



Liikenne- ja
viestintäministeriö

MERENKULUN POLTTOAINEEN RIKKIPITOISUUS - TILANNEKATSAUS 21.12.2010

Liikenneministeri Anu Vehviläinen



Meriympäristön suojelua koskeva sääntely

- Tarvitaan kansainväliset säännökset, jotka koskevat kaikkia laivoja
- Säännökset tehdään Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa
- EU-lainsäädäntö sisältää myös IMO:ssa sovittuja säännöksiä - näiltä osin toimivalta EU:lla
- Suomi toimii IMO:ssa muiden EU-jäsenmaiden kanssa

Rikkipitoisuus EU:n toimivallassa

- Liikenteen polttoaineiden rikkipitoisuudesta säädetään EU:n lainsäädännössä
- Toimivalta on EU:lla
- Suomi toimii EU:ssa ja EU-maiden yhteisesti koordinoiman kannan mukaisesti IMO:ssa

MARPOL-yleissopimuksen uudistettu ilmansuojeluliite

IMO hyväksyi uudistetun ilmansuojeluliitteen yksimielisesti 9.10.2008

Rajoitetaan laivaliikenteen typenoksidi (NO_x)- ja rikkioksidipäästöjä (SO_x) ja pienhiukkasia

Säännöksillä vähennetään päästöjen haitallisia vaikutuksia ihmisen terveydelle, meriympäristölle ja lisätään merenkulun turvallisuutta

IMO:n uudet määräykset rikkipitoisuudesta

globaalilla tasolla

1.1.2012 4,5 % > 3,5%

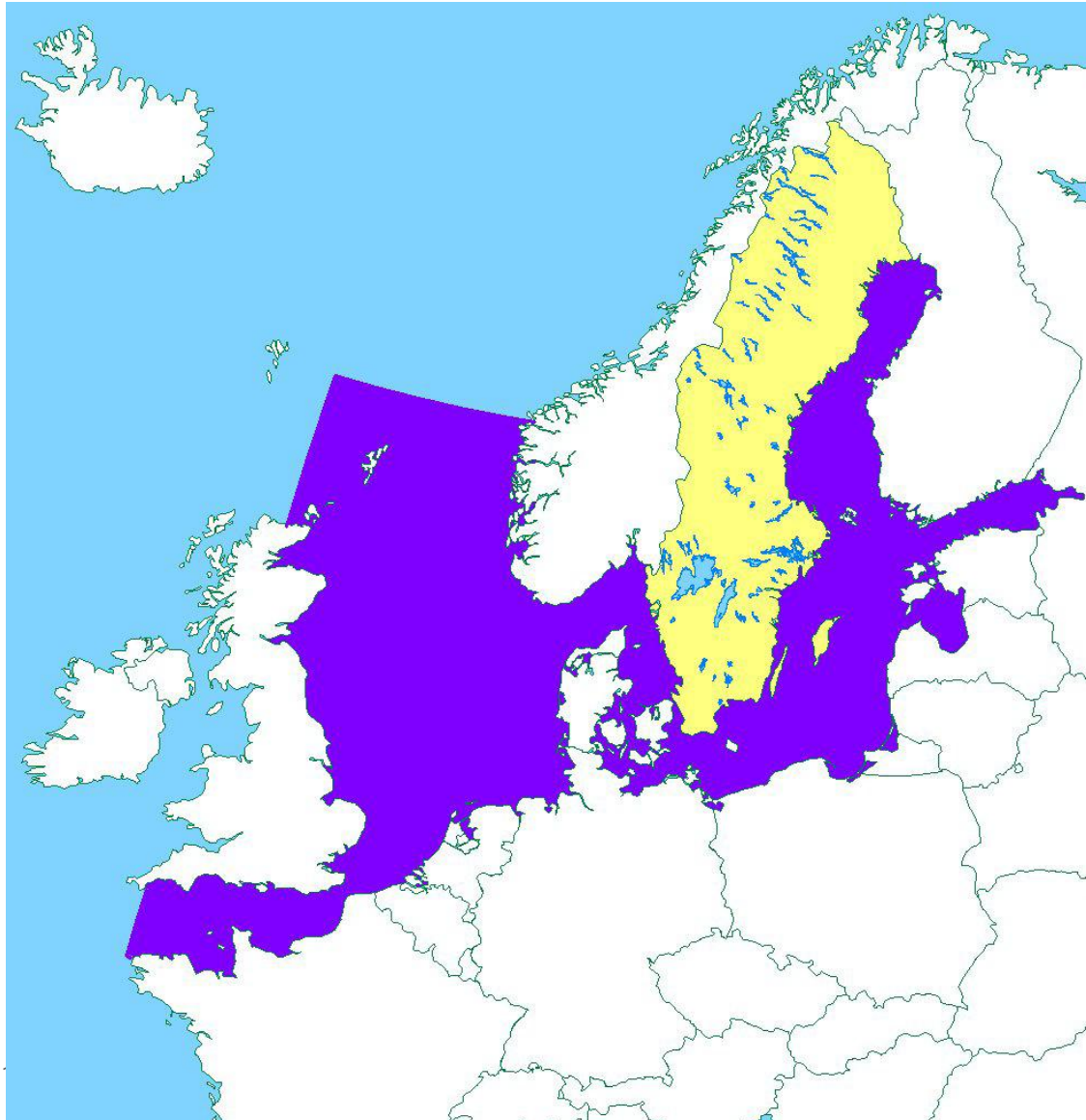
1.1.2020 0,5 % (viimeistään 2025)

”rikkipäästöjen kontrollialueilla” (SECA)

