

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 20/2014 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**

### JOHDANTO

#### *Vireilletulo*

Eduskunta on 17 päivänä kesäkuuta 2014 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmis-televasti käsiteltäväksi 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).

#### *Lausunto*

Eduskunnan päätöksen mukaisesti ympäristövaliokunta on antanut asiasta lausunnon (YmVL 17/2014 vp), joka on otettu tämän mietinnön liitteeksi.

#### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Lolan Eriksson, liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöneuvos Eeva-Liisa Poutanen, ympäristöministeriö
- vanhempi tutkija Jukka-Pekka Jalkanen, Ilmatieteen laitos
- johtava asiantuntija Jorma Kämäräinen, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi
- yksikön päällikkö, PhD Sari Repka, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- toimitusjohtaja Olof Widén, Suomen Varustamot ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut  
— Suomen ympäristökeskus.

## HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun ilmansuojelua koskevan VI liitteen sekä liitteeseen myöhemmin tehdyt muutokset sekä lain liitteen ja muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutettaisiin VI liitteeseen tehtyjen muutosten edellyttämällä tavalla.

Uudistettu VI liite hyväksyttiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) merellisen ympäristön suojelukomitean 58. istunnossa vuonna 2008, ja se korvaa kokonaisuudessaan aikaisemmin voimassa olleen ilmansuojeluliitteen. Liite sisältää määräyksiä alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Liitteen kokonaisuudistuksessa alusliikenteen tyypin ja rikin oksidipäästöjä koskevia määräyksiä muutettiin nykyistä tiukemmiksi. Uusilla säännöillä vähennetään päästöjen haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle ja meriympäristölle. Kaikki Itämeren maat, Suomea lukuun ottamatta, ovat uudistetun liitteen osapuolia.

Alusten dieselmoottoreiden tyypin oksidipäästöjä on tarkoitus vähentää kolmessa tasossa aluksen rakentamisvuoden mukaan. Uudistuksessa VI liitteeseen on lisätty myös mahdollisuus nimetä tyypin oksidipäästöjen valvonta-alueita, joilla sovelletaan tiukempia päästörajoja. Rikin oksidipäästöjen osalta päästörajoja tiukennettiin. Alusten käyttämän polttoaineen rikkipitoisuusraja laskee globaalilla tasolla 0,5 painoprosenttiin 1 päivästä tammikuuta 2020 lähtien ja voidaan vuonna 2018 tehtävällä IMOn päätöksellä tietyin edellytyksin lykätä vuoteen 2025. Riippumatta IMOssa tehtävästä päätöksestä Euroopan unionin alueella 0,5 painoprosentin rikkipitoisuusraja tulee voimaan vuonna 2020 EU:n rikkidirektiivin muutosdirektiivin 2012/33/EU perusteella. Liitteen mukaisilla rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla, kuten Itämerellä, Pohjanmerellä, Englannin kanaalissa ja

Pohjois-Amerikan valvonta-alueella, rikkipitoisuus laskee 0,1 painoprosenttiin 1 päivästä tammikuuta 2015 lähtien.

Uudet säännöt katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä tammikuuta 2010 noudattaen alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulivat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010. Suomi ilmoitti joulukuussa 2009 IMOn pääsihteerille, että uudistetun VI liitteen määräykset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Muita eduskunnan hyväksyttäväksi esitettäviä ilmansuojelua koskevaan VI liitteeseen tehtyjä muutoksia ovat Pohjois-Amerikan merialueen ja Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen liitteen mukaisiksi tyypin ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi sekä uusien alusten energiatehokkuuden parantamista koskevien määräysten lisääminen liitteeseen. Myös nämä myöhemmät muutokset ovat tulleet kansainvälisesti voimaan noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä.

