

**KIRJALLINEN KYSYMYS 52/2013 vp****Rikkidirektiivin kompensointi suomalaisyrityksille***Eduskunnan puhemiehelle*

Vuonna 2015 voimaan tuleva rikkidirektiivi laskee merialusten rikkipäästöjä Itämerellä olennaisesti. Ympäristön kannalta myönteisestä rikkipäästöjen laskusta seuraa kuitenkin suomalaisyrityksille kuljetuskustannusten merkittävä nousu. Kustannukset lisääntyvät, koska uusien päästörajojen myötä laivakantaa joudutaan uudistamaan, rakentamaan uusia laivoja ja käyttämään kalliimpaa polttoainetta. Paras kompensatio rikkidirektiiviin olisi poistaa merenkulun väylämaksut.

Suomalaisten yritysten logistiikkakustannusten osuus liikevaihdosta on jo nykyisin keskimäärin 12 prosenttia. Keski-Euroopassa logistiikkakustannusten osuus on vain 4—8,5 prosenttia yritysten liikevaihdosta. Rikkidirektiivi ja siitä seuraava rahtihintojen nousu maksaa suomalaisyrityksille 600—1 000 miljoonaa euroa vuodessa.

Viennin osuus BKT:stä on noin 40 prosenttia Suomessa. Ulkomaankaupastamme 80 prosenttia kulkee meritse (vientinä 90 prosenttia, tuontina 70 prosenttia).

Kun rikkidirektiiviä valmisteltiin 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, sen todellisia kustannuksia ei Suomessa tajuttu, kun polttoaineet olivat vielä huomattavasti edullisempia kuin nyt. Direktiivin hyväksyminen oli paha lipsahdus niin virkamiehiltä, poliitikoilta kuin lobbareiltakin.

Lisääntyvän ympäristösääntelyn vuoksi suomalaisten yritysten kustannuskilpailukyky heikenee entisestään, mikä vaikuttaa suomalaisten

yritysten mahdollisuuksiin olla kilpailukykyisiä kansainvälisillä markkinoilla. Mikäli mitään ei tehdä, Suomen ulkomaankauppa vähenee, tuotantoa siirtyy muualle ja työpaikkoja menetetään.

Merikuljetusten kustannusnousua pitäisi hillitä käytettävissä olevin keinoin. Yritysten kannalta paras lääke rikkidirektiiviin olisi poistaa merenkulun väylämaksut. Väylämaksun poistaminen kokonaan on perusteltua myös siksi, että yritykset pitävät väylämaksujärjestelmää vaikeaselkoisena ja epäoikeudenmukaisena.

Kohdennetut alennukset väylämaksuissa ovat saattaneet eri lasteja eriarvoiseen asemaan. Väylämaksu voidaan nähdä kaupan esteenä, josta voitaisiin päästä eroon osana rikkidirektiivin kompensatiota.

Kansainvälisesti yleisin ja yksinkertaisin käytäntö on se, että vesiväylät rahoitetaan suoraan valtion budjetista.

Väylämaksun poistoa on vastustettu siksi, että se kannustaa parempaan jäissä kulkemiskykyyn. Kannustin tulisi säilymään kahdesta syystä myös väylämaksun poistamisen jälkeen. Ensinnäkin merenkulun nykyiset rajoitukset kannustavat hyvään aluskantaan. Lisäksi hyvä jäissä kulkemiskyky on joka tapauksessa kilpailukykytekijä, joka mahdollistaa kuljetukset muutenkin kuin keksäaikaan.

Kompensaatiotoimena hallitus on päättänyt osoittaa alusinvestointien ympäristötukipäätöksiin 30 miljoonaa euroa tänä vuonna. Tämä on tukitoimena välttämätön, mutta riittämätön. Väylämaksun poistaminen olisi vaikuttavampi kom-

pensaatiokeino kuin pelkästään yhdelle toimialalle myönnetty yritystuet. Väylämaksun poistamisella ei olisi myöskään kilpailuympäristöä vääristävää vaikutusta.

