

Kysymyksiä ja vastauksia rikkisääntelystä 12.6.2014

Mistä on kysymys?

Laivojen rikin oksidipäästöjä koskevat määräykset tiukentuvat vuoden 2015 alussa. Hallitus antoi esityksen Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) hyväksymien uudistettujen ilmansuojelumääräysten ja EU:n rikkidirektiivin edellyttämien lakimuutosten voimaansaatamisesta 12. kesäkuuta.

Uusien sääntöjen tavoitteena on parantaa ilmanlaatua, erityisesti rannikkoseuduilla, sekä meriympäristön tilaa.

Polttoaineen rikkipitoisuus laskee vuoden 2015 alusta 0,1 painoprosenttiin rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla Itämerellä, Pohjanmerellä ja Pohjois-Amerikan mantereen merialueella.

Kuka valvoo rikkisäännösten noudattamista?

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi valvoo nykyisen lain mukaan aluksesta ilmaan ja veteen meneviä päästöjä. Rajavartiolaitos valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä poliisi sisävesialueilla ja Suomen aluevesillä.

Lakiesityksessä nykyisten valvontaviranomaisten tehtäviin lisätään myös rikkisäännösten noudattamisen valvonta sekä valtuudet ryhtyä toimenpiteisiin päästöjen selvittämiseksi.

Säännösten noudattamisen valvonnassa korostuu erityisesti kansainvälinen ja EU:n tason yhteistyö.

Miten valvonta tapahtuu?

Säännösten tehokas valvonta edellyttää riskialusten tunnistamista sekä riittäviä resursseja, asiantuntemusta ja teknistä välineistöä. EU:ssa satamavalvontaa ja näytteidenottoa halutaan tehostaa kohdistamalla huomio korkean riskin aluksiin.

EU:lla on jo käytössään Thetis-järjestelmä, jolla tietoja voidaan vaihtaa jäsenmaiden satamaviranomaisten kesken.

Itämeren alueella on ryhdytty tiivistämään yhteistyötä uusien säännösten valvomiseksi. Venäjä on myös mukana tässä yhteistyössä. HELCOMin rantavaltiot suorittavat esimerkiksi ilma- ja laivavalvontaa laittomien öljypäästöjen havainnoimiseksi.

Viranomaiset selvittävät myös mahdollisuuksia käyttää erilaisia teknisiä välineitä, kuten ilmakedin päästöjen ilmaisimia ("nuuskijoita", "sniffers") päästöjen selvittämiseksi.

Mitä seuraa säännösten rikkomisesta?

Rikkisäännösten rikkomisesta seuraavien rangaistusten on EU:n sääntelyn mukaan oltava tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia. Sakon on oltava niin suuri, että sillä ainakin estetään syyllisiä saamasta rikkomisen tuottamaa taloudellista hyötyä

Sakko- tai muuta rangaistusta tuntuvammaksi muodostuu mahdollisesti se, että esimerkiksi korkea- ja matalarikkisen polttoaineen hintaeroa voidaan pitää rikoksen tuottamana taloudellisena hyötynä, joka voidaan tuomita valtiolle menetetyksi. Tämä koskisi myös varustamoja.

Millaisia kustannuksia sääntely aiheuttaa?

Tarkka luku rikkisäännösten kustannusvaikutuksista saadaan vasta säännösten voimaantulon jälkeen, jolloin tiedetään millä hinnalla matalarikkistä polttoainetta myydään.

Trafin vuonna 2013 teettämän kustannusselvityksen mukaan rikkisäännökset lisäävät Suomeen suuntautuvan merenkulun kustannuksia noin 460 miljoonaa euroa vuodessa, jos käytetään vain matalarikkistä polttoainetta, ja noin 120 miljoonaa euroa vuodessa, jos asennetaan rikkipesureita.

Hallituksen toimet

Hallitus on jo päättänyt seuraavista toimista rikkidirektiivistä elinkeinoelämälle aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi.

- Väylämaksut puolitetaan ja tavaraliikenteen ratavero poistetaan vuosiksi 2015–2017.
- Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja mittoja ja massoja on nostettu Suomen logistisen kilpailukyvyn parantamiseksi.
- Yhteisöveroa on alennettu vuoden 2014 alussa 24,5 prosentista 20 prosenttiin.
- Alueellisen kuljetustuen voimassaoloa on jatkettu ja sitä on tarkoitus edelleen vuoden 2017 loppuun saakka. Tukea maksetaan kotimaan auto- ja junakuljetuksista sekä satamatoiminnoista.
- Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt tukea rikkipesureiden hankintaan 30 miljoonaa euroa vuosina 2013-2014.
- Hallitus on myöntänyt tukea 123 miljoonaa euroa nesteytetyn maakaasun eli LNG:n terminaaliverkoston rakentamiseen vuosina 2013-2014.
- Työ- ja elinkeinoministeriön on tarkoitus myös myöntää yhteensä 87,5 miljoonaa euroa investointitukea toisen sukupolven biopolttoaineita valmistaville laitoksille. Lisäksi Tekes tukee biopolttoaineisiin liittyvää tutkimus- ja kehitystoimintaa.
- Tekes on käynnistänyt vuoteen 2017 saakka jatkuvan ohjelman laiva- ja meriteollisuuden, offshore-teollisuuden, arktisen ja muun meriliikenteen sekä ympäristöteknologian edistämiseksi.