Uudistettu VI liite kuuluu rikin oksidipäästöjen rajoittamista koskevien määräysten osalta Euroopan unionin toimivaltaan. Euroopan unionin rikkidirektiivi on saatettu vastaamaan uudistettua VI liitettä. Direktiiviin tehdyt muutokset on tarkoitus panna täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetyillä muutoksilla sekä merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen myöhemmin tehtävillä muutoksilla. Direktiivin kansallisen täytäntöönpanon määräaika on 18 päivänä kesäkuuta 2014.

Uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskeva laki sekä laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta on tarkoitus saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajan-

kohtana samaan aikaan, kun liite ja siihen tehdyt muutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Perustelut*

Merenkulun ympäristönsuojelua koskevat säännökset perustuvat merenkulun kansainvälisestä luonteesta johtuen keskeisiltä osin kansainvälisiin sopimuksiin. Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) MARPOL-yleissopimuksen uudistetun vuonna 2008 hyväksytyyn ilmansuojelua koskevan VI liitteen ja liitteeseen myöhemmin tehdyt muutokset. Lisäksi ehdotetaan tavannukaisen voimaansaattamislain hyväksymistä ja ehdotetaan pitkälti ilmansuojelua koskevaa liitettä vastaavia rikkidirektiivin muutoksia saatettavaksi täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulakiin (1672/2009) tehtävillä muutoksilla.

Edellä mainittuun liitteeseen sisältyy määräyksiä alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Liitteen uudistamisen yhteydessä rikin ja typen oksidipäästöjä koskevia rajoja tiukennettiin huomattavasti. Lisäksi liitteeseen sisältyy alusten uudet energiatehokkuutta koskevat ns. EEDI (Energy Efficiency Design Index) -säännökset. Tavoitteena päästörajoiden tiukentamisella on vähentää haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle ja ympäristölle. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan rikin oksidipäästöjen lisäksi ehdotetut rikkirajoitukset vähentäisivät alusten noki- ja tuhkahiukkasten, syöpäväärellisten polysyklisen aromaattisten hiilivetyjen sekä toksisten metallien päästöjä. Esityksen mukaan nyt ehdotettavilla uusilla SECA (Sulphur Emission Control Area) -aluetta koskevilla muutoksilla meriliikenteen rikkipäästöjä vähennettäisiin Euroopan komission arvion mukaan tällä alueella yli 90 prosenttia. Valiokunta kuitenkin huomauttaa, että terveysvaikutukset eivät jakaudu alueellisesti tasapuolisesti, suurin hyöty koituu saadun selvityksen mukaan runsasväestöisille rannikkoseuduille, joita on Suomessa varsin vähän.

Rikkipäästöjen osalta rikkipäästöjen valvonta-alueilla, kuten Itämerellä, Pohjanmerellä, Englannin kanaalissa ja Pohjois-Amerikan valvonta-alueella, polttoaineen rikkipitoisuuden yläraja laskee 0,1 painoprosenttiin 1.1.2015 lükien. Tällä hetkellä SECA-alueen meripolttolaineen rikkipitoisuuden raja on 1,0 painoprosenttia. Globaalisti polttoaineen rikkipitoisuusraja laskee 0,5 painoprosenttiin 1.1.2020 alkaen, mutta vaatimuksen voimaantuloa on mahdollista myöhemmällä, vuonna 2018 tehtävällä IMOn päätöksellä lykätä vuoteen 2025 saakka. Euroopan unionin muilla kuin SECA-alueilla 0,5 painoprosentin vaatimus tulee kuitenkin voimaan vuonna 2020 riippumatta IMOn mahdollisesta lykkäävästä päätöksestä.

Valiokunta pitää merenkulun päästöistä aiheutuvien terveys- ja ympäristöhaittojen vähentämistä erittäin hyvänä ja tärkeänä tavoitteena. Valiokunta pitää myös hyvänä, että heinäkuussa 2007 voimaantullut polttoaineen rikkipitoisuusrajan laskeminen 1,5 prosentista 1,0 prosenttiin on valiokunnan saaman selvityksen mukaan alentanut merkittävästi rikki- ja pienhiukkasten määrää.

