

SISÄASIOIDEN PÄÄOSASTO
OSASTO B: RAKENNE- JA KOHEESIOPOLITIIKKA
LIIKENNE JA MATKAILU

**RIKIN OKSIDIPÄÄSTÖJEN VALVONTA-
ALUEIDEN MAHDOLLINEN
LAAJENTAMINEN EU:SSA KOKO
EUROOPAN RANNIKOLLE JA SEN
VAIKUTUKSET**

TIIVISTELMÄ

Sisältö

Tämä lyhyt tiedote sisältää perusteellisen analyysin rikin oksidipäästöjen valvonta-alueista tehdyn poliittisen päätöksen vaikutuksista yleisesti sekä vaikutuksista, joita valvonta-alueiden laajentaminen kaikille EU:n rannikoiden merialueille aiheuttaisi. Tiedotteessa annetaan asiaa koskevat taustatiedot ja tutkimustulokset, joiden avulla pyritään edistämään parlamentissa käytävää keskustelua siitä, onko rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita aiheellista laajentaa EU:n rannikkoalueilla. Sen lisäksi, että tiedotteella tuetaan politiikan kehitystä, se sisältää myös asiaa koskevia tietoja ja lukuja sekä ajantasaista tietoa muista tieteellisistä lausunnoista. Nämä perustuvat aiheesta tehdyn laajemman tutkimuksen havaintoihin.

Tämä asiakirja laadittiin Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan pyynnöstä.

TEKIJÄ/TEKIJÄT

HSBA – prof. toht. Orestis Schinas
I3 Group – Jian Bani

VASTAAVA HALLINTOVIRKAMIES

Piero Soave
Euroopan parlamentti
Politiikkayksikkö B: Rakenne- ja koheesipolitiikka
B-1047 Bryssel
Sähköposti: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

TOIMITTAJA

Nóra Révész

KIELIVERSIOT

Alkukieli: EN.
Käännökset: DE, FR.

TIETOJA JULKAISIJASTA

Yhteydenotot toimialayksikköön tai sen kuukausitiedotteen tilaukset:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu.

Käsikirjoitus valmistui toukokuussa 2012.
Bryssel, © Euroopan unioni, 2012.

Tämä asiakirja on saatavilla internetissä osoitteessa:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

VASTUUVAPAUSLAUSEKE

Laatija on yksin vastuussa tässä asiakirjassa ilmaistuista kannoista, jotka eivät välttämättä vastaa Euroopan parlamentin virallista kantaa.

Tekstin jäljentäminen ja käännättäminen muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen on sallittua, kunhan lähde mainitaan ja julkaisijalle ilmoitetaan asiasta etukäteen sekä lähetetään jäljennös.

TIIVISTELMÄ

Tiedotteessa käsitellään meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevia tiukkoja raja-arvoja erityisesti tietyillä suojelluilla merialueilla, jotka ovat erityisen alttiita ilman pilaantumiselle, eli rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla (Sulphur Emission Control Area, SECA). Lisäksi tarkoituksena on selvittää riskejä, jotka liittyvät nykyisten rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden laajentamiseen Euroopan unionissa (EU), ja käsitellä uusien rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden mahdollista käyttöönottoa, mihin sisältyy mahdollisuus laajentaa valvonta-alueet koskemaan koko EU:n rannikkoa.

Meriliikenteen ja siitä peräisin olevan rikkioksidin aiheuttama ilman pilaantuminen vaikuttaa ihmisten terveyteen ja ympäristöön. Aihe on poliittisesti tärkeä sekä EU:ssa että kansainvälisesti. Aihe on kuitenkin tieteellisesti ja poliittisesti monimutkainen, ja siihen sisältyy sidosryhmien eturistiriitoja.

Lainsäädännöllinen tausta

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO vastaa alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä. IMO ehkäisee pilaantumista pääasiallisesti aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (Marpol-yleissopimus) puitteissa. Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI käsitellään rikin oksidipäästöjä ja otetaan käyttöön rikin oksidipäästöjen valvonta-alueet eli merialueet, joilla sovelletaan tiukkoja rikkipitoisuuden raja-arvoja.

