



A 1641/näring

Tekijä(t):
Elinkeinovaliokunta

Dnro 14-00259-8

Valiokuntaehdotus meridieselin leimahduspisteestä

1. Valiokunnan ehdotus

Elinkeinovaliokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden hallituksille,

että ne koordinoivat näkemyksensä dieselin leimahduspistettä koskevista säännöistä riskianalyyysien pohjalta.

että ne pyrkivät edistämään meridieselin leimahduspistettä koskevien sääntöjen muuttamista tavallista dieseliä vastaaviksi.

2. Taustaa

Meriliikenteen päästöjen rikkipitoisuutta koskevat vaatimukset kiristyivät 1. tammikuuta 2015 lähtien Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa sekä Pohjois-Amerikan rannikolla. Rikkipitoisuusraja laski 1 prosentista 0,1 prosenttiin. Mainittujen alueiden ulkopuolella vaatimuksia tiukennetaan vasta vuonna 2020 ja silloinkin vain 0,5 prosenttiin. Vaihtoehtona vähärikkiselle polttoaineelle alukset voivat käyttää rikkipesureita, joilla saavutetaan sama lopputulos.

Uusien sääntöjen myötä puhdistuslaitteistojen, uusien teknisten ratkaisujen tai vaihtoehtoisten polttoaineiden odotetaan parantavan sekä ympäristön tilaa että ihmisten terveyttä Itämeren alueella. Haittapuolena ovat meriliikenteelle aiheutuvat lisäkustannukset. Uudet vaatimukset ovatkin haaste Itämeren ympäröimille. Näiden maiden teollisuus kilpailee globaaleilla markkinoilla, ja kuljetuskustannukset vaikuttavat kilpailutilanteeseen, sillä samat tiukat määräykset eivät koske niiden kanssa kilpailevia alueita. Uudet vaatimukset vaikuttavat kaikkiin Pohjoismaihin, mutta haaste on suurin Suomelle ja Ruotsille.

Vuonna 2013 Pohjoismaiden neuvosto selvitti rikkidirektiivin Pohjoismaille aiheuttamia haasteita ja mitä Pohjoismaat voisivat tehdä yhdessä, jotta maiden olisi helpompi mukautua uusiin sääntöihin. Oslossa lokakuussa

2013 järjestetyssä Pohjoismaiden neuvoston istunnossa hyväksyttiin useita suosituksia koskien EU:n rikkidirektiivin täytäntöönpanon helpottamista (suositukset 36/2013, 37/2013, 38/2013 ja 20/2013).

Ympäristö- ja luonnonvaravaliokunta sekä elinkeinovaliokunta käsittelevät syyskuussa 2014 järjestetyssä yhteisessä kokouksessaan hallitusten suosituksesta antamaa ilmoitusta. Valiokunta ei ollut tyytyväinen Pohjoismaiden hallitusten vastaukseen. Valiokunta ei kuitenkaan pitänyt tarkoituksenmukaisena pitää suositusta voimassa, koska rikkidirektiivi tulisi voimaan vuoden 2015 alusta. Valiokunta päätti siten suosittaa Pohjoismaiden neuvostolle vuoden 2014 istunnossa Tukholmassa, että suositus katsotaan neuvoston osalta loppuun käsitellyksi. Valiokunnat olivat kuitenkin sitä mieltä, että neuvoston kannalta olisi oleellista jatkaa työtä siltä osin, että Pohjoismaat pyrkisivät edistämään meridieselin leimahduspistettä koskevien sääntöjen muuttamista tavallista dieseliä vastaaviksi. Kokouksessa oli yksimielisyys siitä, että tämä näkökohta esitettäisiin valiokuntaehdotuksena.

