Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

24.4.2018

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Asia: HE 42/2018 MARPOL yleissopimuksen VI liitteen tehtyjen muutosten hyväksymiseksi sekä laiksi merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.

Suomen Varustamot ry "**SV**" puoltaa otsikoidun HE:n hyväksymistä ja voimaansaattamista. Alkuvuonna 2013 ennen IMO:n MEPC 65 kokousta SV lausui LVM:lle seuraavaa.

1. Vastustamme EU COM:n ehdotusta, jolla lisättäisiin EU:n toimivaltaa kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) merenkulun typenoksidipäästöihin liittyen.
2. Jos Itämeri nimetään typenoksidipäästöjen erityisalueeksi (NECA), niin vähintään Pohjanmeri tulee nimetä samanaikaisesti NECA-alueeksi (SECA-viittaus).
3. Esitämme typenoksidipäästöjen erityisalueen (NECA) perustamisen lykkäämistä viidellä vuodella IMO:ssa koska markkinoilla ei ole valmiiksi testattua, toimivaa ja kaupallistettua teknologiaa joka samassa aluksessa yhtä aikaa poistaisi sekä rikki- että typpioksideja.

IMO:n meriympäristönsuojelukomitea (MEPC 65) hyväksyi toukokuussa 2013 Venäjän ehdotuksesta, että typenoksidipäästöjen (NOx) erityisalueiden NECA perustaminen siirretään Pohjois-Euroopassa muttei Pohjois-Amerikassa viidellä vuodella eteenpäin, vuodesta 2016 vuoteen 2021. MEPC 65 kokous tunnisti monia huolenaiheita liittyen olemassa olevaan teknologiaan. **SV** kannatti vahvasti tätä päätöstä. Pidimme NOx Tier III vaatimusten täytäntöönpanoa liian varhaisena koska, oli ongelmia pakokaasujen päästövähennysteknologioiden yhteensovittamisessa. Rikkipesuri- ja katalysaattoriteknologian toimiminen samassa pakokaasulinjassa oli epävarmaa johtuen polttoaineen rikkipitoisuudesta ja pakokaasun lämpötilasta

Tänään SV ei pidä NECA-alueen perustamista ongelmallisena. Arviomme, että LNG tulee uusiutuvien polttoaineiden lisäksi, olemaan päävaihtoehdot uusissa aluksissa 1.1.2021 jälkeen. Tällä hetkellä Suomeen suuntautuvassa liikenteessä LNG –käyttöisiä aluksia ovat, esim. Viking Grace, Turva, Polaris ja Mega Star. ESL-Shipping kaksi LNG –käyttöistä kuivarahtialusta ja Containerships Ltd:n uudet niin ikään LNG-käyttöiset konttialukset tulevat lähiaikoina liikenteeseen.

NECA:sta aiheutuvat lisäkustannukset ovat huomattavasti vähäisemmät kuin rikkisääntelyn vastaavat ja toteutuvat vain perinteisessä katalysaattorivaihtoehdossa ollen noin 30 MEUR vuoteen 2040. LNG- tai uusiutuvien polttoaineiden vaihtoehdoissa ei ole erillistä "typpilisää",

HELCOM selvityksen mukaan laivaliikenteen aiheuttama typpikuormitus Itämerellä vuonna 2016 oli noin 13 500 tonnia (vastaa noin 2-3 % kokonaistyppikuormituksesta). NECA määräysten Tier III tason vaatimusten tullessa voimaan 1.1.2021 uusien alusten typpipäästöt vähenee 85 – 95%.

Olof Widén
Senior Advisor