Rikkidirektiivin kustannukset tulee kompensoida niin, että yritykset, jotka maksavat kohonneet kustannukset korkeampina rahtikustannuksina, saavat myös tukitoimista hyötyjä. Kompensaatiokeinojen on kuitenkin oltava oikeudenmukaisia. Tavoitteena on tasapainottaa kilpailuympäristöä. Väylämaksujen poisto olisi kompensatiokeinoista oikeudenmukaisin.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

*Mihin toimiin hallitus ryhtyy kompensoidakseen rikkidirektiivistä aiheutuvat kilpailukykyämme heikentävät kustannukset ja*

*mihin toimiin hallitus ryhtyy poistaakseen väylämaksun?*

Helsingissä 12 päivänä helmikuuta 2013

Mikko Alatalo /kesk

### *Eduskunnan puhemiehelle*

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitaneet asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Mikko Alatalon /kesk näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 52/2013 vp:

*Mihin toimiin hallitus ryhtyy kompensoidakseen rikkidirektiivistä aiheutuvat kilpailukykyämme heikentävät kustannukset ja*

*mihin toimiin hallitus ryhtyy poistaakseen väylämaksun?*

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Kansainväliselle merenkululle on luotu yhtenäiset ympäristönsuojelumääräykset Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n puitteissa ns. MARPOL-yleissopimuksella. Nyt kyseessä olevat alusten polttoaineen rikkipitoisuutta koskevat säännökset sisältyvät IMO:ssa lokakuussa 2008 hyväksytyihin yleissopimuksen VI liitteen muutoksiin. Vaihtoehtona matalarikkisen polttoaineen käytölle liite mahdollistaa myös vaihtoehtoisten päästövähennysteknologioiden käytön. Alusten käyttämän polttoaineen rikkipitoisuus kuuluu EU:n toimivaltaan. Em. MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutokset on sisällytetty EU:n lainsäädäntöön 21.11.2012 julkaistulla direktiivillä 2012/33/EU. Jäsenvaltioiden tulee saattaa lainsäädäntönsä direktiivin mukaiseksi 18.6.2014 mennessä.

Jyrki Kataisen hallituksen hallitusohjelmassa todetaan, että Suomen merenkulun edellytysten turvaaminen on välttämätöntä Suomen ulkomaankaupan ollessa erittäin riippuvaista meritse tapahtuvista kuljetuksista. Hallitus pitää tärkeänä merenkulun päästöjen vähentämistä ja edistää

puhtaan teknologian kehittämistä ja markkinoille pääsyä.

Matalarikkiseen polttoaineeseen siirtymisen on arvioitu nostavan Suomen ulkomaankaupan kuljetuskustannuksia merkittävästi. Pääministeri Jyrki Katainen pyysi kesäkuussa 2012 valmistelemaan kansallisen toimenpideohjelman siitä, millä keinoilla EU:n rikkidirektiivin negatiiviset vaikutukset Suomen kilpailukyvyllä ja elinkeinoelämälle kyetään kompensoimaan. Työ- ja elinkeinoministeriö asetti 10.8.2012 työryhmän, jonka tehtäväksi annettiin arvioida EU:n rikkidirektiivin negatiiviset vaikutukset Suomen elinkeinoelämälle ja sen kilpailukyvyllä sekä laatia kansallinen toimenpideohjelma näiden kompensoimiseksi. Työryhmän tulee antaa esityksensä 28.2.2013 mennessä. Hallitus päättää mahdollisista toimista työryhmän työn pohjalta.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt toukokuussa 2012 valmistelutyön, jonka tavoitteena on laatia kokonaisvaltainen Suomen kansantaloutta, elinkeinoelämää ja työllisyyspolitiikkaa palveleva sekä uusia ympäristönormeja huomioiva meriliikennestrategia. Työryhmän tehtävänä on löytää yhteistyössä eri toimijoiden kanssa lyhyen ja pitkän aikavälin toimenpiteitä, joilla voidaan varmistaa Suomen ulkomaankaupan kuljetukset sekä löytää tasapainoinen ratkaisu kilpailuedellytysten luomiselle mm. tukien ja maksujen suhteen. Osana tätä työtä on asetettu merenkulun väylämaksujen uudistusta valmisteleva työryhmä, jonka toimikausi on 11.10.2012—30.6.2013. Työryhmän tehtäviin kuuluu tarkastella väylämaksujen tasoa ja yhteyttä väylämaksuilla katettaviin kustannuksiin sekä väylämaksun kustannusvastaavuustavoitetta suhteessa merenkulun merkitykseen Suomelle.

