

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 9/2011 vp

Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (rikkidirektiivi)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 16 päivänä syyskuuta 2011 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (rikkidirektiivi) (U 35/2011 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Anneli Karjalainen ja neuvotteleva virkamies Maija Pietarinen, ympäristöministeriö
- hallitusneuvos Lolan Eriksson, liikenne- ja viestintäministeriö
- Euroopan parlamentin jäsen Satu Hassi
- Euroopan parlamentin jäsen Ville Itälä
- asiantuntija Olli Holm, Liikennevirasto

- erikoistutkija Raimo O. Salonen, Terveystieteiden tutkimuskeskus (THL)
- projekti-insinööri Juha Kalli, Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
- johtaja Tellervo Kylä-Harukka-Ruonala, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- toimitusjohtaja Timo Jaatinen, Metsäteollisuus ry
- asiantuntija Matti Spolander, Teknologiateollisuus ry
- asiantuntija Eija Kanto, Suomen Varustamot ry
- ympäristö-, laatu- ja turvallisuusjohtaja Harri Leppänen, Ruukki Metals Oy
- johtaja Marko Vainikka, Wärtsilä Oyj.

Lisäksi kirjallisen lausuntonsa ovat antaneet:

- Ilmatieteen laitos
- Öljyalan Keskusliitto
- Outokumpu Oyj.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Direktiivin muutosehdotuksen tarkoituksena on saattaa osaksi EU-lainsäädäntöä meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimukset, jotka IMO hyväksyi vuonna 2008. Muutokset koskevat kansainvälisillä merialueilla, maiden alueve-

sillä 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 kulkevissa 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 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, 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.

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 IMO:ssa hyväksytyt muutokset määräajassa, eikä direktiivillä ole mahdollista muuttaa täytäntöönpanoa. IMO:ssa 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 jäsenvaltiotai 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 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.

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

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin ehdotettuja toimia laivoista aiheutuvien rikin oksidien päästöjen rajoittamiseksi lähtökohtaisesti kannatettavina, sillä päästöt aiheuttavat haitallisia vaikutuksia ihmisen terveydelle ja niitä rajoittamalla voidaan parantaa erityisesti tiheästi asuttujen rannikkoseutujen ilmanlaatua.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuuden alentamisen arvioidaan vähentävän laivojen rikkioksidipäästöjä 90 % SECA-alueella. Myös pienhiukkasten päästöt vähenevät merkittävästi. Korkearikkisen (3,5—4,5 %) raskaan polttoöljyn poltossa syntyy kaasumaisten rikin ja typen oksidien ja haihtuvien hiilivetyjen (VOC) ohella runsaasti kiinteää nokea ja myrkyllisiä metalleja, vanadiinia ja nikkeliä, sisältävää lentotuhkaa sekä nokihiukkasiin päästön jäähtyessä välittömästi kiinnittyviä syöpävaarallisia polyaromaattisia hiilivetyjä (PAH-yhdisteet). Rikin ja typen oksideista muodostuu ilmakehän reaktioissa vesiliukoisia, hiukkasmaisia suoloja.

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 kysymys on osittain teknisesti vaativasta prosessista, sillä rikkipesureita on laivoissa vasta koekäytössä. Myös esimerkiksi rikkipesurien käytöstä aiheutuvia pesuvesiä koskevat vaatimukset on määriteltävä. Teknisten ratkaisujen valinta ja käyttöön ottaminen edellyttävät joka tapauksessa riittävää siirtymäaikaa.

Komission ehdotuksiin liittyvistä vaihtoehtoisista skenaarioista on tehty kustannus-hyötyanalyysi, jossa arvioidaan saavutettavat terveys-hyödyt EU:ssa v. 2020 (10—36 miljardia euroa / vuosi) moninkertaisiksi verrattuna laivapolttoaineiden enimmäisrikkipitoisuuden laskemisesta tai soveltuvista vaihto-ehtoisista, innovatiivisista toimista syntyviin kustannuksiin (0,9—10 miljardia euroa / vuosi). Suomen nettokustannushyödyiksi eri skenaarioissa arvioidaan 90—96 miljoonaa euroa / vuosi. Kustannus-hyötyanalyysiä pidetään yleisesti korkeatasoisena.

Nykyisellä SECA-alueella (Itämeri, Pohjanmeri, Englannin kanaali) käytettävien laivapolttoaineiden enimmäisrikkipitoisuuden laskemisen nykyisestä 1,5 prosentista 0,1 prosenttiin 1.1.2015 alkaen (skenaario SEA1) on päästö- ja pitoisuusmallinnuksissa arvioitu pienentävän ulkoilman PM₁₀-vuosipitoisuuksia 10—30 % näiden merialueiden läheisiltä rannikoilta aina muutamien satojen kilometrien päähän sisämaassa. Vuonna 2020 pienhiukkasiin liittyvien hengitys- ja sydänsairaiden ja vastasyntyneiden

kuolemien arvioidaan vähentyvän EU:n jäsenmaissa noin 16 500 tapauksella. Vastaavasti nykyinen PM₁₀-vuosipitoisuus pienenesi arviolta 10–20 % Suomen Etelä- ja Länsirannikoilta sisämaahan ulottuvalla väkirikkaalla alueella. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos korostaa erityisesti, että laivojen pienhiukkas- ja rikinoksidipäästöjä sekä polttoperäisille pienhiukkasille altistumista ja terveyshaittoja Suomessa ja muissa Euroopan maissa on aikaisemmin aliarvioitu. Myös rikin ja typen laskeumat sekä niistä johtuva vesistöjen ja maaperän happamoituminen ja rehevöityminen vähenisivät.

