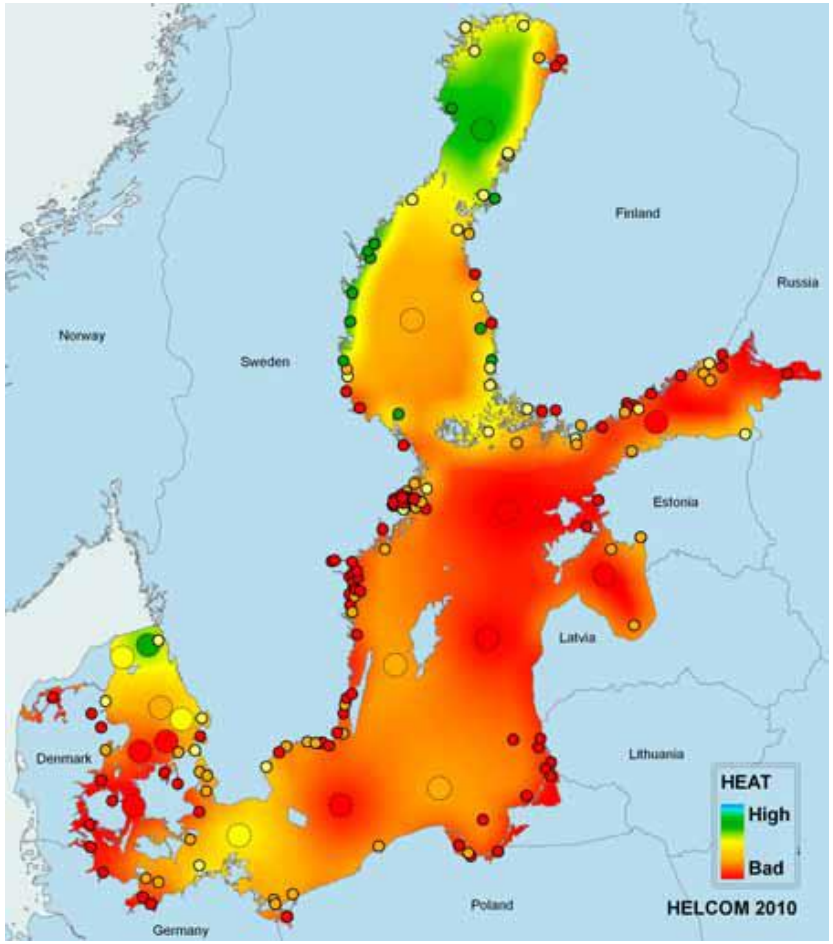
Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

Itämeren nimeäminen typenoksidipäästöjen erityisalueeksi (NECA); tiekartan hyväksyminen

