvonta-alueilla yli 60 prosenttia ja muilla merialueilla 75 prosenttia. Itämerellä laivaliikenteen rikkidioksidipäästöt vähentyisivät näin ollen vuonna 2020 noin 14 000 tonniin, kun ilman lisätoimia ne olisivat 171 000 tonnia. Vastaavasti hiukkaspäästöt olisivat vuonna 2020 Itämerellä 4 000 tonnia, kun ilman lisätoimia ne olisivat 29 000 tonnia.

Direktiivin vaatimusten saattaminen osaksi EU-lainsäädäntöä vahvistaa IMO:n määräysten täytäntöönpanoa jäsenmaissa, ja merkittäviä kustannuksia aiheuttavien toimien toimeenpano edellyttääkin vahvaa EU-tason täytäntöönpanoa, jotta ennakoitujen ympäristövaikutukset saavutetaan.

Helsingin seudun ympäristötietopalvelut on mitannut rikkidioksidin, typenoksidien ja pienhiukkasten pitoisuuksia Katajanokalla vuonna 2009 ja Etelärannassa vuonna 2010 osana pääkaupunkiseudun ilmanlaadun mittauksia. Rikkidioksidipitoisuudet olivat vuosina 2009 ja 2010 selvästi ilmanlaadusta annetun valtioneuvoston asetuksen (38/2011) tunti-, vuorokausi- ja vuosiraja-arvon alapuolella. Helsingin satamien päästöt olivat vuonna 2010 167 tonnia rikkidioksidia, 1 471 tonnia typenoksideja typpidioksidiksi laskettuna ja 54 tonnia hiukkasia. Satamien rikkidioksidipäästöt olivat vuonna 2010 huomattavasti pienemmät kuin vuonna 2009 (299 tonnia), koska polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimukset tiukkenivat Itämerellä vuonna 2010.

Sekä Katajanokalla että Etelärannassa mitattiin kohonneita epäpuhtauspitoisuuksia laivojen tulo- ja lähtöaikoina. Vaikutus näkyi kaikkien mitattujen epäpuhtauksien pitoi-

¹ IIASA on Laxenburgissa, Itävallassa, sijaitseva kansainvälinen, monitieteinen ja tieteidenvälinen tutkimuslaitos, joka tuottaa systeemianalyttistä menetelmää hyödyntäen tutkimustietoa ja ennusteita tiedeyhteisölle sekä poliittisen ja liike-elämän päätöksenteon tueksi.

suuksissa. Katajanokalla erityisesti rikkidioksidin korkeat tuntipitoisuudet johtuivat laivojen päästöistä, mutta vaikutus näkyi myös pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuuksissa. Katajanokalla korkeita yli 100 µg/m³ tuntipitoisuuksia oli seitsemän kertaa ja melko korkeita yli 50 µg/m³ tuntipitoisuuksia 59 kertaa vuonna 2009. Eteläsatamassa melko korkeita, yli 50 µg/m³ ylittäviä rikkidioksidin tuntipitoisuuksia oli kuitenkin vain yksi. Ilmanlaatuindeksin mukaiset huonot ja erittäin huonot tunnit aiheutuivat pääasiassa kaukokulkeutuneista pienhiukkasista. Valtaosan ajasta ilmanlaatu oli hyvä tai tyydyttävä.

Laivojen päästöjen vähentämisen terveyshyötyjen ja kustannusten suhdetta on arvioitu komission teettämässä kustannus-hyötyselvityksessä (AEA Technology, 2009: Cost Benefit Analysis to Support the Impact Assessment accompanying the revision of the Directive 1999/32/EC on the Sulphur Content of Liquid Fuels), jossa on käytetty samoja arviointimenetelmiä ja lähtötietoja kuin vuonna 2005 julkaistussa komission tiedonannossa neuvostolle ja Euroopan parlamentille ilman pilaantumista koskevasta teemakohtaisesta Puhdasta ilmaa Euroopalle eli CA-FE-strategiasta.