1.7.2010 1,5 % > 1 %

1.1.2015 0,1 %

Itämeren, Pohjanmeren ja Englannin kanaalin SECA-alue



Pohjois-Amerikan SECA-alue

200 merimailia rannikosta



LVM:n selvitys 20/2009

- Arvio polttoaineen kustannuslisästä/vuosi
- nykytuotteilla ja nykyhinnoilla
 - minimiskenaariossa 200 miljoonaa euroa
 - Maksimiskenaariossa 1,2 mrd. euroa
- Arviossa ei otettu huomioon
 - kustannussäästöt "rikkipesurin" käytöstä
 - laajempien markkinoiden vaikutus hintaan ja saatavuuteen (Pohjois-Amerikan SECA-alue sekä mahdolliset Välimeren ja Mustanmeren SECA-alueet)

Arvio merirahtien hinnannoususta ja vaikutuksesta logistiikkakustannuksiin

- Rahtihinta riippuu kuljetusmatkasta ja tuotteen arvosta, volyymista, painosta jne.
- Merirahdin osuus tuotteen kokonaishinnasta vaihtelee suuresti tuoteryhmittäin
- Teollisuuden, kaupan ja rakentamisen logistiikkakustannukset ovat noin 35 miljardia euroa/vuosi, josta 40 % kuljetuskustannuksia
- Polttoaineen (0,1 %) lisäkustannukset ovat keskimäärin:
 - kuljetuskustannuksiin 2-7 %
 - merirahteihin 25-40 %
 - tavaratonnia kohti 2-10 euroa

Rikkidirektiivin muutos

- Komission (DG ENV) e-konsultaatio rikkidirektiivin muuttamisesta avattu 29.10.2010
 - kaikille avoin
 - määräaika vastauksille 5.1.2011
- Komissio antanee muutosehdotuksen keväällä 2011
- Yhteispäätösmenettely Neuvoston ja EP:n kesken
- Käsitellään Neuvostossa ympäristöasioissa (ympäristöneuvosto)
- YM yhteistyössä LVM:n kanssa hoitaa Suomen valmisteluprosessin (Eduskunta, EU-jaosto, kuulemiset, taustaryhmät jne.)

Suomen nootti IMO:lle 2009

- Ilmansuojeluliitteen uudet määräykset tulevat voimaan sen jälkeen kun eduskunta hyväksynyt lainsäädäntömuutoksen
- Hallituksen esitys on valmisteilla, tavoitteena antaa HE uudelle eduskunnalle (ei aikataulua)
- Rikkipitoisuutta koskevat uudet määräykset voimaan Suomen osalta EU:n rikkidirektiivin muutoksen myötä
- Suomen aluevesillä sovelletaan siihen saakka 1,5 %:n rikkipitoisuuden vaatimusta.

Suomen toimintalinja (1)

- EU-asiain ministerivaliokunnan käsittelyssä vahvistettiin jo aiemmin hyväksytty linjaus:
 - IMO:n päätös on positiivisten terveysvaikutusten ja meriympäristön suojelun kannalta perusteltu.
 - Suomi kannattaa tarvetta erityismääräyksille "rikkipäästöjen kontrollialueilla", jotka ovat tiheästi asuttujen rannikkoseutujensa vuoksi erityisen haavoittuvaisia rikkipäästöjen vaikutuksille ilmanlaatuun.

Suomen toimintalinja (2)

- Hallitus totesi päätöksen merkittävät kustannusvaikutukset ja vaikutukset Suomen kilpailukykyyn, erityisesti lyhyellä aikavälillä ja ottaen huomioon juuri tämänhetkisen taloustilanteen sekä muistakin ympäristövaatimuksista tulevat kustannuspaineet.
- Päätöksen luomat mahdollisuudet Suomen teollisuudelle mm. ympäristöteknologian kehittämisessä on kuitenkin myös syytä huomioida.

Suomen toimintalinja (3)

- Hallitus hyväksyi toimintalinjan, jonka mukaan Suomi toimii aktiivisesti suhteessa komissioon ja painottaa olevan tärkeää selvittää kaikkia keinoja, joilla voidaan lievittää IMO:n päätöksen haitallisia vaikutuksia.
- Suomi voi selvittää komission ja EU:n jäsenvaltioiden sekä muiden erityisalue maiden suhtautumista sellaiseen IMO:lle tehtävään aloitteeseen, jossa erityisalueiden rikkipitoisuusmääräysten voimaantuloa mahdollisesti lykättäisiin.

Suomen toimintalinja (4)

- Tarkoituksena ei ole luopua tavoitteesta, joka IMO:n päätöksessä on asetettu, eli että erityisalueilla polttoaineen rikkipitoisuus on 0,1 prosenttia. Siten kannustin jatkaa panostusta uuden teknologian kehittämiseen ja käyttöönottoon on edelleen olemassa.
- EU:ssa vireillä olevan rikkidirektiivin muutosehdotuksen osalta katsottiin, että direktiivi tulisi sitoa IMO:n päätökseen siten, että direktiivin ja IMO:n toimien sisältö ja voimassaoloaika vastaavat aina automaattisesti toisiaan.

Suomen toimintalinja (5)

- IMO on perustanut kirjeenvaihtotyöryhmän, jossa selvitetään matalarikkisen polttoaineen saatavuutta globaalisti. Suomi tulee aktiivisesti osallistumaan ryhmän työhön ja pitämään esillä tarvetta selvittää myös erityisalueille asetettujen vaatimusten vaikutusta.
- On myös tärkeää koko ajan valmistautua toimenpiteisiin, joilla voidaan edistää uuden ympäristötekniikan nopeaa käyttöönottoa nykyisissä Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa.
- Hallituksen linjaus luo nyt erinomaiset puitteet aktiiviselle vaikuttamistyölle ja erilaisiin vaihtoehtoihin valmistautumiselle.