Eeva-Liisa Poutanen
Ympäristöneuvos
YmV ja LiV 8.3.2016

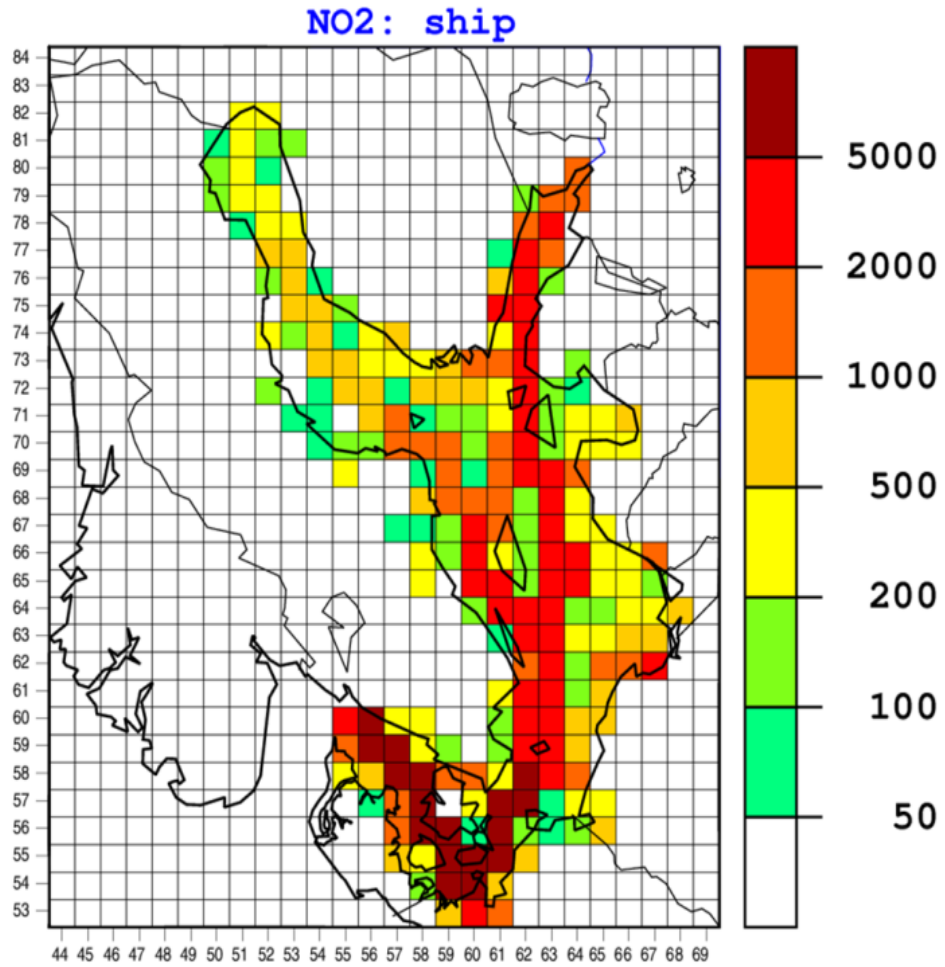
Rehevöityminen Itämeren suurin ongelma

- Typpeä ja fosforia joutuu Itämereen muun muassa maatalouden ja yhdyskuntien jätevesien kautta
- Ilman kautta tuleva typpi-kuormitus noin 25 %, josta meriliikenteen osuus 10 %
- Ravinteiden lisäys kiihdyttää levien ja vesikasvien kasvua, vesi samenee, pohjien happipitoisuus vähenee, sinilevät lisääntyvät, kalalajisto köyhtyy…

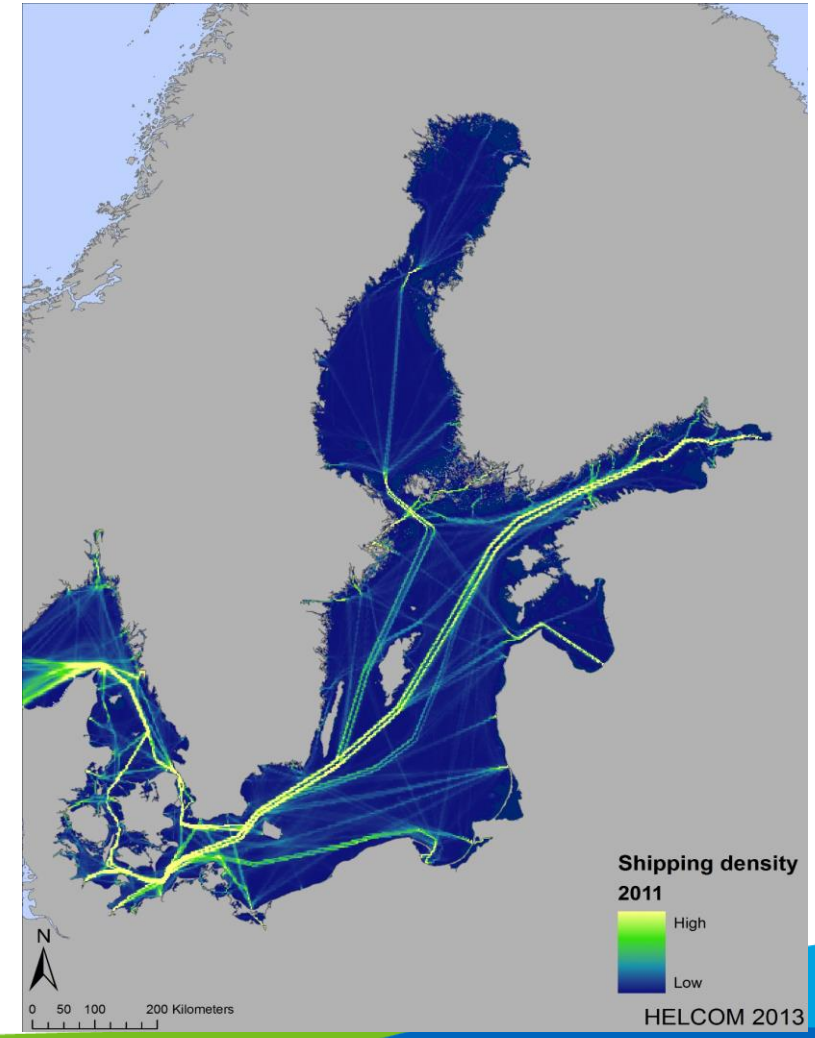


Onko meriliikenteellä merkitystä?