Valiokunta pitää kuitenkin kannatettavista tavoitteista huolimatta SECA-alueelle kohdistettuja muita alueita tiukemmista vaatimuksista aiheutuvia kustannusvaikutuksia edelleen epätasapuolisina, kilpailua vääristävinä ja yleisesti merikuljetusten kustannustehokkuutta heikentävinä. Keinot hyvien tavoitteiden saavuttamiseksi aiheuttavat Suomelle elintärkeälle meriliikenteelle huomattavia lisäkustannuksia ja heikentävät siten merikuljetuksia hyödyntävän teollisuuden ja elinkeinoelämän kilpailuedellytyksiä. Suomen maantieteellisen sijainnin vuoksi Suomen vientiteollisuudella on muutoinkin kilpailijoita suuremmat kuljetuskustannukset keskeisille markkina-alueille Euroopassa ja muualle maailmassa. Tiukentuvat vaatimukset vaativat kal-

liita investointeja nopeassa aikataulussa ilman toivottuja kohtuullisen valmistautumisen mahdollistavia siirtymäaikoja, ja ne asettavat erityisesti SECA-alueen toimijat ja eteläisen Euroopan toimijat kilpailukyvyn kannalta eriarvoiseen asemaan. Lisäksi globaalit vaatimukset tulevat vasta myöhemmin voimaan. Valiokunta toteaa, että erityisesti EU-sääntelyn tulee lähtökohtaisesti perustua elinkeinotoiminnan sääntelyn tasapuolisuuteen eri maiden ja alueiden välillä. Liikenteen turvallisuusviraston vuonna 2013 teettämän selvityksen mukaan kustannusvaikutukset olisivat Suomessa noin 460 miljoonaa euroa vuodessa, jos vaatimusten täyttämiseen käytettäisiin vain matalarikkistä polttoainetta, ja noin 120 miljoonaa euroa, jos käytettäisiin pelkästään rikkipesureita.

Koska ehdotetut muutokset on tässä vaiheessa mm. kansainvälisistä sitoumuksista johtuen käytännössä välttämätöntä saattaa kansallisesti voimaan, valiokunta korostaa, että keskeisintä on jatkossa huolehtia negatiivisten kustannusvaikutusten vähentämisestä, säännösten tasapuolisen noudattamisen valvonnasta ja sanktioiden riittävästä tehokkuudesta. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy ympäristövaliokunnan lausunnossaan esille tuomaan näkemykseen, jonka mukaan nyt käsiteltänä olevien MARPOL-sopimusten muutosten ja direktiivin voimaansaattamisesta pidättäytyminen ei edes teoreettisesti estäisi uusien rikkivaatimusten kilpailukykyvaikutuksia, koska valtaosa meriliikenteestä hoidetaan muiden maiden lipun alla purjehtivilla aluksilla ja myös suomalaisten alusten tulee joka tapauksessa noudattaa vaatimuksia, kun ne liikennöivät SECA-alueen satamiin.

*Säännösten noudattamisen valvonta.* Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto on osin myös yhteistyössä mm. Rajavartiolaitoksen ja Ilmatieteen laitoksen kanssa valmistautunut tarvittavan valvonnan tehokkaaseen toteuttamiseen kansallisesti sekä yhteistyössä Itämeren alueen valtioiden, EU:n viranomaisten ja Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan osapuolten kanssa. Suomen lähinaapu-

reista myös Venäjä on osapuolena Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjassa.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kansainvälisesti sovitun menettelyn mukaan kukin SECA-alueen satamavaltio huolehtii sen satamiin ja ankkuripaikoille liikennöiviä ulkomalaisia aluksia koskevasta valvonnasta. Satamavaltiovalvonnassa tiedot tehdyistä havainnoista välittyvät tietojärjestelmän kautta myös muiden maiden valvoville viranomaisille. Ensisijaisesti valvonta kohdistetaan riskikriteerien perusteella korkeamman riskiluokan aluksiin, mutta kaikki alukset tarkastetaan vähintään kolmen vuoden välein. Käytännössä Suomessa käyvien alusten osalta kyse on polttoainenäytteiden analysoinnista ja polttoaineisiin liittyvien asiakirjojen tarkistamisesta.