Ilmatieteen laitoksen mukaan rikkidioksidin pitoisuudet eivät ole Suomessa 2000-luvulla ylittäneet ohje- ja raja-arvoja. Laitos toteaa, että rajoitusten hyödyt Itämeren alueen päästövähenyksistä jakaantuvat laajalle alueelle ja ylipäänsä vaikutuksien arviointia tulisi tehdä koko Euroopan laajuuden arvioinnin ja mallinnuksen pohjalta. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos kiinnittää vielä huomiota siihen kustannus-hyötyraportin puutteeseen, että siinä ei käsitellä rikkipäästöjen vähentymisestä eri skenaarioissa mahdollisesti aiheutuvia kiihdyttäviä eikä myöskään nokipäästöjen vähentymisestä mahdollisesti aiheutuvia hillitseviä vaikutuksia ilmakehän lämpenemiseen pohjoisilla alueilla.

Saamiensa selvitysten perusteella valiokunta toteaa, että 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. Itämeren tilan kannalta kaikkein suurin ongelma on rehevöityminen, jonka kannalta typen oksideilla on rikkiä enemmän merkitystä. Rikkipäästöjen rajoittaminenkin on lähtökohtaisesti hyvin perusteltua, 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.

Valiokunta katsoo erityisesti edellä esitettyihin terveyshyötyjä koskeviin perusteluihin viitaten, että ehdotetut matalat rikkipitoisuusvaatimukset tulisi ulottaa koko EU:n alueelle, koska rajoitusten kustannustehokkuus on korkea erityisesti tiheästi asutuilla rannikkoseuduilla. Ympäristö- ja terveysperusteiden sekä sisämarkkinoiden tasapuolisen toiminnan kannalta olisi perusteltua, että koko EU:n aluetta koskevat samat rajoitukset ja siten tasavertaiset kilpailuedellytykset.

Valiokunta toteaa, että direktiiviehdotuksen tarkoituksena on panna toimeen IMO:ssa hyväksytyt alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen eli MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun ilmansuojeluliitteen määräykset, eikä direktiivillä ole oikeudellisesti mahdollista muuttaa IMO:n määräyksiä. Muutosten aikaansaaminen edellyttäisi muutosehdotusten läpiviemistä IMO:ssa, mihin Suomella ei ole yksin toimivaltaa, vaan vain EU voisi tehdä senkaltaisen ehdotuksen. Direktiiviehdotuksen toimeenpanolla käyttöön tulevat uudet määräykset nostavat selvästi merenkulun kuljetuskustannuksia, mikä rasittaa erityisesti Suomen vientiteollisuutta. Valiokunta toteaa, että Suomen irtautuminen IMO:n tai direktiivin toimeenpanon aikataulusta ei kuitenkaan edes teoreettisesti ratkaisisi kilpailukykyongelmaa, koska noin 70 % Suomen ulkomaanliikenteestä hoidetaan ulkomaan lipun alla purjehtivilla aluksilla ja maailman tonnista yli 90 % on rekisteröity ilmansuojeluliitteen soveltamisalaan kuuluvaan maahan. Myös suomalaiset alukset joutuisivat noudattamaan uusia määräyksiä käydessään ilmansuojeluliitteen osapuolina olevien maiden satamissa. Mahdollisen siirtymäajan pidennyksen tulisi siten koskea kaikkia IMO:n ilmansuojeluliitteen osapuolia ja EU:n jäsenmaita, eli kysymys ei ole vain Suomea koskevasta ratkaisusta. Valiokunta toteaa vielä, että myös Venäjä on ratifioinut ilmansuojeluliitteen huhtikuussa 2011, joten määräyksiä tullaan soveltamaan myös Venäjälle suuntautuvassa meriliikenteessä. Lisäksi on huomattava, että direktiiviehdotuksen mukaan

matkustaja-aluksiin sovelletaan 0,1 %:n enimmäisrikkipitoisuutta kaikilla EU:n merialueilla.

Valiokunta pitää edellä esitettyyn viitaten välttämättömänä, että EU-tasolla ehkäistään rajatulla alueella soveltamisesta aiheutuva kilpailunvääristyminen ja selvitetään, millaisia terveys- ja ympäristöhyötyjä tai muita ympäristövaikutuksia aiheutuisi meriliikenteen alhaisen rikkipitoisuustason ulottamisesta koko EU:n alueelle. On myös arvioitava niitä haitallisia ympäristövaikutuksia, jotka voivat aiheutua uusien määräysten mahdollisesti johtaessa meriliikenteen kuljetusten siirtymiseen maantiekuljetuksiin.

