

A 1749/hållbart

Käsittelijä Kestävä Pohjola -valiokunta

Kestävä Pohjola -valiokunnan mietintö, joka koskee  
**jäsenehdotusta merenkulun päästöjen vähentämiseksi Pohjolassa**

**Ehdotus**

Kestävä Pohjola -valiokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden ministerineuvostolle,

*että* se käynnistää pohjoismaista yhteistyötä, jonka voimin kehitetään ympäristöperusteisen satamamaksun yhteispohjoismainen standardi.

*että* selvitetään, millaisia kokemuksia on saatu merenkulun vihreän muutoksen edistämisen ohjauseinoista.

Kestävä Pohjola -valiokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Ruotsin, Suomen ja Tanskan hallituksille,

*että* ne pyrkivät varmistamaan ympäristöloukkuvuuden ja vahvistamaan sitä, nyt kun ollaan tarkistamassa direktiiviä aluksella syntyvän jätteen vastaanotolaitteista satamissa.

Kestävä Pohjola -valiokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden hallituksille,

*että* ne tekevät yhteistyötä ja koordinoivat neuvottelunsa Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMOssa säännöistä, jotka koskevat kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasuja, jotta merenkulun päästöt vähenisivät.

*että* ne tekevät tähän liittyviä yhteisiä aloitteita ja suorittavat seuranta- ja tehtyjen toimenpiteiden osalta IMO:ssa, EU:ssa ja muissa asiaa käsittelevissä yhteistyöelimissä, joiden tavoitteena on vähentää merenkulun päästöjä Pohjoismaiden ja Arktoksen alueella.

**Taustaa**

Pohjoismaiden neuvoston Pohjoismaiden vihreä vasemmisto on tehnyt ehdotuksen merenkulun päästöjen vähentämisestä Pohjolassa ja Arktiksella ja alan yhteistyön li-



säämisestä kansainvälisissä järjestöissä. Siinä ehdotetaan, että Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden hallituksille,

*että ne lisäävät yhteisiä toimia merenkulun päästöjen vähentämiseksi Pohjolassa ja Arktiksella.*

*että ne tekevät tähän liittyviä yhteisiä aloitteita IMO:ssa, EU:ssa ja muissa asiaa käsittelevissä yhteistyöelimissä.*

Ehdotuksen taustoituksessa viitataan merenkulun moniin haitallisiin ympäristövaikutuksiin, mukaan lukien typen oksidit (NO<sub>x</sub>), mikrohiukkaset, rikki, öljyvuodot, painolastivesi, jätevesipäästöt ja alusten pohjamaali. Edelleen todetaan, että kyse on kansainvälisestä toiminnasta, jota säännellään kansainvälisellä yhteistyöllä ja että sen vuoksi Pohjoismaiden tulisi toimia ennakoivasti asiaa käsittelevillä foorumeilla, kuten IMO:ssa ja EU:ssa.

### **Lausunnot**

Ehdotus ei ole ollut virallisella lausuntokierroksella.

### **Valiokunnan näkemykset**

#### *Yleistä*

Pohjoismaiden vihreän vasemmiston ehdotus noudattelee useita Pohjoismaiden neuvoston viime vuosina hyväksymiä suosituksia. Esimerkkeinä mainittakoon suositukset arktisen alueen meriturvallisuudesta (2017), Juutinrauman luotsipakosta (2017), dieselöljyn leimahduspisteestä (2015) ja EU:n rikkidirektiivin täytäntönpäntöä (2013). Arktisen alueen meriturvallisuutta koskevassa suosituksessa muun muassa suositetaan Pohjoismaita tekemään yhteistyötä IMO:ssa raskaan polttoöljyn kieltämiseksi arktisessa laivaliikenteessä ja napa-alueiden laivaliikennettä koskevien erityismääräysten vahvistamiseksi (*Polar Code*). Ehdotus noudattelee useita Agenda 2030:n tavoitteita, sekä ilmastoa koskevaa tavoitetta 13 että vedenalaista elämää koskevaa tavoitetta 14, ja se auttaa kummankin seurannassa.