Lisäksi Suomessa on valiokunnan saaman selvityksen mukaan selvitetty ilmakehän päästöjä ja laivan pakokaasujen rikkipitoisuutta mittaavien laitteiden eli ns. snifferien hyödyntämisen mahdollisuuksia siten, että valvontaa voitaisiin tehokkaammin kohdistaa myös sellaisiin aluksiin, jotka eivät tule Suomen satamiin. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan tarkoituksenmukaisinta on käyttää sniffereitä Rajavartiolaitoksen tekemien öljyvalvontalentojen yhteydessä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan tähän toimintaan tarvittavan kahteen lentokoneeseen sijoitettavan mobiililaitteiston ja tarvittavan ohjelmiston hankinta sekä järjestelmän toimintakuntoon saattaminen aiheuttaa todennäköisesti varsin huomattavia kustannuksia. Valiokunta pitää hyvänä, että valvontaa yhdistetään eri viranomaisten nykyisiin toimintoihin kustannustehokkuuden varmistamiseksi ja selvitetään maalta, mereltä, ilmasta ja jatkossa mahdollisesti myös satelliittien avulla tehtävän valvonnan tarkoituksenmukaisimpia toteuttamistapoja.

*Sanktiojärjestelmä.* Nykyisessä sanktiojärjestelmässä määräysten rikkomisesta voi rikoslain (39/1889) ja merenkulun ympäristönsuojelulain perusteella olla seurauksena sakko- tai vankeusrangaistus. Lisäksi saadun selvityksen mukaan väärän polttoaineen hintaeroa voidaan pitää mahdollisesti valtiolle menetettävänä rikoksen

tuottamana taloudellisenä hyötynä. Alusliikenteen valvonnasta annetun lain (370/1995) 4 luvun mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi määrätä polttoaineen vaihdettavaksi ennen matkan jatkamista ja tarvittaessa tehostaa tätä määräystä uhkasakolla. Alus voidaan myös määrätä jäämään satamaan siihen saakka, että on voitu varmistaa asianmukaisen polttoaineen käyttäminen aluksessa. Jos aluksella on toistuvia pysäyttämistä vaativia rikkeitä, aluksen liikennöiminen voidaan kieltää joko määräajaksi tai viime kädessä lopullisesti koko Pariisin yhteistyöpöytäkirjan alueella, mikä koskee EU-alueen lisäksi, Norjan, Islannin, Kanadan ja Venäjän satamia. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan edellä mainituilla toimenpiteillä on niiden kohteeksi joutuvalla varustamolle merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, mikä todennäköisesti muodostaa tehokkaan kannusteen säännösten noudattamiselle. Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin tuotu esille, että nykyistä sanktiojärjestelmää olisi tarpeen täydentää hallinnollisten sanktioiden käyttömahdollisuudella riittävän ennaltaehkäisevän vaikutuksen aikaan saamiseksi. Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että käytössä olevan sanktiojärjestelmän tulee tukea tehokkaasti uusien vaatimusten käyttöönottoa ja kiirehtiä valmisteilla olevan seuraamusjärjestelmää koskevan selvityksen toteuttamista. Rikkipäästöjen vähentäminen aiheuttaa varustamoille mittavia kustannuksia, ja valiokunta pitää ensisijaisen tärkeänä, että kansainväliseen yhteistyöhön panostetaan siten, että valvontajärjestelmä saadaan toimimaan oikeudenmukaisesti, tasapuolisesti ja tehokkaasti erityisesti kaikissa Itämeren valtioissa.