Helsingissä 27 päivänä helmikuuta 2013

Liikenneministeri Merja Kyllönen

### *Till riksdagens talman*

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 52/2013 rd undertecknat av riksdagsledamot Mikko Alatalo /cent:

*Vilka åtgärder har regeringen för avsikt att vidta för att kompensera de kostnader som orsakas av svaveldirektivets försvagande effekt på vår konkurrenskraft och*

*vilka åtgärder tänker regeringen vidta för att slopa farledsavgiften?*

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Genom den s.k. MARPOL-konventionen, som upprättats inom Internationella sjöfartsorganisationen IMO, har det utfärdats enhetliga miljöskyddsbestämmelser för den internationella sjöfarten. De aktuella bestämmelserna om svavelhalten i fartygsbränsle ingår i de ändringar i bilaga VI till konventionen som godkändes av IMO i oktober 2008. Som ett alternativ till användningen av lågsvavligt bränsle är det enligt bilagan också möjligt att utnyttja alternativa tekniker för utsläppsminskning. Svavelhalten i det bränsle som används i fartyg hör till EU:s behörighet. Ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen har införts i EU:s lagstiftning genom direktiv 2012/33/EU som publicerades den 21 november 2012. Medlemsstaterna ska senast den 18 juni 2014 ha införlivat direktivet i sin lagstiftning.

I regeringsprogrammet för Jyrki Katainens regering konstateras det vara nödvändigt att trygga förutsättningarna för sjöfarten, eftersom den finländska utrikeshandeln är starkt beroende av sjö-

transporter. Regeringen anser det vara viktigt att utsläppen från sjöfarten minskas och vill främja utvecklingen av och tillträdet till marknaden för ren teknik.

Enligt bedömningar kommer en övergång till lågsvavligt bränsle att innebära en avsevärd höjning av transportkostnaderna inom Finlands utrikeshandel. I juni 2012 begärde statsminister Jyrki Katainen att man skulle förbereda ett nationellt handlingsprogram om hur de negativa effekter som EU:s svaveldirektiv har på Finlands konkurrenskraft och näringsliv ska kunna kompenseras. Arbets- och näringsministeriet tillsatte den 10 augusti 2012 en arbetsgrupp med uppgift att bedöma de negativa effekterna av EU:s svaveldirektiv på Finlands näringsliv och konkurrenskraft samt utarbeta ett nationellt handlingsprogram för att kompensera effekterna. Arbetsgruppen ska lämna sina förslag senast den 28 februari 2013. Regeringen beslutar om eventuella åtgärder utifrån arbetsgruppens arbete.

Dessutom inledde kommunikationsministeriet i maj 2012 ett beredningsarbete som syftar till att utforma en heltäckande sjöfartsstrategi som tjänar samhällsekonomin, näringslivet och sysselsättningspolitiken i Finland och beaktar nya miljönormer. Arbetsgruppens uppgift är att i samråd med olika aktörer hitta kort- och långsiktiga åtgärder som kan garantera transporterna inom Finlands utrikeshandel och ta fram en balanserad lösning som skapar förutsättningar för konkurrens bland annat när det gäller stöd och avgifter. Som ett led i detta arbete har man tillsatt en arbetsgrupp med uppgift att förbereda en revidering av farledsavgifterna inom sjöfarten. Arbetsgruppens mandat är 11.10.2012—30.6.2013. Till arbetsgruppens uppgifter hör att granska nivån på farledsavgifterna och avgifter-

nas koppling till de kostnader som täcks med farledsavgifter samt den kostnadsmotsvarighet som satts som mål för farledsavgiften i relation till sjöfartens betydelse för Finland.

Helsingfors den 27 februari 2013

Trafikminister Merja Kyllönen