Kuten ehdotuksessa mainitaan, ei ole epäilystäkään siitä, etteikö merenkulkuun liittyisi monia ympäristöhaasteita, etenkin kylmillä ja osittain jään peittämällä merialueilla. On myös totta, että ne voidaan ratkaista vain kansainvälisellä yhteistyöllä erityisesti Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa, joka sääntelee merenkulkua kolmen meripeninkulman rajan ulkopuolella. IMO:ssa on laadittu 59 erilaista kansainvälisen merenkulun oikeuksia ja velvoitteita koskevaa kansainvälistä sopimusta.

Pohjoismaat ovat globaalisti suhteellisen suuria merenkulkuvaltioita, joilla on vahva merisektori. Tämä on vahvuus kansainvälisessä meriyhteistyössä, etenkin jos maat kykenevät tekemään yhteistyötä ja liittoutumaan samanmielisten maiden kanssa. Norjan pohjoismaainen yhteistyöministeri Frank Bakke-Jensen vastasi Pohjoismaiden neuvoston jäsenen Ruth Grungin Norjan suurkäräjillä 5. joulukuuta 2017 tekemään välikysymykseen: "Aivan, edustaja on aivan oikeassa – Pohjoismaat ovat maailmassa. Kyse on yksinkertaisesti siitä, että tuomme itseämme selkeämmin näkyviin pohjoismaisella yhteistyöllä. Minusta edustaja toi hyvin esiin mahdollisuutemme vaikuttaa IMOon yhteispohjoismaisesti ja EU:n kautta, joten yhdyn vain aiemmin sanottuun."



Meriliikenne on maakuljetuksia ympäristöystävällisempää. Monien Pohjoismaiden ilmastopolitiikkaan kuuluu maakuljetuksien siirtäminen merikuljetuksiksi. Ympäristöystävällisiä merikuljetuksia voidaan näin ollen pitää yhtenä ilmastoratkaisuna<sup>1</sup>.

#### *Tärkeitä edistysaskelia kansainvälisessä sääntelyssä*

Kansainvälinen sääntely vie aikaa. Esimerkiksi vuonna 2004 valmiiksi neuvoteltu laivojen painolastivesiä koskeva yleissopimus tuli voimaan vasta syyskuussa 2017, kun Suomi 52. maana ratifioi sen. Pidemmällä aikavälillä kansainvälinen yhteistyö johtaa tuloksiin. Viime vuosina kansainvälisessä sääntelyssä on otettu tärkeitä askelia sekä merenkulun päästöjen että onnettomuusriskien ja vesien saastumisen vähentämiseksi. Seuraavassa esimerkkejä:

- Vuodesta 2015 lähtien Itämeri ja Pohjanmeri ovat osa SECA<sup>2</sup> -aluetta, jossa sekä vanhojen että uusien alusten rikkipäästöjen raja on 0,5 %. Sama sääntö tulee voimaan maailmanlaajuisesti vuodesta 2020<sup>3</sup> lähtien.
- IMO hyväksyi ensin Itämeren ja myöhemmin Pohjanmeren NECA<sup>4</sup>-alueeksi. Näillä merialueilla on typen oksidipäästöjä (NOx) koskevia rajoituksia. Sääntely tulee koskemaan 1.1.2021 jälkeen rakennettavia uusia laivoja.
- IMO päätti vuonna 2011 Itämeren risteilyalusten jätevesiä koskevista erityissäännöistä, jotka tulevat uusille aluksille voimaan kesäkuussa 2019 ja vanhemmille vuodesta 2021 lähtien.
- IMO:n polaarikoodi (*Polar Code*) on ollut voimassa vuoden 2017 tammikuusta lähtien laivojen varustuksen, miehistön koulutuksen ja merenkulun normina pohjois- ja etelänapaa ympäröivillä merialueilla. IMOssa keskustellaan raskaan polttoöljyn (HFO) kieltämisestä arktisilla merialueilla, kuten on jo tehty Antarktisen vesillä.
- Vuonna 2017 voimaan tullutta painolastisopimusta aletaan nyt toteuttaa.
- EU on parhaillaan tarkistamassa direktiiviä aluksella syntyvän jätteen vastaanottolaitteista satamissa<sup>5</sup>.