*Vaatimusten toimeenpanoa helpottavat keinot.* Alukset voivat pyrkiä uusien vaatimusten täyttämiseen mm. alustyyppistä riippuen hyödyntämällä rikkipesureita taikka käyttämällä vähärikkistä polttoainetta tai nesteytettyä maakaasua (LNG). Monet vaihtoehdot edellyttävät kalliita investointeja, ja vaatimusten toimeenpanon haasteiden ratkaiseminen vaatii siten myös tukitoimenpiteitä kilpailukyyn varmistamiseksi.

Hallitus on toteuttanut useita toimia, joilla rikkisääntelyn negatiivisten kustannusvaikutusten kilpailuhaittaa pyritään lieventämään. Väylämaksujen puolittamisella, tavaraliikenteen rataveron poistamisella, yhteisöveron laskemisella, rikkipesureiden hankinnan tukemisella ja mm. LNG-infrastruktuurin rakentamisella pystytään osittain vähentämään näitä vaikutuksia. Valiokunta pitää rikkipesureiden hankinnan tukemista erittäin hyvänä ja kannatettavana. Tästä huolimatta valiokunnan saaman selvityksen mukaan kuitenkin vain suhteellisen harva alus on voinut saada kyseistä tukea. Valiokunta kiinnittää huomiota saamansa selvityksen perusteella myös siihen, että tuen myöntämisen kriteereitä tulisi kehittää nykyistä tarkoituksenmukaisempaan suuntaan siten, että myös kustannuksiltaan optimoidut ratkaisut voivat saada tasapuolisesti tätä tukea.

Ympäristövaliokunta on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota siihen, että vähärikkinen polttoaine on rikkipesureita ympäristöystävällisempi vaihtoehto, johtuen rikkipesurien käytöstä syntyvistä pesuvesistä. Liikenne- ja viestintävaliokunnan saaman selvityksen mukaan ns. suljetun kierron rikkipesureista syntyy jätelietettä ja rikkistä johtuvaa kellertävää puhdistettua pesuvettä. Saadun selvityksen mukaan pesureiden pesuvesistä erotettua jätettä syntyy arviolta noin 10 prosenttia enemmän kuin mitä raskasöljykäyttö ilman pesuria tuottaisi. Valiokunta pitää tärkeänä, että myös pesureista syntyvän jätteen vastaanottamiskykyyn satamissa, jätteiden loppukäsittelyyn ja kuljetustarpeiden varmistamiseen kiinnitetään asianmukaisesti jatkossa huomiota.

Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että edelleen etsitään sellaisia toimenpiteitä, joilla elinkeinoelämän ja teollisuuden kustannusrasitetta saadaan vähennettyä. Vaadittavia investointeja ja lisääntyviä kustannuksia tulee pyrkiä kompensoimaan mahdollisuuksien mukaan myös olemassa olevien EU:n rahoitusinstrumenttien kautta. Valiokunta peräänkuuluttaa kaikkien sellaisten keinojen etsimistä, jotka auttavat taloudellisesti tai muutoin uusien vaatimusten toteut-

tamiseen elinkeinoelämän kilpailukykyä edistävällä tavalla.

Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että uudet rikkipitoisuusrajat saattavat tuoda liiketoiminta- ja työllistämismahdollisuuksia ns. clean tech -tekniikan kehittämiseen liittyen. Valiokunta pitää tärkeänä, että nämä mahdollisuudet pyritään hyödyntämään määrätietoisesti. Valiokunta yhtyy ympäristövaliokunnan lausuntoon siitä, että clean tech -kehitystyön yhdistäminen Suomen vahvaan laivanrakennusosaamiseen luo meriklusterille vahvaa kehityspotentiaalia.