- Liitteessä VI vahvistetut voimassa olevat rikkipitoisuuden raja-arvot ovat 3,5 painoprosenttia rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella ja 1,0 painoprosenttia valvonta-alueilla.
- Raja-arvoja tiukennetaan 0,5 prosenttiin valvonta-alueiden ulkopuolella vuonna 2020 (asiasta toteutetaan väliarviointi vuonna 2018) ja 0,1 prosenttiin valvonta-alueilla vuonna 2015.

Euroopan unionin direktiivi 2005/33/EY on teoreettisesti mukautettu IMO:n säännöksiin ja määräyksiin, jotka liittyvät polttoaineiden rikkipitoisuuksiin ja vaatimusten noudattamista koskeviin menetelmiin. Jäsenvaltioiden on 1. tammikuuta 2010 alkaen toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että EU:n satamissa laiturissa olevissa aluksissa ei käytetä meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,1 painoprosenttia.

Liikenneanalyysi

Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden mahdollista laajentamista koskevassa päätöksessä olisi otettava huomioon muutokset liikennemäärissä. Tässä yhteydessä olennaisin merialue on Välimeri. Liikenteen ja kaupan odotetaan kasvavan, ja vaikka päästöjä itsessään vähennetään, lisääntyvä liikenne voi aiheuttaa lisäpaineita ympäristölle. Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden laajentamista kaikille EU:n vesille olisi harkittava keinona vähentää ympäristökuormitusta.

Tekniset haasteet

Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevien rikkipitoisuuksien raja-arvojen käyttöönotto on saanut aikaan päästönvähentämismenetelmiä ja vaihtoehtoisia polttoaineita koskevaa teknistä tutkimusta. Pääasialliset aiheet ovat tiivistetysti seuraavat:

- Saatavilla on rikkipesuriteknologiaa, jonka avulla voidaan ratkaista useimmat tekniset haasteet. Asennuskustannukset vaihtelevat huomattavasti aluksen tyypin, iän ja koon mukaan.
- Nesteytetty maakaasu on lupaava vaihtoehtoinen meriliikenteessä käytettävä polttoaine, mikäli Euroopan rannikolle kehitetään merkittävä polttoaineen täyttöasemaverkosto.
- Hybridipesureiden ja nesteytetyn maakaasun satamainfrastruktuurin osalta tarvitaan vielä lisätutkimusta.
- Vakaa sääntelykehys lisää valmistajien pyrkimyksiä ratkaista eri tekniset haasteet.

Aiemmat kokemukset

Nykyisten rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden vaikutusta Pohjanmerellä ja Itämerellä on tutkittu. Tutkimukset osoittavat seuraavaa:

- Tällä hetkellä vaatimuksia noudatetaan yleisesti, mutta vaatimusten noudattamisen tasoa on mahdotonta arvioida.
- Poliittikaan ja täytäntöönpanoon liittyy seikkoja, joita on käsiteltävä. Edellä mainitun EU:n direktiivin täytäntöönpano voisi olla tehokkaampaa, jos se sisällytettäisiin Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjoihin.
- Sääntelyn kiertäminen saattaa liittyä vaatimusten mukaisen polttoaineen korkeaan hintaan.
- Rikin oksidipäästöjen vähentämisestä saatavat hyödyt ovat suurempia kuin sen aiheuttamat kustannukset.
- Tonnisto, joka ei ole vaatimusten mukainen, olisi joko poistettava asteittain käytöstä tai sitä olisi teknisesti uudistettava mahdollisimman pian.
- Olisi kehitettävä todenmukaisia skenaarioita, jotta voidaan toteuttaa asianmukainen arvio uuden sääntelyn aiheuttamista kustannuksista ja jotta kustannukset voidaan kohdentaa.