Kansainväliset sopimukset ja säännökset eivät ole Pohjoismaiden ainoa keino edistää kestäviä merikuljetuksia. Satamamaksun ympäristöperusteisuudella arvioidaan olevan paljon potentiaalia muutoksen edistämiseksi<sup>6</sup>. Kyse on indeksistä (Environmen-

<sup>1</sup> Ks. esimerkiksi raportti: *ECO-bonussystem för sjöfart – delredovisning PM 2017:6, Tukholma, huhtikuu 2017.*

<sup>2</sup> Sulphur Emission Control Area.

<sup>3</sup> IMOssa keskustellaan päätöksen toteuttamisesta, muun muassa tuleeko kieltää kyseisen säännön vastaisten polttoaineiden merikuljetukset.

<sup>4</sup> Nitrogen Emission Control Area.

<sup>5</sup> Direktiivillä pyritään parantamaan meriympäristön suojelua torjumalla aluksella syntyvää jäätettä ja lastijäämiä. Direktiivillä pyritään myös parantamaan satamaoperaatioiden tehokkuutta.

<sup>6</sup> Esimerkiksi Trondheimin satama on Innovasjon Norges ja Norjan rannikolaitoksen tuella yhdessä muutaman muun norjalaisen sataman kanssa kehittänyt oman menetelmän ympäristöperusteen arviointiin. Tavoitteena on vähentää saapuvien risteilyalusten kielteisiä ympäristövaikutuksia.



tal Port Index), jolla mitataan laiturissa olevien alusten ympäristövaikutukset ja määritellään ympäristöpisteet kullekin alukselle. Korkeat ympäristöpisteet saavien alusten satamamaksua alennetaan, jotta ympäristöparannuksiin investointi olisi aluksille kannattavaa.

#### *Pohjoismainen yhteistyö*

On monia esimerkkejä siitä, että Pohjoismaat ovat keskinäisen yhteistyönsä avulla onnistuneet saamaan aikaan laajan kansainvälisen prosessin, joka johtaa kansainväliseen sopimukseen. Usein niitä on valmisteltu Pohjoismaiden ministerineuvostossa. Kussakin kansainvälisessä järjestössä käytävien neuvottelujen osapuolia ovat valtiot, ja tässä vaiheessa Pohjoismaiden ministerineuvoston rooli on rajallinen.

Kokemusten mukaan uusien ehdotusten ja niissä vaadittavan tieteellisen aineiston laatiminen sekä niiden seuraaminen kansainvälisissä järjestöissä vaatii runsaasti voimavaroja. Osallistamalla Pohjoismaiden ministerineuvosto asian valmistelu on yleensä parempaa. Ehdotuksen läpimenon edistämiseksi on tarkoituksenmukaista varata määrärahoja pohjoismaisesta budjetista. Pohjoismaiden neuvosto on vaikuttanut siihen, että Pohjoismaiden ministerineuvoston vuoden 2018 budjetista on varattu määrärahoja arktisten alueiden merenkulun turvallisuuden ja ympäristöhaasteiden arviointiin.

Merenkulku kuuluu liikennesektoriin, jolla ei vuodesta 2005 lähtien ole ollut muodollista asemaa Pohjoismaiden ministerineuvoston työssä. Tätä koskeva ehdotus ei saanut Pohjoismaiden hallitusten tukea vuonna 2016. Pohjoismaiden neuvoston Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta on tehnyt asiasta uuden ehdotuksen.

#### *Painopistealueet*

Ehdotuksessa mainitaan useita yleisiä ympäristöhaasteita. Valiokunta katsoo, että olisi hyvä tunnistaa konkreettisia priorisoitavia haasteita.

Kuten yllä olevasta katsauksesta käy ilmi, IMOssa on tehty monia sopimuksia, jotka edistävät jäsen ehdotuksen tavoitteiden saavuttamista merenkulun kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi.