Kansainvälisen meriliikenteen aiheuttamat typenoksidien päästöt/emissiot Itämeren alueella vuonna 2011 (mg NO_2 per vuosi ja per 50×50 km laskentaverkko).



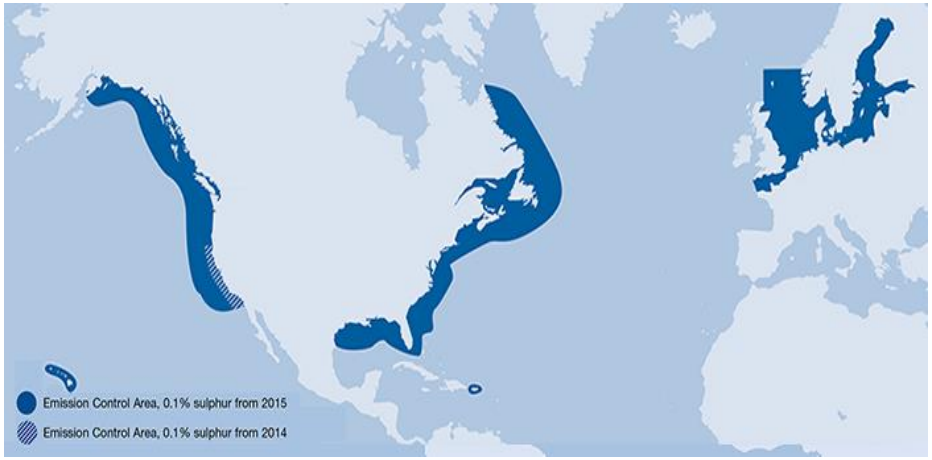
Meriliikenteen tiheys Itämerellä 2011 (kuukausikeskiarvo)



Miksi Itämeren NECA-alue?

- 2007 HELCOM:n Itämeren toimintaohjelma: tavoitteena meren hyvä tila vuonna 2021, maakohtaiset ravinnekuormituksen vähennystavoitteet ja sallittu maksimikuormitus, toimia kaikille sektoreille, NECA-hakemuksen valmistelun käynnistäminen,
- Suomen toiminta ollut johdonmukaista ja perustunut Suomen hallituksen linjauksiin
- Tanska laatinut tiekartan Pohjanmeren ja Englannin kanaalin sekä Itämeren typenoksidien erityisalueiden (NECA) päätöksenteon valmisteluaikataulusta: hakemus IMO:on 2016, voimaan 1.1.2021
- Kaikki Pohjanmeren maat sekä kaikki muut Itämeren maat, Suomea lukuun ottamatta, ovat ilmaisseet valmiutensa hyväksyä esitetyn tiekartan (Suomen hallitus linjaa x.3.2016)
- EU:n meristrategiadirektiivi; edellyttää toimenpiteitä meren hyvän tilan saavuttamiseksi v. 2020 mennessä, ml. NECA

Mitä tarkoittaa Itämeren NECA-alue?



Pohjois-Amerikan (USA:n ja Kanadan rannikkoalueen) 1.1.2016 voimaan tulleet NECA-alueet ja ehdotetut Pohjanmeren ja Englannin kanaalin sekä Itämeren NECA-alueet

- Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) voi myöntää laivojen typenoksidipäästöjen erityisaluestatuksen (NECA-alue) ko. merialueen rantavaltioiden hakemuksesta
- NECA-alueella noudatettavat tiukemmat NOx-päästörajat koskisivat 1.1.2021 jälkeen rakennettavia uusia aluksia
- Kaikki ennen 1.1.2021 rakennetut alukset voivat jatkaa nykyisellään elinkaarensa päähän (20 – 30 v)
- Voidaan toteuttaa joko asentamalla katalysaattori (vrt. autot) tai siirtymällä nesteytetyn maakaasun (LNG) käyttöön polttoaineena.

