

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 17/2014 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten hyväksymisestä sekä laeiksi uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 17 päivänä kesäkuuta 2014 lähettäessään hallituksen esityksen eduskunnalle alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten hyväksymisestä sekä laeiksi uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta (HE 86/2014 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla

määrännyt, että ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Lolan Eriksson, liikenne- ja viestintäministeriö
- kansainvälisten asiain neuvos Kristiina Iso-kallio, ympäristöministeriö.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO hyväksyi vuonna 2008 MARPOL-yleissopimuksen uudistetun ilmansuojeluliitteen, jonka mukaan

Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa sallitaan meriliikenteen polttoaineissa korkeintaan 0,1 %:n rikkipitoisuus vuoden 2015 alusta alkaen. EU on muuttanut ns. rikkidirektiiviä vastaavasti. Hallituksen esityksen tarkoituk-

sena on hyväksyä mainittu MARPOL-yleissopimuksen liite ja siihen tehdyt muutokset ja panna täytäntöön uudistettu rikkidirektiivi siltä osin kuin se koskee merenkulun polttoaineita. Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä seuraavin huomautuksin.

Valiokunta viitaten rikkidirektiivistä antamaansa lausuntoon (YmVL 9/2011 vp) toteaa, että päätökset päästöjen rajoittamiseksi ovat hyvin perusteltuja, sillä ilman rajoitustoimia meriliikenteen rikkidioksidi- ja typenoksidipäästöt ylittävät vuonna 2020 kokonaisuutena maalta peräisin olevat päästöt. Lähtökohtaisesti kaikkien toimialojen tulee osaltaan kantaa vastuunsa päästöjen rajoittamisesta kestäväälle tasolle. Itämeren pahimpana ongelmana pidetään typpi- ja fosforikuormituksen aiheuttamaa rehevöitymistä ja sen seurauksena syntyvää happikatoa syvänteissä. Pintafosforin määrä pääaltaalla oli talvimittauksen 2014 mukaan kohonnut. Huolta aiheuttavat yhä myös dioksiinit ja Itämeren pohjakerrostumiin vuosikymmenten aikana varastoituneet raskasmetallit. Myös ilmastonmuutos vaikuttaa meren tilaan kielteisesti rasittaen ekosysteemin terveyttä.

Rikkipäästöjen ympäristö- ja terveysvaikutuksista on useita laajoja selvityksiä, joiden perusteella päästörajoituksia on pidettävä tarpeellisina. Toimia rikin oksidien päästöjen rajoittamiseksi voidaan pitää kannatettavina terveysvaikutusten vähentämiseksi erityisesti tiheästi asutuilla rannikkoseuduilla. Arvio kustannuksia selvästi suuremmista hyödyistä perustuu erityisesti tiheään asutulla alueella aiheutuviin myönteisiin terveysvaikutuksiin. Ympäristö- ja terveysperusteiden sekä sisämarkkinoiden tasapuolisen toiminnan kannalta olisi kuitenkin perusteltua, että koko EU:n aluetta koskisivat samat rajoitukset ja siten tasavertaiset kilpailuedellytykset.

Laivojen rikkipäästöjä voidaan vähentää siirtymällä vähärikkisen polttoaineen käyttöön, nesteytetyn maakaasun (LNG) käyttöön tai ottamalla käyttöön ns. rikkipesuri. Teknisen ratkaisun valintaan vaikuttaa moni tekijä, ja esimerkiksi maakaasun käyttö tulee kysymykseen vain kokonaan uusien laivojen osalta. Valiokunta huo-

mauttaa, että vähärikkinen polttoaine on rikkipesureita ympäristöystävällisempi ratkaisu, sillä rikkipesurien käytöstä aiheutuvat pesuvedet aiheuttavat myös päästöjä mereen. Pesuvesienkin päästämistä on siten tarpeen säädellä. Joka tapauksessa teknisten ratkaisujen toteuttamisen haasteellisuuteen on kiinnitettävä huomiota.

Valiokunta korostaa edellä esitettyyn viitaten, että on välttämätöntä löytää ratkaisuja, jotka takaavat sen, ettei määräysten täytäntöönpanosta aiheudu kohtuuttomia kustannuksia suomalaisille yrityksille tai valtiontaloudelle ja että vientiteollisuuden kilpailukyky turvataan. Hallitus onkin jo päättänyt useista toimista, joilla pyritään vähentämään rikkisääntelyn kustannusvaikutuksia Suomessa. Valiokunta huomauttaa myös, että Suomen irtautuminen MARPOL-sopimuksen tai direktiivin toimeenpanon aikataulusta ei edes teoreettisesti ratkaisisi sääntelyyn liittyvää kilpailukykyhaastetta, koska noin 70 % Suomen ulkomaanliikenteestä hoidetaan ulkomaan lipun alla purjehtivilla aluksilla ja maailman tonnistosta yli 90 % on rekisteröity sopimuksen ilmansuojeluliitteen soveltamisalaan kuuluvaan maahan. Myös suomalaiset alukset joutuvat noudattamaan uusia määräyksiä käydessään ilmansuojeluliitteen osapuolina olevien maiden satamissa.