Valiokuntien muodostaman työryhmän jäsenten vuonna 2013 laatimassa raportissa¹ todetaan:

Vaihtoehtona meriliikenteessä nykyisin pääasiallisesti käytettävälle polttoaineelle eli raskaalle polttoöljylle voitaisiin lisätä meridieselin käyttöä. Meridiesel on kuitenkin huomattavasti raskasta polttoöljyä kalliimpaa, ja uhkana on sitä paitsi sen raju hinnankorotus tulevaisuudessa. Meridieselin hintapaineen pienentämiseksi voitaisiin lieventää määräystä meridieselin leimahduspisteestä ja alentaa sitä nykyisestä 60 celsiusasteesta 52 celsiusasteeseen, joka koskee tavallista tieliikenteessä käytettävää dieselöljyä. Siirtyminen erityisestä meridieselistä tavalliseen dieselöljyyn myös meriliikenteessä tasoittaisi sitä paitsi tiekuljetusten ja merikuljetusten välisiä kilpailuedellytyksiä. Sitä mukaa kuin liuskeöljyn tuotanto kasvaa ja autokanta sähköistyy myös dieselin hinta ja kysyntä laskevat merenkulun eduksi. Pitemmän päälle dieselöljy ei kuitenkaan ole ympäristön kannalta paras mahdollinen polttoaine.

Hallitusten Pohjoismaiden neuvostolle vuonna 2014 antamassa ilmoituksessa koskien suositusta leimahduspisteestä (suositus 36/2013) todetaan:

Ruotsin liikennehallitus harkitsee meridieselin ja tavallisen dieselin leimahduspisteen selvittämistä, koska sillä olisi suotuisa vaikutus niin polttoaineen saatavuuteen ja laatuun kuin myös ympäristön kannalta. Tällainen kannanotto vaatisi kuitenkin turvallisuusselvitystä.

Leimahduspiste on myös kustannuskysymys, ja kytkeytyy oikeanlaisen polttoaineen saatavuuteen Euroopan satamissa. Leimahduspistettä koskeva sääntely on lisäksi sidoksissa kansainvälisen merenkulkujärjestön SOLAS-yleissopimukseen.

Tanskan varustamoyhdistys teki vuonna 2012 selvityksen, jonka mukaan meridieseliä koskevat vaatimukset voidaan yhtenäistää tieliikenteessä käytettävän dieselin kanssa ilman että siitä aiheutuu vaaraa aluksissa. Meriliikenteelle olisi tällä tavoin saatavilla paljon suurempi dieselin tarjonta, ja lisäksi täyttyisivät rikkipäästöjä koskevat uudet vaatimukset.

Muutos vaatisi SOLAS-sääntöjen muuttamista.

¹ Pohjoismaiden neuvoston EU-rikkidirektiiviä ja sen soveltamista, seurauksia ja mahdollisuuksia Pohjoismaissa käsitelleen työryhmän raportti elokuulta 2013.

Pohjoismaiden neuvosto

A 1641/näring

Tekijä(t):
Elinkeinovaliokunta

Dnro 14-00259-8

Ehdotus perustuu arvioon siitä, että dieselin rajallinen saatavuus ja korkea hinta voivat muodostaa varustamoille suuren haasteen. Valiokuntien päätelmä oli se, että meridieselin ja tieliikenteessä käytettävän dieselin eri leimahduspistettä koskevat säännöt muodostavat tarpeettoman ja epätaroituksenmukaisen esteen ja että yllä mainitusta hallitusten ilmoituksesta ei käy selvästi ilmi, minkälaista politiikkaa Pohjoismaat aikovat harjoittaa tässä asiassa.

Pohjoismaiden neuvosto

3. Lausunnot

Valiokuntaehdotus on ollut lausuntokierroksella, jonka määräaika oli 12. tammikuuta 2015. Seuraavat tahot ovat antaneet lausunnon: Norjan varustamoliitto, Tanskan merenkulkuhallitus, Tanskan elinkeino- ja kasvuministeriö, Tanskan pohjoismaisen yhteistyöministerin sihteeristö, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Suomen Varustamot, Tanskan ympäristöhallitus, Norjan elinkeino- ja kalastusministeriö, Norjan merenkulkuhallitus sekä Tanskan elinkeinoelämän etujärjestöt Dansk Industri ja Dansk Erhverv. Ruotsista ei ole tullut yhtään lausuntoa.