Pariisin ilmastopöytäkirjan seurantaan IMO on käynnistänyt neuvottelut merenkulun hiilidioksidipäästöjen sääntelystä. Suunnitelmasta päätetään vuonna 2018 ja sääntely pyritään aloittamaan vuonna 2023. Ensi vaiheessa kyse on ainoastaan hiilidioksidipäästöjen kirjaamisesta, mutta mahdolliset toimenpiteet päästöjen vähentämiseksi ovat kauempana tulevaisuudessa. IMOssa tehtävillä yhteispohjoismaisilla toimilla voi olla myönteinen vaikutus tuloksiin.

IMO on hyväksynyt suunnitelmat rikkipäästöjen sääntelyn tiukentamisesta samanlaisiksi kuin Pohjanmerta ja Itämeren nykyään koskeva sääntely, joka on tuottanut tuloksia. Päätöksen mukaisesti Itämeren ja Pohjanmerta koskeva 0,5 prosentin rikkiraja (yleinen raja on 3,5 %) tulee koskemaan maailman muitakin merialueita vuodesta



2020 lähtien. Päätöksen noudattamisen varmistamiseen saatetaan tarvita Pohjoismaiden painostusta.

### **Valiokunnan päätelmät**

Valiokunta tukee ehdotusten tavoitteita, mutta suosittelee että-lauseiden muuttamista siten, että ehdotuksesta tulee konkreettisempi.

Valiokunta muistuttaa hiljattain tehdystä arktisten alueiden meriturvallisuutta koskevasta suosituksesta (2017), jossa Pohjoismaiden neuvosto suosittaa, että Pohjoismaiden hallitukset pyrkivät saamaan aikaiseksi raskaan polttoöljyn (HFO) käyttökiellon arktisessa merenkulussa.

Valiokunta katsoo, että uusien kansainvälisten säännösten toteuttaminen voi tulevana vuosina tuoda mukanaan erittäin positiivisia ympäristövaikutuksia. Säännökset voivat avata myös kaupankäynnin ja arvonluonnin mahdollisuuksia suhteellisesti erittäin vahvalla pohjoismaisella merisektorilla.

Valiokunnan näkemys on, että ympäristöperusteisen satamamaksun avulla Pohjoismaat voivat kannustaa laiturissa olevia aluksia vähentämään päästöjä ja muita ympäristövaikutuksia. Tavoitteena on saada varustamot valitsemaan hyviä ympäristöratkaisuja. Satamat palkitsevat parhaiten onnistuneita aluksia antamalla niille alennusta satamamaksuista. Tämä väline olisi tehokkaampi, jos järjestelmä kehitettäisiin pohjoismaisella tasolla, kuten tehdään pohjoismaisen Joutsen-ympäristömerkin kohdalla.

Ehdotusten mukaan kunkin Pohjoismaan hallituksen tulee tehdä yhteisiä ehdotuksia EU:ssa. Valiokunta katsoo, että tämä voi olla ajankohtaista tarkistettaessa direktiiviä aluksella syntyvän jätteen vastaanottolaitteista satamissa. On tärkeää varmistaa, että tulevassa direktiivissä on kaikkia aluksia koskevat määräykset yleisestä maksusta, joka koskee satamiin jätettävää jätevettä ja kiinteää jätettä<sup>7</sup>.

Valiokunta katsoo, että yhteispohjoismainen Pariisin ilmasopimuksen seuranta on kansainvälisen merenkulun hiilidioksidipäästöjen sääntelyn kannalta tärkeää.

Kööpenhaminassa 28. maaliskuuta 2018

*Heidi Greni (Sp)*

*Jan-Erik Messmann (DF)*

*Kolbeinn Óttarsson Proppé (VG)*

*Lars Tysklind (L)*

*Mikko Kärnä (kesk.)*

*Pauli Trond Petersen (T)*

*Suzanne Svensson (S)*

*Thomas Finnborg (M)*

*Vilhjálmur Árnason (Sj.)*

---

<sup>7</sup> Maksu koskee myös aluksia, jotka eivät tyhjennä jätevettä tai kiinteää jätettä.