Selvityksessä on tarkasteltu vaikutuksia, jotka aiheutuisivat, kun enintään 0,10 prosenttia rikkiä sisältävä polttoaine otettaisiin käyttöön rikkipäästöjen valvonta-alueilla (Itämeri, Pohjanmeri ja Englannin kanaali) vuoden 2015 alusta ja kun edellisen lisäksi enintään 0,50 prosenttia rikkiä sisältävä polttoaine otettaisiin käyttöön vuoden 2020 alusta muilla EU:n merialueilla (Välimeri ja Mustameri).

Selvityksen johtopäätelminä on, että meriliikenteen rikkidioksidi- ja pienhiukkaspäästöjä voidaan vielä selvästi vähentää, toisin kuin maaliikenteen ja maalla tapahtuvan energiantuotannon päästöjä puun pienpolttoa lukuun ottamatta. Terveys- ja ympäristöhyödyt ovat kaikissa tarkastelluissa vaihtoehtoissa (skenarioissa) suurella todennäköisyydellä suuremmat kuin vähennystoimien kustannukset EU:n alueella. Siirtyminen 0,10 prosenttia rikkiä sisältävän polttoaineen käyttöön rikkipäästöjen valvonta-alueilla parantaa merkittävästi ilmanlaatua Itämerellä ja sen rannik-

koalueilla sekä Ahvenanmaalla, kun hiukkaspitoisuudet, hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) pitoisuudet ja otsonipitoisuudet alenevat. Mahdollisista lisätoimista kuten Välimeren ja Mustameren nimeämisestä rikkipäästöjen valvonta-alueiksi ja enintään 0,50 prosenttia rikkiä sisältävän polttoaineen käyttöön siirtymisestä EU:n kaikilla merialueilla, ei olisi merkittävää lisähyötyä Itämeren maille.

Rikkipäästöjen valvonta-alueilla 0,10 prosentin rikkipitoisuusrajan voimaantulo vähentää pitkäaikaisen pienhiukkasille altistumisen vakavia terveyshaittoja (lyhentynyt elinikä, krooninen keuhkokatari) ja lyhyt- ja pitkäaikaisesta altistumisesta aiheutuvia lievempiä terveyshaittoja sekä myös kesäkauden otsonin aiheuttamia terveyshaittoja (päivittäiset kuolemat, hengityssairaiden kohtaukset, hengityselinoireet). Pitkäaikaisen pienhiukkasaltistumisen aiheuttamat ennenaikaiset kuolemat EU27:ssä vähentyisivät eri vaihtoehtoissa 17000–24000 tapauksella vuodessa. Maalta peräisin olevien lähteiden rikkidioksidipäästöjen lisävähentämisen myönteiset vaikutukset terveyteen olisivat erittäin vähäisiä verrattuna meriliikenteen päästöjen vähentämiseen.

Selvityksen mukaan IMO:n uusien määräysten täytäntöönpano tuo arviolta 15–34 miljardin euron hyödyt EU:ssa sitä kautta, että terveys parantuu ja kuolleisuus vähenee. Määräysten täytäntöön panosta aiheutuvien kustannusten on arvioitu olevan 2–11 miljardia euroa. Näin ollen vaatimusten täytäntöönpanosta EU:lle saavutettavat hyödyt olisivat 3–13 kertaa suuremmat kuin siitä aiheutuvat kustannukset.

3.4 Taloudelliset vaikutukset

Euroopan unionin alueella

Komissio on teettänyt selvityksiä ehdotuksen taloudellisista vaikutuksista unionin alueella. Komissio on arvioinut, että direktiivin täytäntöön panosta johtuvat korkeammat polttoainekustannukset nostavat yleisesti laivanomistajan kustannuksia. Liikennettä voi siirtyä mereltä maalle, mutta vain joillakin tietyillä reiteillä. Esimerkiksi kuljetukset Ruotsin tai Suomen pohjoisosista, joissa me-

rimatkan osuus on pitkä, voivat etsiä muita reittejä, joissa merimatka lyhenisi. Ruotsin osalta kuljetukset voivat ohjautua Pohjois-Norjaan tai Ruotsin halki maakuljetuksena.