Valiokunta korostaa valtioneuvoston tavoin, että edellä esitetyn perusteella on välttämätöntä löytää ratkaisuja, jotka takaavat sen, ettei direktiivin täytäntöönpanosta ja erityisesti sen hyvin nopeasta aikataulusta aiheudu kohtuuttomia kus-

tannuksia suomalaisille yrityksille tai valtiontaloudelle ja että vientiteollisuuden kilpailukyky turvataan. Myös uuden teknologian käyttöönottovaatimuksen näkökulmasta direktiiviehdotuksen aikataulu on kohtuuton. Sopeuttamistoimenpiteet sekä kansallisella tasolla että erityisesti EU:n tasolla ovat siten välttämättömiä.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen tarvetta pyrkiä löytämään ratkaisuja, joilla toimeenpano-aikataulu mahdollistaisi uusien teknologioiden laajamittaisen hyödyntämisen ja kalliin polttoaineen tuoman merkittävän kustannusnousun välttämisen.

Helsingissä 1 päivänä marraskuuta 2011

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Rakel Hiltunen /sd
jäs. Eeva-Johanna Eloranta /sd
Timo Heinonen /kok
Antti Kaikkonen /kesk
Pauli Kiuru /kok
Jari Lindström /ps (osittain)

Tapani Mäkinen /kok
Martti Mölsä /ps
Sari Palm /kd
Anni Sinnemäki /vihr
Mirja Vehkaperä /kesk
Juha Väättäinen /ps.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.

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 sopimuksen, koska uusilla säännöksillä vähennetään päästöjen haitallisia vaikutuksia ihmisen terveydelle, 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. IMO:ssa herkkiksi merialueiksi määriteltiin edellä mainitut alueet jo vuonna 1997.

Ei vuosia kestäneen IMO-prosessin aikana eikä 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 mahdollinen kuljetusten siirtyminen mereltä maakuljetuksiin. Suurimmaksi ongelmaksi Suomessa on prosessin alusta lähtien tiedetty tiukkojen rikkirajojen maamme merenkululle ja elinkeinoelämälle aiheuttama arvaamaton lasku.

Edellä olevista syistä johtuen Suomi jätti joulukuussa 2009 IMO:lle nootin, jossa Suomi ilmoitti, etteivät tiukat uudet rikkisäädökset voidulla Suomen aluevesillä voimaan ennen kuin ne on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tämän perusteella Suomen aluevesillä ei ole otettu käyttöön 1.7.2010 MARPOL-sopimuksen liit-

teen mukaista 1,00 prosentin rikkipitoista polttoainetta.

Suomen tavoitteena oli nootin kautta hakea lisää aikaa teettää asiantuntijoilla selvitys, 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 laitetaan 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 välille. Kustannusseuraamusten 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 yhtenäiset 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 merenkulullemme ja elinkeinoelämälle. Selvitysten valmistuttua hallitus linjasi, että Suomen tulee aktiivisesti selvittää muiden maiden kantoja rikkidirektiiviin. Esillä oli jo tuoloin 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 siirtymäaikaa viideksi vuodeksi eli SECA-alueilla (Itämeri, Englannin kanaali ja Pohjanmeri) rikkipitoisuudeltaan 0,10-prosenttinen polttoaine otettaisiin käyttöön 1.1. 2020. Mikäli globaaleilla merillä otetaan käyttöön rikkipitoisuudeltaan 0,50-prosenttinen polttoaine 1.1. 2025, siinä tapauksessa SECA-alueilla rikkipitoisuudeltaan 0,1-prosenttisen polttoaineen käyttöönotto siirtyisi viidellä vuodella eteenpäin 1.1. 2025.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme, että

ympäristövaliokunta ottaisi lausunnossaan huomioon edellä mainitut perustelut ja edellyttäisi rikkisäädöksille vähintään viiden ja enimmillään kymmenen vuoden siirtymäaikaa.

Helsingissä 1 päivänä marraskuuta 2011

Antti Kaikkonen /kesk
Mirja Vehkaperä /kesk

ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

Perustelut

Lukuisat asiantuntijat ja viiteryhmät 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 kasasta, mikä on täysin kestämaton ajatus aikana, jona valtion velka on muutenkin vaarallisessa kasvussa ja taloustilanne on pahenemassa.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme, että

ympäristövaliokunta lausunnossaan edellyttää direktiivin voimaantuloa lykkäväksi vuoteen 2025 sekä direktiivin tavoitteita sovellettavaksi yhtäläisesti ja samanaikaisesti kaikilla EU-merialueilla.

Helsingissä 1 päivänä marraskuuta 2011

Juha Väättäinen /ps
Jari Lindström /ps
Matti Mölsä /ps