*Typipäästöt.* Ympäristövaliokunnan antaman lausunnon mukaan Itämeren tilan kaikkein suurin ongelma on rehevöityminen, jonka kannalta typen oksideilla on fosforin ohella merkitystä. Nyt käsitellyssä olevat merenkulun kiristyvät typipäästörajat koskevat vain uusia laivoja, ja niiden arvioidaan vähentävän päästöjä noin 20 %. Lisäksi liitteen perusteella on myös mahdollista perustaa typen oksidipäästöjen valvonta-alueita (NECA, Nitrogen/NOx Emission Control Area), joissa uusien alusten tulee täyttää 80 prosentin typenoksidipäästöjen vähentämistä koskeva vaatimus alueen nimeämisen jälkeen. Käsitellyssä oleva esitys ei sisällä tätä koskevia ehdotuksia. Tietyn merialueen rantavaltiot voivat liitteen mukaan tehdä IMOlle asiaa koskevaa päätöstä varten hakemuksen, mikäli kaikki alueen valtiot ovat tästä yksimielisiä. HELCOMissa on vireillä Itämeren typen oksidipäästöjen valvonta-alueeksi nimeämistä koskeva valmistelu, mutta valiokunnan saaman selvityksen mukaan asian ei tässä vaiheessa arvioida päätöksen yksimielisyysvaatimuksesta johtuen etenevän nopeasti. Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että eduskuntaa informoidaan ja pidetään ajan tasalla, jos mainitussa prosessissa tapahtuu jotain uutta. Itämeren alusten osuus Itämeren typikuormituksen kokonaismäärästä on noin 1,25 prosenttia, mutta määrän arvioidaan kasvavan tulevaisuudessa laivaliikenteen lisääntymisen myötä. Valiokunta korostaa vaikutusarviointien tarvetta jatkossa. Rikkipäästöjen vähentämistä koskevan asian käsittelyn eri vaiheita on leimannut vaikutusarviointien huomattavan suu-

ret vaihteluvälit ja vaikeus saada varmaa tietoa muutosten vaikutuksista. Valiokunta katsoo, että mikäli uusia merenkulun päästörajoituksia tulee asettaa, vaatimukset eivät saa enää aiheuttaa paikallisesti uusia kilpailukykyä haittaavia lisäkustannuksia ja niiden tulee siten olla mahdollisimman tasapuolisia globaalisti ja yhtenäisiä koko EU:n alueella.

*Alusten energiatehokkuutta koskevat säännökset.* Asiantuntijalausunnoissa on kiinnitetty huomiota myös asteittain vuosina 2013—2015 voimaantulevien alusten energiatehokkuutta koskevien EEDI-sääntöjen jäissäkulkuminaisuuksia koskeviin vaikutuksiin ja toisaalta EEDI-sääntöjen yhteensopivuuteen alusten suomalais-ruotsalaisten jääluokkasääntöjen kanssa. Energiatehokkuusvaatimusten kautta on tavoitteena hidastaa ja vähentää merenkulun hiilidioksidipäästöjen kasvamista olennaisesti. Saadun selvityksen mukaan EEDI-määräysten mukaiset alukset eivät kuitenkaan sovellu optimaalisesti talvimerenkulkuun, koska konetehtojen laskeminen polttoaineenkulutuksen ja päästöjen vähentämiseksi heikentää alusten jäissä kulkemiskykyä ja voi siten myös lisätä tulevaisuudessa tarvetta jäänmurtokapasiteetin lisäämiseen. Valiokunta korostaa, että merenkulun ja satamien ympärivuotisella toimivuudella on elinkeinoelämän kilpailukykyyn kannalta hyvin keskeinen merkitys ja tästä syystä on erittäin tärkeää seurata edellä mainittujen säännösten vaikutuksia jäänmurron toimivuuteen.