Matalarikkiseen ja parempilaatuiseen polttoaineeseen siirtyminen lisää merenkulun kustannuksia. Raskaiden polttoöljylaatuojen käytöstä rikkipäästöjen valvonta-alueilla joudutaan luopumaan, kun polttoaineen rikkipitoisuusraja on 0,10 prosenttia. Vähärikkisen meridieselöljyn ja kaasuöljyn valmistaminen on kalliimpaa kuin raskaiden polttoöljylaatuojen valmistaminen. Komission vaikutusselvityksessä keskimääräinen arvio hinnannoususta on 65 prosenttia siirryttäessä raskaasta polttoöljystä kaasuöljyyn. Polttoaineiden hinnan kehityksen vaikuttavat monet tekijät, joiden kehitystä on vaikea ennakoida.

Selvitykset näyttävät osoittavan, että kun polttoaineen hinta on noin 370—600 euroa/tonni, mikä on useimpien selvitysten arvio, lähimerenkulku pysyy kilpailukykyisenä suhteessa muihin kuljetusmuotoihin, vaikkakin kuljetusten lastimäärä pienenee. Jos polttoaineen hinta nousee tasolle 755 euroa tonni, tilanne on vakavampi, mutta silti monet lähimerenkulun reitit pysyvät kilpailukykyisinä. Kustannusten arvioidaan kohdistuvan voimakkaimmin metsä- ja metalliteollisuuteen, joilla on pitkät merikuljetukset.

Laivanomistaja voi kohoavien kustannusten vähentämiseksi ottaa käyttöön uutta teknologiaa kuten rikkipesureita tai siirtyä käyttämään nesteytettyä maakaasua laivan polttoaineena. Komission arvion mukaan rikkipesurin käyttö verrattuna vähärikkisen polttoaineen käyttöön pienentää kustannuksia 50—80 prosenttia polttoaineen hinta-arvion mukaisista kustannuksista. Rikkipesureita ei kuitenkaan voida käyttää kaikissa nykyisissä aluksissa.

Nesteytetyn maakaasun käytön hyödyt ovat ympäristön kannalta laaja-alaiset, sillä sekä sen rikkipäästöt ja typpipäästöt että hiukkaspäästöt ovat erittäin vähäiset. Nesteytetyn maakaasun käyttö edellyttää kuitenkin jakeluverkoston rakentamista.

Matalarikkisen polttoaineen käytöstä rikkipäästöjen valvonta-alueilla aiheutuvat kokonaiskustannukset vaihtelevat arvion mukaan välillä 0,9—4,6 miljardia euroa. Vastaavasti

terveydelle aiheutuvat hyödyt on arvioitu olevan välillä 10—23 miljardia euroa.

Euroopan komissio valmistelee useampia keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteitä osana "kestävän vesiliikenteen työkalupakia" kestävän ja kilpailukykyisen lähimerenkulun edistämiseksi. Komission tiedonantoa asiasta odotetaan vuonna 2012.

Suomessa

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus on arvioinut MARPOL-sopimuksen uusien rikkipitoisuusvaatimusten aiheuttamia kustannuksia Suomelle (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja, 20/2009). Selvityksen mukaan ulkomaanliikenteen merikuljetusten polttoainekustannusten nousu olisi vuositasolla nykyisten polttoainelaatuojen perusteella arvioituna 200 miljoonan euron ja 1,2 miljardin euron välillä. Selvityksen mukaan 0,1 prosenttia rikkiä sisältävä polttoaine olisi arvioidun pienimmän ja suurimman hinnannousun perusteella 73—85 prosenttia kalliimpaa kuin nykyinen 1,5 prosentin rikkiä sisältävä polttoaine. Laskelmissa käytetty polttoaineenkulutus on arvioitu vuoden 2007 tietojen mukaan. Laskelmissa ei ole otettu huomioon Itämeren olosuhteisiin soveltuvan rikkipesurin mahdollisesta käytöstä saavutettavaa säästöä polttoainekuuluissa. Laskelmissa ei myöskään ole otettu huomioon Pohjois-Amerikan uuden rikkipäästöjen valvonta-alueen mahdollisia vaikutuksia polttoaineiden markkinoihin ja hintaan. Selvityksessä todetaan lisäksi, että polttoaineiden tulevaa hintakehitystä on vaikea ennustaa, koska polttoaineen hintaan vaikuttavat monet tekijät. Epävarmuudesta hintakehityksestä ja polttoaineen suurista hintavaihteluista johtuen tässä selvityksessä on käytetty tarkan hinnan sijaan Öljy- ja Kaasualan Keskusliiton jäsenyritysten arvioiden pohjalta muodostettua todennäköistä vaihteluväliä.