A 1641/näring

Tekijä(t):
Elinkeinovaliokunta

Dnro 14-00259-8

Lausunnoista ilmenee, että kukaan lausunnon antajista ei ole meridieselin leimahduspisteen alentamista vastaan, mutta Norjan varustamoliiton mielestä ensin on tehtävä perusteellinen turvallisuusanalyysi, jotta varmistetaan, ettei miehistön ja laivojen turvallisuus heikkene mainittavasti. Tässä yhteydessä huomautetaan, että trooppisilla vesillä liikennöivien alusten konehuoneessa lämpötila voi toisinaan nousta noin 60 asteeseen ja että pienet meridieselvuodot ovat yleinen palonaiheuttaja konehuoneissa, kun vuotanut polttoaine joutuu kosketuksiin kuumien koneiden kanssa.

Tanskan varustamoyhdistys on toisaalta jo vuonna 2012 laatinut analyysin, joka osoittaa, että leimahduspisteen alentaminen ei nosta tulipaloris-kiä. Sen sijaan siinä todetaan, että polttoainelaadun vaihtaminen raskaasta polttoöljystä (jota pitää lämmittää ennen käyttöä) meridieseliin (joka pitää jäähdyttää) alentaa konehuoneen lämpötilaa ja siten vähentää tulipalojen vaaraa.

Tanskan merenkulkuhallituksen meriturvallisuusvaliokunta käsittelee meridieselin leimahduspisteen alentamista kokouksessaan maaliskuussa 2015. Tanskassa on jo otettu kantaa leimahduspisteen alentamiseksi, kuten myös Yhdysvalloissa ja Kanadassa (valtiot ovat tehneet aiheesta ehdotuksen IMO:n meriturvallisuusvaliokunnassa marraskuussa 2014). Tanska tuki kokouksessa Yhdysvaltain ja Kanadan ehdotusta, ja Tanska aikoo jatkaa pyrkimyksiään leimahduspisteen alentamiseksi SOLAS-yleissopimuksessa. Tanska aikoo myös tehdä vastaavat muutokset kansallisisilla merialueilla liikennöiviä aluksia koskeviin sääntöihin, sillä SOLAS-yleissopimus ei koske näillä alueilla.

Kuten muun muassa Norjan varustamoyhdistyksen lausunnosta käy ilmi, konehuoneiden lämpötila voi nousta erittäin korkeaksi eteläisillä merialueilla, ja tämän pohjalta merenkulkuhallitus esittää mahdollisuutta tehdä maantieteellinen jako siten, että Pohjoismaat pyrkisivät alentamaan meridieselin leimahduspisteen tavallisen dieselöljyn tasolle vain pohjoisilla merialueilla ja SECA-alueella normaalin ilman lämpötilan perusteella.

Edelle esitettyjen kommenttien ja tietojen lisäksi lausunnon antajat tukevat ehdotusta vahvasti, useimman täysin varauksetta.

4. Valiokunnan näkemykset

Elinkeinovaliokunnan mielestä uudet, tiukemmat rikkipäästövaatimukset ovat suotuisien ympäristö- ja terveysvaikutusten vuoksi väistämättömiä ja tervetulleita. Uusien vaatimusten odotetaan myös edistävän teknistä kehitystä. Tämä on sopusoinnussa ympäristöpoliittisen perusperiaatteen kans-

sa, jonka mukaan saastuttaja maksaa ympäristövaikutuksesta tai käynnistää toimia vaikutusten rajoittamiseksi. Haittapuolena on se, että 1. tammikuuta 2015 voimaan tulleet vaatimukset vaikuttavat alueen kilpailukykyyn epäedullisesti, sillä Itämeren, Kattegatin ja Pohjanmeren ulkopuolisia alueita koskevat löyhemmät rikkipäästösäännöt. Yleisesti on huoli kuljetuskustannusten tuntuvasta kohoamisesta ja sen haitallisista seurauksista kilpailutilanteelle, erityisesti metalli-, metsä- ja kaivosteollisuudessa, jotka sijoittuvat Suomen ja Ruotsin pohjoisosiin.

