

Päiväys/ 23.4.2018
Datum

Dnro/Dnr TRAFI/143976/03.03.01/2018

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Tiistai 24.4.2018 klo 12:15

Valiokuntahuone E 414, Eduskuntatalo
(eteläinen sisäänkäynti)liv@eduskunta.fiViite/ HE 42/2018 vp
Referens Asiantuntijalausuntopyyntö**Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen tehtyjen muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi sekä laiksi merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta (HE 42/2018 vp)**

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta (jäljempänä Trafi) kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikkoasiassa. Trafi kiittää mahdollisuudesta antaa asiasta lausunto.

Muutokset koskevat alusten liikennöintiä typen oksidien valvonta-alueilla, ns. NECA- alueilla ja Itämeren ja Pohjanmeren nimeämistä kyseisiksi alueiksi sekä polttoaineen luovutustodistukseen tehtäviä merkintöjä raskaasta polttoaineesta, mikäli aluksessa on rikkipesuri, ns. scrubberi.

Itämeren ja Pohjanmeren NECA-alueiden lisäksi on olemassa Pohjois-Amerikan NECA-alue, joka käsittää USAn ja Kanadan rannikkovedet (200 meripeninkulmaan asti).

Trafi koordinoi Suomen puolesta Itämeren typen oksidien valvonta-aluehakemusta IMOon Itämeren valtioiden kesken ja hakemuksen synkronoitua jättämistä yhdessä Pohjanmeren vastaavan hakemuksen kanssa. Pohjanmeren hakemusta koordinoivat Alankomaat ja Tanska.

Trafin asiantuntijat ovat osallistuneet myös ko. hallituksen esityksen valmisteluun ja tukevat esitystä.

MEPC- komitean päätöslauselma MEPC.271(69)

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ilmansuojelua koskevaan liitteeseen VI ja sen sääntöön 13 IMO:n MEPC- komitean päätöslauselmalla MEPC.271(69) vuonna 2016 hyväksymät muutokset. Muutokset koskevat vaatimusta merkitä aluksen dieselmoottoreiden typen oksidipäästöjen vähentämistä koskeva II/III tason toimintatila aluksen laivapäiväkirjaan aina aluksen saapuessa typen oksidipäästöjen vähentämistä koskevalle valvonta-alueelle (ns. NECA-alue) tai aluksen poistuessa sieltä tai kun dieselmoottoreiden tason toimintatila muuttuu aluksen ollessa typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueella. Merkintöjen yhteydessä kirjataan päivämäärä, aika ja aluksen sijainti.

Näillä muutoksilla ei ole taloudellisia tai ympäristövaikutuksia, mutta ne tukevat Trafin satamavaltiotarkastajien työtä heidän valvoessaan typen oksidien valvonta-alueella purjehtivien alusten sääntöjen noudattamista.

Päätöslauselmalla MEPC.271(69) tehdyt muutokset tulivat ns. IMO:n hiljaisella hyväksymismenettelyllä voimaan 1.9.2017. Suomen osalta nämä muutokset tulevat kuitenkin voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen ja kun kansalliset hyväksymis- ja voimaansaattamistoimet on saatettu loppuun.

MEPC- komitean päätöslauselma MEPC.286(71)

Esityksessä ehdotetaan myös, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 - yleissopimuksen ilmansuojelua koskevaan liitteeseen VI ja sen 13 sääntöön IMO:n MEPC- komitean päätöslauselmalla MEPC.286(71) vuonna 2017 hyväksymät muutokset, joilla Itämeri ja Pohjanmeri nimetään vuoden 2021 alusta lukien typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueiksi, ns. NECA-alueiksi.

Ympäristön kannalta uusi typen oksidien päästöjä rajoittava sääntely on toivottavaa, sillä uudet säännöt tulevat vähentämään uusien alusten ilmapäästöistä aiheutuvaa Itämereen ravinnekuormitusta. Ilmatieteen laitoksen tekemien arvioiden mukaan tällä hetkellä laivaperäinen Itämeren typpikuormitus on noussut noin 2-3 %:iin kokonaispäästöistä. Ilmatieteen laitoksen arvioiden mukaan vuonna 2014 laivojen typen oksidipäästöt ilmaan Itämeren alueella olivat 320 000 tonnia. III tason päästörajoitusten ansiosta laivaliikenteen typen oksidipäästöjen arvioidaan vähenevän noin 170 000 tonniin sitten, kun aluskanta on lähes kokonaan uudistunut täyttämällä III tason päästömääräykset.