Polttoainekysymykset

Meriliikenteessä käytetyn polttoaineen hintojen ennustaminen on monimutkaista. On kuitenkin selvää, että vähärikkiset polttoaineet ovat huomattavasti kalliimpia kuin nykyisin käytössä olevat polttoaineet, joiden rikkipitoisuus on korkea. Jos markkinoiden lähtökohtana pidetään Rotterdamin satamaa, polttoaine on todennäköisesti kalliimpaa muissa polttoainesatamissa, erityisesti Etelä-Euroopassa.

Vaikuttaa siltä, että ratkaisua vähärikkisen polttoaineen hinta- ja saatavuuskysymyksiin ei ole näköpiirissä.

Merkittävä taloudellinen taakka lankeaa alusten omistajille ja liikennöitsijöille. Raja-arvojen selvä tiukentaminen lisää kuitenkin yhteiskunnallisia etuja.

Päätelmät ja suositukset

- Meriliikenteen odotetaan kasvavan, ja vastaavasti myös rikin oksidipäästöt kasvavat.
- Merenkulku on suurin yksittäinen happamoitumisen lähde useissa EU:n jäsenvaltioissa.
- Ympäristökuormituksen pienentämisellä on laajat yhteiskunnalliset edut.
- Rikkipesuriteknologiaa on jo saatavilla.
- Pienentämällä rikkioksidipäästöjen sallittuja raja-arvoja ja laajentamalla valvonta-alueita Euroopassa edistettäisiin päästönvähentämismenetelmiä ja vaihtoehtoisia polttoaineita koskevaa teknistä tutkimusta.
- Odotettavissa on teknisiä innovaatioita ja asiaan liittyvien yrityskeskittymien vahvistumista. Ilmoittaminen uusista, IMO:n puitteiden mukaisista rikin oksidipäästöjen valvonta-alueista edistäisi nykyisen satamavaltioiden suorittaman valvonnan puitteissa annettujen määräysten tehokasta täytäntöönpanoa.
- Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden raja-arvojen yhdistäminen Puhdasta ilmaa Euroopalle (CAFE) -ohjelman¹ vaatimukseen nostaisi arviota ilmanlaadun paranemisesta.
- Liikennemuotosiirtymä saastuttavampiin logistiikkaketjuihin tai -vaihtoehtoihin olisi mahdollinen, mutta aiheesta ei ole saatavilla määrällistä tietoa ja lisäksi sillä olisi käytännön vaikutusta EU:n sisällä käytävään kauppaan.

Edellä esitettyjen havaintojen perusteella yhteenveto poliittisista suosituksista on seuraava:

- Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden laajentaminen koko EU:n rannikolle takaisi samat toimintaolosuhteet kaikille sidosryhmille ja lisäisi Euroopan satamissa liikennöivien lähimerenkulun laivastojen teknistä yhteensopivuutta.
- Lähialueiden kolmansien maiden olisi myös hyväksyttävä tiukkoja ympäristövaatimuksia. Tämä edellyttäisi poliittista ymmärrystä ja yhteistyötä.
- Jos rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita ei laajenneta, tekniseen yhteensopimattomuuteen, kilpailuun ja laajoihin ulkoisvaikutuksiin liittyvät ongelmat säilyvät ennallaan.
- Tarvitaan lisää tutkimusta avomeren rikkipäästöjen vaikutuksista ilmaston lämpenemiseen.
- On myös arvioitava perusteellisesti nesteytetyn maakaasun täyttöasemien vaadittava määrä ja kapasiteetti.
- Rahoitusta on saatavilla sekä EU:lta että muista rahoituslähteistä. Rahoitukseen liittyviä ehtoja voi kuitenkin olla tarpeen mukauttaa keskitetysti.

¹ Komission Puhdasta ilmaa Euroopalle (CAFE) -ohjelman tarkoituksena on kehittää pitkäaikainen yhdennetty strategia, jonka avulla torjutaan ilman pilaantumista ja suojellaan ihmisten terveyttä ja ympäristöä pilaantumisen vaikutuksilta. Komissio käynnisti äskettäin ilmanlaatu politiikan kattavan uudelleentarkastelun, joka perustuu vuoden 2005 ilman pilaantumista koskevaan teemakohtaiseen strategiaan sekä CAFE-aloitteeseen.