Pohjoismaiden neuvosto

A 1641/näring

Tekijä(t):
Elinkeinovaliokunta

Dnro 14-00259-8

Valiokunta huomauttaa, että vaihtoehtona meriliikenteen pääasialliselle polttoaineelle eli raskasöljylle olisi mahdollista siirtyä meridieseliin, jonka rikkipitoisuus täyttää vuonna 2015 voimaan tulevat uudet vaatimukset. Meridieselin saatavuus on rajallisempi verrattuna tavalliseen tieliikenteessä käytettävään dieselöljyyn. Meridieselin kysynnän kasvu rikkidirektiivin seurauksena saattaa nostaa meridieselin hintaa huomattavasti. Tämä heikentää meriliikenteen kilpailuasemaa.

Nämä kaksi dieselyyppiä eroavat siten, että leimahduspistettä koskevat säännöt ovat erilaiset; tavallisen dieselin leimahduspiste on 52 celsiusastetta ja meridieselin 60. Valiokunnan tähän mennessä saaman tiedon pohjalta ei ole tieteellisiä perusteita asettaa eri vaatimuksia meridieselille ja tavalliselle tieliikenteen dieselille. Tuotettavasta dieselistä suurin osa on tavallista tieliikenteen dieseliä. Jos tavallinen tieliikenteen diesel voisi korvata meridieselin, meriliikenteen aiheuttama kysynnän kasvu vaikuttaisi vähemmän hintoihin.

Valiokunta huomioi, että Ruotsin hallitus aikoo suorittaa turvallisuusselvityksen liittyen leimahduspistettä koskeviin sääntöihin. Lisäksi Tanskan varustamoyhdistys on vuonna 2012 toteuttanut analyysin, jonka mukaan laivaliikenteen dieselin leimahduspisteen alentaminen 52 celsiusasteeseen ei sisälly vaaraa. Yhdysvallat ja Kanada ovat puolestaan ehdottaneet IMOssa meridieselin leimahduspistevaatimusten yhtenäistämistä. IMO jatkaa asian käsittelyä tulevaisuudessa.

Valiokunnan mielestä meridieselin rajallinen tarjonta ja korkea hinta saattavat olla siirtymävaiheessa haaste varustamoille. Lisäksi meridieselin tieliikenteen dieselinä korkeampi hinta saattaa johtaa siihen, että kuljetukset siirtyvät meriliikenteestä tieliikenteeseen, mikä puolestaan olisi haitallista ympäristön kannalta.

Valiokunnan päätelmä on tällä perusteella se, että meridieselin ja tavallisen tieliikenteessä käytettävän dieselin eri leimahduspistettä koskevat säännöt muodostavat tarpeettoman ja epätarkoituksenmukaisen esteen meriliikenteen kilpailuehdoille ja että Pohjoismaiden tulee pyrkiä sääntöjen yhtenäistämiseen sekä SOLAS-säännösten² muuttamiseen tämän osalta.

² Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriturvallisuutta sääntelevä SOLAS-yleissopimus (International Convention on Safety of Life at Sea)

5. Päätelmät

Tämän perusteella elinkeinovaliokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suositaa Pohjoismaiden hallituksille,
että ne koordinoivat näkemyksensä dieselin leimahduspistettä koskevista säännöistä riskianalyyysien pohjalta.

että ne pyrkivät edistämään meridieselin leimahduspistettä koskevien sääntöjen muuttamista tavallista dieseliä vastaaviksi.

Pohjoismaiden neuvosto

A 1641/näring

Tekijä(t):
Elinkeinovaliokunta

Dnro 14-00259-8

Kööpenhaminassa 16. maaliskuuta 2015

Anders Eriksson (ÅF)

Eero Suutari (kok.)

Lars Tysklind (FP)

Lena Asplund (M)

Mikkel Dencker (DF)

Per Olaf Lundteigen (Sp)

Pyry Niemi (S)

Rikard Larsson (S)

Ruth Mari Grung (A)

Steingrímur J. Sigfússon (VG)

Torgeir Knag Fylkesnes (SV)