*Polttoaineen leimahduspistettä koskeva aloite.* Yhdysvallat on tehnyt polttoaineen leimahduspisteen alentamista koskevan ehdotuksen, jota käsitellään lähiaikoina IMO:n meriturvallisuuskomiteassa. Aloitteen mukaan leimahduspisteen raja tulisi asettaa Yhdysvaltojen standardien mukaisen 52—55 celsius-asteen tasolle, jotta maalla käytettäviä polttoaineita voitaisiin käyttää myös merenkulussa ja polttoaineen saatavuus merenkulussa voisi tätä kautta parantua. Asiantuntijakuulemisessa polttoaineen yhtenäisyydellä on arvioitu voivan kuitenkin olla polttoaineen saatavuutta heikentäviä vaikutuksia maaliiken-

teen osalta. Toisaalta taas on tuotu esille, että vain yhden polttoainelaadun tuottaminen meri- ja maantiekuljetuksiin voisi vähentää tuotantokustannuksia ja sitä kautta laskea polttoaineen hintoja. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan maadieselin leimahduspisteen alaraja on tällä hetkellä Suomessa ja EU:n alueella 55 celsius-astetta. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että kansainvälisesti ehdotettu 52 celsius-asteen alaraja ei siten periaatteessa estäisi myöskään tämän nykyisen alarajan käyttöä. Meridieselissä 60 celsius-astetta on kuitenkin kansainvälisesti sovittu standardi, joka perustuu asiantuntijoiden tietämykseen ja sisältää tarvittavan turvamarginaalin. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan ehdotuksen turvallisuusriskeistä on olemassa toisistaan poikkeavia näkemyksiä. Mahdollisella muutoksella on arvioitu kuitenkin olevan nykyistä turvallisuusmarginaalia kaventavia vaikutuksia, esimerkiksi lai-

vapalojen näkökulmasta. Valiokunta pitää tärkeänä, että ehdotuksen kokonaisvaikutuksia arvioidaan kattavasti.

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarpeellisena ja tarkoituksenmukaisena.

#### **Päätösehdotus**

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa,

*että eduskunta hyväksyy hallituksen esityksessä tarkoitetun yleissopimukseen liittyvän pöytäkirjan liitteen ja siihen tehdyt muutokset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan ja*

*että lakiehdotukset hyväksytään muutamattomina.*

Helsingissä 4 päivänä marraskuuta 2014

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Kalle Jokinen /kok  
vpj. Osmo Kokko /ps  
jäs. Mikko Alatalo /kesk  
Thomas Blomqvist /r  
Ari Jalonen /ps  
Merja Kuusisto /sd  
Suna Kymäläinen /sd  
Raimo Piirainen /sd

Janne Sankelo /kok  
Hanna Tainio /sd  
Eila Tiainen /vas  
Ari Torniainen /kesk  
Reijo Tossavainen /ps  
Oras Tynkkynen /vihr  
Mirja Vehkaperä /kesk  
vjäs. Heikki Autto /kok.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.

## VASTALAUSE

### *Perustelut*

Hallituksen esityksellä laitetaan täytäntöön Euroopan unionin rikkidirektiivin muutos. 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 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 arvioitu, että kustannuslisä suomalaisten yritysten osalta olisi jopa 600 miljoonaa euroa vuodessa.

Kolmanneksi valiokuntaryhmämme haluaa muistuttaa siitä, että ns. rikkidirektiivin takia suomalaisten tuotteiden kilpailukyky markkinoilla heikkenee. Tämä puolestaan merkitsee ainakin pidemmällä aikavälillä sitä, että kaupan ja vientiteollisuuden työpaikat tulevat vähenevän entisestään. Tämä ei valiokuntaryhmämme eikä eduskuntaryhmämme mielestä ole hyväksi Suomelle, jossa jo nyt eletään vaikean työttömyyden 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 ehdotamme,

*että hallituksen esitys hylätään.*

Helsingissä 4 päivänä marraskuuta 2014

Ari Jalonen /ps  
Osmo Kokko /ps  
Reijo Tossavainen /ps