Laivanomistajat voivat kohoavien kustannusten vähentämiseksi ottaa käyttöön uutta teknologiaa kuten rikkipesureita, joiden on komission teettämien selvitysten mukaan arvioitu pienentävän kustannuksia 50—80 prosenttia verrattuna vähärikkisen polttoaineen käyttöön. Rikkipesureiden asentamismahdol-

lisuudet riippuvat muun muassa laivan tyy-
pistä, koosta ja lastitilasta, sekä etenkin ny-
kyisissä laivoissa teknisistä ja taloudellisista
seikoista. Suomen varustamoiden arvion mu-
kaan rikkipesuri on taloudellisesti kannattava
ja teknologisesti mahdollinen vaihtoehto noin
kolmasosassa olemassa olevista aluksista.
Nesteytetyn maakaasun käyttö nähdään mah-
dollisuutena uusille, lähimerenkulun säännöl-
lisessä linjaliikenteessä liikennöiville, aluk-
sille.

Turun yliopiston tekemän selvityksen mu-
kaan polttoaineiden hinnannousu heijastuu
rahtien hintoihin. Niiden arvioidaan nouse-
van Suomessa 30—50 prosenttia siirryttäessä
käyttämään 0,1 prosenttia rikkiä sisältävää
polttoainetta. Lisäkustannukset olisivat suu-
rimmat metsä- ja metalliteollisuudessa, joilla
kuljetusten osuus kaupasta yleensäkin on
huomattava. Direktiivillä voidaan katsoa ole-
van positiivisia vaikutuksia laivateknologiaa
valmisteleville teollisuudenaloille, joille vaa-
timusten tiukkeneminen tuonee uusia tilauk-
sia kompensoiden näin osittain aiheutuvia
kokonaiskustannuksia.

Suomessa ympäristöystävällisten alusten
hankintoja tuetaan tukiohjelmalla, joka pe-
rustuu valtioneuvoston asetukseen alusten
ympäristönsuojelua parantavien investointi-
tukien yleisistä ehdoista (946/2010). Tukioh-
jelma perustuu yhteisön ympäristönsuojelua
koskeviin valtiontukisuuntaviivoihin, joiden
perusteella voidaan tukea mm. EU:n normit
ylittävien tai normien puuttuessa ympäristön-
suojelun tasoa parantavien kuljetusajoneuvo-
jen hankintaa. Tuki-intensiteetti on 50 %—
70 % yrityksen koosta riippuen tai 60 %—80
%, jos kyseessä on ns. ekoinnovaatio. Tuki,
joka myönnetään alusten hankintaan, voidaan
sallia, kun hankinta suoritetaan ennen sää-
döksen voimaantuloa ja kun uusia yhteisön
normeja ei sovelleta velvoittaviksi muuttumi-
sen jälkeen taannehtivasti jo aiemmin ostet-
tuihin aluksiin. EU-säädöksen hyväksymisen
jälkeen tukea on mahdollista myöntää inves-
tointeihin, jotka saatetaan päätökseen vähin-
tään vuotta ennen uuden ympäristönormin
voimaantulopäivää. Tällöin tuki-intensiteetti
on 10—25 % yrityksen koosta ja normin
voimaantuloon jäljellä olevasta ajasta riippu-
en. Tällä hetkellä valtion talousarviossa on

varauduttu tukemaan alusten ympäristöinves-
tointeja 30 miljoonalla eurolla.