Valiokunta toteaa, että Itämeren tilan kannalta kaikkein suurin ongelma on rehevöityminen, jonka kannalta typen oksideilla on fosforin ohella merkitystä. Merenkulun typpipäästöjäkin koskevista vaatimuksista päätettiin jo vuonna 2008. Globaalisti sovellettavat määräykset koskevat vain uusia laivoja ja tätä kireämmät vaatimukset vain erityisalueita (NECA-alueita). Itämeri ei ole NECA-alue, eikä hallituksen esitys sisällä ehdotusta Itämeren NECA-alueen perustamisesta. Hakemusta IMO:lle Itämeren NECA-alueen perustamisesta on valmisteltu HELCOMissa, mutta päätös edellyttää yksimielisyyttä. Asian käsittelyn aikataulu HELCOMissa on auki. Itämeren laivaliikenteen osuudeksi Itämeren typpilaskeumasta arvioidaan 5 % (noin 13 500 tn), mutta osuus kasvaa laivaliikenteen lisääntyessä.

Valiokunta korostaa lopuksi, että ilmansuojeluliitteen muutokset sisältävät myös uusien alus-

ten energiatehokkuuden parantamista koskevia määräyksiä, joilla voidaan hidastaa merkittävästi merenkulun hiilidioksidipäästöjen kasvua. On myös tärkeää huomata, että tiukentuneet ympäristönsuojeluvaatimukset eivät ainoastaan aiheuta kustannuksia, vaan edistävät teknologian kehitystä ja tarjoavat yrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Cleantech-kehitystyön yhdistäminen Suomen vahvaan laivanrakennus-

osaamiseen luo meriklusterille vahvaa kehityspotentiaalia.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 19 päivänä syyskuuta 2014

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

vpj. Rakel Hiltunen /sd
jäsen. Tarja Filatov /sd
Timo Heinonen /kok
Antti Kaikkonen /kesk
Pauli Kiuru /kok
Jukka Kärnä /sd
Tapani Mäkinen /kok

Martti Mölsä /ps
Sari Palm /kd
Raimo Piirainen /sd
Anni Sinnemäki /vihr
Mirja Vehkaperä /kesk
Juha Väätäinen /ps.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Perustelut

Hallituksen esityksellä laitetaan täytäntöön Euroopan unionin rikkidirektiivin muutos. Toisaalta esityksessä ehdotetaan myös, että eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman merien pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn sopimuksen eli ns. MARPOL-yleissopimukseen tehdyt muutokset sekä niiden viemisen kansalliseen lainsäädäntöön. Valiokuntaryhmänä olemme täysin tietoisia siitä, että kyseessä on EU:n direktiivin kansallinen toimeenpano. Kuitenkin olemme tätä ja tämän sisältöisiä esityksiä johdonmukaisesti vastustaneet.

Ensinnäkin valiokuntaryhmämme haluaa kiinnittää jälleen kerran huomiota siihen tosiasiaan, että on ilmeisen suuri vaara olemassa siitä, että maamme joutuu Euroopan unionin jäsenenä kantamaan hallituksen esityksestä johtuvia suuria taakkoja sekä negatiivisia vaikutuksia monella tapaa. Yksi tällainen suora sekä välitön seuraus esityksestä on byrokratian lisääntyminen. Näin tulee tapahtumaan ainakin pitkällä aikavälillä, vaikka sitä ei esityksessä suoraan myönnetäkään.

Toisaalta valiokuntaryhmämme näkee, että hallituksen esityksellä on myös isompia sekä kauaskantoisempia seurauksia. Eräs tällainen seuraus on suomalaisten yritysten tuonti sekä

vientikuljetuskustannusten iso nousu. Nämä kustannukset tulevat näkymään heti, kun rikkipäästörajoitukset tulevat ensi vuonna voimaan. On totta, että kustannusten nousu näkyy eri tavalla eri yritysten toimintasektorista riippuen. Yhtä kaikki, nousua tulee ja paljon. On arvioitu, että kustannuslisä suomalaisten yritysten osalta olisi jopa 600 miljoonaa euroa vuodessa.

Kolmanneksi valiokuntaryhmämme haluaa muistuttaa siitä, että ns. rikkidirektiivin ansiosta tai sen myötä suomalaisten tuotteiden kilpailukyky markkinoilla heikkenee. Tämä puolestaan merkitsee ainakin pidemmällä aikavälillä sitä, että kaupan ja vientiteollisuuden työpaikat tulevat vähenemään entisestään. Tämä ei valiokuntaryhmämme eikä eduskuntaryhmämme mielestä ole hyväksi Suomelle, missä jo nyt eletään ns. massatyöttömyyden aikaa.

Lopuksi valiokuntaryhmämme, toisin kuin eräät kansalaisjärjestöt, toteaa, että jälleen kerran uusien ympäristömääräysten toimeenpanossa on unohdettu niiden kokonaispanos sekä merkitys teollisuutemme kilpailukyvyille.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella esitämme,

että lakiehdotus hylätään.

Helsingissä 19 päivä syyskuuta 2014

Martti Mölsä /ps
Juha Väätäinen /ps