Trafi katsoo, että myös merenkulun on osallistuttava Itämeren ravinnekuormituksen vähentämiseen, koska rehevöityminen on suurin uhka Itämeren luonnon monimuotoisuudelle, hyöty- ja virkistyskäytölle. Typen oksidipäästöjen vähentyminen tukee myös EU:n meristrategian puitteiden tavoitetta saattaa Itämeren ekologinen tila hyväksi vuoteen 2020 mennessä. Uudella sääntelyllä on **myönteisiä vaikutuksia myös ihmisen terveydelle, erityisesti satamakaupungeissa**.

Typen oksidien valvonta-alueella purjehtivia aluksia koskevia uusia sääntöjä sovelletaan **ainoastaan uusiin aluksiin** (vuonna 2021 tai sen jälkeen rakennettavat alukset), joihin tulee asentaa joko katalysaattori (SCR-laite) tai pakokaasujen takaisinkierrätyksellä (EGR) varustettu dieselmoottori, tai niiden tulee käyttää vaihtoehtoisia polttoainetta kuten nesteytettyä maakaasua (LNG). **Ehdotuksen taloudelliset vaikutukset muodostuvat näin pitkällä aikavälillä**, sillä aluksen elinkaari on noin 20-30 vuotta.

Trafi on arvioinut katalysaattorivaihtoehdon kustannuksia. Mikäli kaikkiin uusiin aluksiin asennettaisiin katalysaattori, Suomeen suuntautuvan meriliikenteen osalta katalysaattoreiden käyttökustannukset olisivat nykyhinnoilla arvioituna noin 17 miljoonaa euroa vuodessa vuonna 2040 ja kokonaiskustannukset olisivat yhteensä noin 30 miljoonaa euroa. Kokonaiskustannus sisältää käyttökustannusten lisäksi investointikuluja 10 miljoonaa euroa vuodessa ja katalysaattorielementtien vaihtokustannuksia 3 miljoonaa euroa vuodessa. Mainitut kustannusarviot koskevat tilannetta, jossa sekä Itämeri että Pohjanmeri ovat typen oksidipäästöjen vähentämistä koskevia III tason valvonta-alueita, kuten tulee tapahtumaan.

LNG:n käyttö aluksen polttoaineena täyttää III tason päästövaatimukset. Kustannukset jäävätkin pienemmiksi LNG:n käytön yleistyessä uusissa aluksissa. Suomen Varustamot ry. arvioi jäsentensä investoivan pääasiassa LNG-käyttöisiin aluksiin 1.1.2021 jälkeen. LNG:n saatavuus tulee EU:n vaihtoehtoisten poltto-

aineiden infrastruktuuria koskevan direktiivin (2014/94/EU) mukaisesti taata kaikissa eurooppalaisten TEN-ydinverkkojen satamissa vuoteen 2025 mennessä.

Päätöslauselmassa (MEPC.286(71)) annetaan myös ehdot, joiden mukaan uudisrakennuksen, tai muunnettavana, huollettavana tai korjattavana olevan II tason dieselmootorilla varustetun aluksen, tai muunnettavana, huollettavana tai korjattavana olevan niin sanotulla dual fuel -mootorilla varustetun aluksen, jolla ei turvallisuusvaatimusten vuoksi saa olla käytössä kaasupolttoainetta tai lastina kaasua, dieselmootori vapautetaan III tason päästömääräyksistä. Tämä sääntely on tärkeää Suomessa ja muualla Itämeren ja Pohjanmeren alueella toimivien telakoiden työn turvaamiseksi.

Edelleen hallituksen ehdotuksessa ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi samassa päätöslauselmassa (MEPC.286/71) hyväksytyt muutokset MARPOL 73/78 yleissopimuksen VI liitteen 5 luvun lisäystä koskien alukselle toimitettavan polttoaineen rikkipitoisuuden ilmoittamiseen käytettävää polttoaineen luovutustodistusta. Luovutustodistukseen tulee tehdä merkintä korkearikkisestä polttoaineesta, mikäli alus on varustettu ns. rikkipesurilla polttoaineen rikkipitoisuutta koskevien määräysten noudattamiseksi. Trafin mielestä tämä merkintävaatimus parantaa aluksen omistajan oikeusturvaa ja helpottaa satamavaltiotarkastajan työtä.

Päätöslauselmalla MEPC.286(71) tehdyt muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019, ellei vähintään yksi kolmannes MARPOL 73/78 -yleissopimuksen sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta ole ilmoittaneet ennen 1 päivää heinäkuuta 2018 IMOLle vastustavansa muutoksia.



Anita Mäkinen

Johtava asiantuntija, merenkulkujohtajan esikunta