Ympäristöministeriön NECA-työryhmä

- Ministeri Tiilikaisen toimeksiannosta YM kutsui koolle NECA-työryhmän, jossa edustettuina YM, LVM, TEM, Trafi, EK, Kemianteollisuus ry, Metsäteollisuus ry, Teknologiateollisuus ry ja Suomen Varustamot ry
- Tehtäväksi annettiin:
  - luoda yleiskuva merenkulun ympäristösääntelyn merenkululle aiheuttamista kustannuksista sekä yhteinen käsitys, joka luo pohjaa Suomen poliittiselle päätöksenteolle NECA-hakemuksen tiekartasta päätettäessä
  - tarkastella olemassa olevaa tietopohjaa ja sen riittävyyttä sekä mikäli katsotaan tarpeelliseksi päivittää jo tehtyjä selvityksiä ja laskelmia, jotka liittyvät Suomen merenkululle ja elinkeinoelämälle mahdollisesti aiheutuviin kustannuksiin, hyötyihin ja kilpailukykyyn.

NECAn kustannukset

- Koska NECA -määräykset koskevat vain uusia laivoja, kustannukset tulevat varustamojen ja kuljetusasiakkaiden kannettavaksi vähitellen,
- Laivan tyypillinen elinikä on noin 20 – 25 vuotta, kustannusvaikutukset jakautuvat pitkälle aikavälille voimaantulon jälkeen 2021 ulottuen aina 2040 –luvulle,
- Trafin tuoreen arvion mukaan Suomeen suuntautuvan meriliikenteen osalta kustannukset katalysaattorivaihtoehdossa olisivat n. 6 milj. € v. 2025 ja v. 2040 n. 30 milj. €/vuosi (sis. investointikustannukset n. 10 milj. €/vuosi, käyttökustannukset n. 17 milj. €/vuosi, huoltokustannukset n. 3 milj. €/vuosi, katalysaattorielementtien vaihtokulut).

Tarjoaa myös mahdollisuuksia

Suomessa on vahvaa osaamista

- laivojen typpipäästöjä vähentävien katalysaattoreiden valmistamisessa
- vaihtoehtoisten polttoaineiden käytössä (LNG ja bioöljy)
- ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden laivojen suunnittelussa ja rakentamisessa

Hallituksen tavoite; Suomesta cleantechin edelläkävijä

NECA-työryhmä; Kustannusarvioiden jatkotyöstämistä tulisi jatkaa kansallisesti:

- **kokonaisselvityksen tekemiseksi** merenkulun kansainvälisen ympäristösääntelyn vaikutuksista Suomen elinkeinoelämälle ottaen huomioon sääntelyn epäsuorat vaikutukset mm. työllisyyteen ja kilpailukykyyn sekä myös myönteiset vaikutukset teknologiakehitykseen ja Suomen toimintaan globaalin ”cleantechin” alalla,

- **kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiskeinoista ja ohjausmekanismeista meriliikenteessä**. Näitä ovat mm. **hiilitonnin hinnoittelu** sekä tarvittavien selvitysten tekeminen Suomeen suuntautuvalle meriliikenteelle aiheutuvista kustannuksista. Tietoja tarvitaan Suomen kantojen tukena kansainvälisissä neuvotteluissa.

Tunnistetut **tietotarpeet tulisi selvittää vuoden 2016 aikana**. Työryhmä ehdottaa, että vastuuministeriöt LVM, TEM ja YM varmistavat työn käynnistämisen yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

HELCOM hakemus

Ympäristöministeriö edustaa Suomea HELCOM:ssa ja vastaa vuosikokouksen asioiden koordinaatiosta yhteistyössä muiden ministeriöiden kanssa.

Itämeren NECA-alueen hakemus ollut vireillä HELCOM:ssa 8 v.

Vuosikokouksessa 10.-11.3.2016 päätös:

- tarkoitus hyväksyä Tanskan laatima tiekartta Pohjanmeren ja Englannin kanaalin sekä Itämeren NECA-alueiden päätöksenteon valmisteluaikataulusta
- NECA-hakemukset toimitettaisiin IMO:n meriympäristökomitean lokakuun 2016 kokoukseen. NECA voimaan 1.1.2021.