EU:n valtiontukisuuntaviivat mahdollista-
vat myös jälkiasennusten (esim. rikkipesurit)
tukemisen, mutta valtioneuvoston asetukses-
sa tukimahdollisuus on rajattu koskemaan
vain uusia aluksia. Rikkipesureiden jäl-
kiasentaminen on mahdollista alustavan kar-
toituksen mukaan noin 40—60 Suomen lipun
alla purjehtivaan alukseen. Jälkiasennuksen
hinta per laiva riippuu laivatyypistä, pääko-
neiden määrästä, käytettävistä olevista tiloi-
sta jne. ja vaihtelee noin 3 miljoonasta eurosta
aina 6—8 miljoonaan euroon (iso laiva, mon-
ta pääkonetta jne.). Tällä hetkellä valtion ta-
lousarviossa ei ole varauduttu näihin kustan-
nuksiin.

Koska direktiiviehdotuksella on moninaisia
vaikutuksia Suomen elinkeinoelämään, niin
tulisikin kiireesti vielä tarkemmin selvittää
täytäntöön panon vaikutuksia.

4 Ahvenanmaan toimivalta

Ehdotus koskee ympäristönsuojelua, joka
Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991)
18 §:n 10 kohdan mukaan kuuluu Ahvenan-
maan maakuntalainsäädäntövaltaan. Itsehal-
lintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppa-
merenkulku ja kauppamerenkulun väylät
kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan.
Siten markkinoille saatettavan polttoaineen
laatua koskeva lainsäädäntö kuuluu Ahve-
nanmaan toimivaltaan, kun taas laivojen ra-
kennetta ja käyttöä koskeva lainsäädäntö
pääasiassa kuuluu valtakunnan toimivaltaan.

5 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä

Direktiiviehdotus esiteltiin neuvoston ym-
päristötyöryhmässä 20 päivänä heinäkuuta
2011. Saadun tiedon mukaan ehdotusta käsi-
teltäisiin Puolan puheenjohtajuuskaudella
neuvoston ympäristötyöryhmässä 2—3 ker-
taa ja se olisi keskustelun aiheena joulukuun
ympäristöministerineuvostossa. Direktiivi
hyväksyttäisiin vasta kuitenkin Tanskan tai
Kyproksen puheenjohtajuuskaudella vuonna
2012.

6 Ehdotuksen kansallinen käsittely

Ehdotus valtioneuvoston kirjelmäksi on ollut EU-asiain ympäristöjaoston kirjallisessa menettelyssä 5.—6.9.2011 ja kirjelmä on hyväksytty EU-ministerivalokunnan kokouksessa 8.9.2011.

7 Valtioneuvoston alustava 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 IMO:ssa hyväksytyt muutokset määräajassa eikä direktiivillä ole mahdollista muuttaa täytäntöönpanoa. IMO:sa sovitut määräykset ovat olleet tiedossa jo jonkin aikaa. Vaikutukset elinkeinoelämään ovat moninaisia. Uudet rikkipitoisuusmääräykset nostavat merenkulun kuljetuskustannuksia, joka 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 pystytäisiin 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 määrääkaiseen 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 komission valmisteleman alan sopeutumista tukevan työkalupakin mahdollisimman pikaiseksi etenemiseksi. Samanaikaisesti vaikutetaan Euroopan komissioon ja pyritään saamaan komission hyväksyntä komission käsittelyssä olevalle valtioneuvoston asetukselle alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisistä ehdoista ja sen mukaisille ehdollisille tukipäätöksille.

Valtioneuvosto edistää uuden ympäristöteknologian nopeaa käyttöönottoa Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa EU:n ympäristötukisuuntaviivojen sallimissa puitteissa.

Valtioneuvosto katsoo myös, että EU-tasolla tulisi selvittää, millaisia terveys- ja ympäristöhyötyjä aiheutuisi meriliikenteen alhaisen rikkipitoisuustason ulottamisesta koko EU:n alueelle, mikä myös edistäisi merenkulun ja teollisuuden tasavertaisia kilpailunedellytyksiä.

Ehdotuksen oikeusperusta

Direktiiviehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 192 artikla 1 kohta (ympäristö). Valtioneuvosto pitää oikeusperustaa asianmukaisena.

Toissijaisuusperiaate

Valtioneuvosto pitää toissijaisuusperiaatetta asianmukaisena, koska vain yhdenmukaisilla unionin laajuisilla toimilla voidaan vahvistaa vaatimusten tehokas täytäntöönpano.