HE 71/2021 vp: Merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muutos



Eduskunnan ympäristövaliokunta 12.5.2021

Laura Sarlin, liikenne- ja viestintäministeriö

HE:n 71/2021 vp keskeinen sisältö

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään seuraavia aiheita koskevia muutoksia:

a) alusjätedirektiivin (2019/883/EU) kansallinen täytäntöönpano

b) alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimistusten sääntely

c) öljyn päästökiellon laajentaminen biopolttoaineisiin ja öljypäästömaksun laajentaminen sisävesille

d) tiettyjen rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen

e) painolastivesisääntelyn soveltumisen rajoittaminen eräiden jäänmurtajien osalta.

Samalla esityksellä ehdotetaan muutoksia alusrekisterilakiin, alusturvallisuuslakiin, laivavarustelakiin ja turvatoimilakiin.

Alusjätedirektiivi: määritelmät ja soveltamisala

- Satama: paikka tai maantieteellinen alue, joka on varustettu niin, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia. Jo nykyisin vähäisiä paikkoja ja alueita koskeva kansallinen rajaus
- Nimenomaisesti vähäisiksi tulkittaisiin:
  - alle 25-paikkaiset huvivenesatamat
  - venevalkamat
  - mökkiyhteyslaiturit
  - lyhytaikaiseen asiointiin tarkoitetut kauppojen, ravintoloiden ja kahviloiden laiturit
  - kalastussatamat, jotka ovat vain yksittäisen ammatinharjoittajan käytössä
- Maantielain nojalla maantielauttojen lauttapaikat eivät olisi sääntelyn piirissä (maantielaki), mutta vesibussien ja yhteysalusten laiturit olisivat

Alusjätedirektiivi: satamien vastaanottolaitteita koskevat vaatimukset

- Direktiivin vaatimuksen mukaisesti kaikissa satamissa on oltava riittävät vastaanottojärjestelyt niitä tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin oleville jätteille
- Yhteysalus- ja vesibussisatamille vain direktiivin minimivaatimus, kalastussatamissa edellytettäisiin lisäksi sekajätteen vastaanottoa
- Huvivenesatamien vaatimukset vaihtelisivat sataman käyttötarkoituksen mukaan:
  - Vierasvenesatamissa vähintään sekajätteet ja käymäläjätevedet
  - Kotisatamissa (pääsääntöisesti yli 3 yön satamakäynnit) öljyiset, vaaralliset ja sekajäte sekä käymäläjätevedet
  - Kuten nykyisinkin, huvivenesataman pitäjä voisi sopia toisen lähialueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta ja välttyy siten oman jätehuollon järjestämisestä omassa satamassa
- Muissa (= kauppamerenkulun) satamissa nykyisen lain mukaisia keräysvaatimuksia täydennettäisiin:
  - Uusina vaatimuksina yhdyskuntajätejakeet (pahvi, bio, metalli jne.), käytetyt paristot ja akut sekä sähkö- ja elektroniikkaromu
  - Nykyiset vaatimukset olisivat edelleen voimassa: öljyiset jätteet, haitalliset nestemäiset aineet, käymäläjätevedet, kiinteät jätteet ja rikkipesureista tulevat jätteet; myös lastijäämät eli kyseisiä aineita sisältävät pesuvedet

Alusjätedirektiivi: satamien jätehuoltosuunnitelmat

- Direktiivin mukaisesti kaikkien satamien tulisi laatia jätehuoltosuunnitelma viideksi vuodeksi kerrallaan (nyk. kansallisesti 3 vuotta)
- Jatkossa kaikki satamat voisivat tehdä yhteisiä jätehuoltosopimuksia, kun nykyisin se on mahdollista vain huvivenesatamille
- Kuten nykyisin, huvivenesatamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyy kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, muiden satamien suunnitelmat ELY-keskus
  - Uusi ehdotus: kalastussatamien, joihin puretaan vuosittain alle 20 000 kg saalista, suunnitelmat hyväksyisi kunnan ympäristönsuojeluviranomainen (ei ELY)
- Jatkossa myös ELY-keskus voisi periä maksun jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä
- Kauppamerenkulun satamien tulee viedä keskeiset sataman jätehuoltoa koskevat tiedot unionin merenkulun tietojärjestelmään
  - Kuten nykyisin, kaikkien jätehuoltosuunnitelma tulee viedä ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Järjestelmää päivitettäisiin, jotta se palvelisi paremmin

Alusjätedirektiivi: Jättöpakko, ennakkoilmoitukset ja jätemaksut sekä niitä koskevat vapautukset

- Direktiivin mukaisesti säädettäisiin aluksia koskevista vaatimuksista sekä niistä myönnettävistä vapautuksista
  - velvollisuus jättää alusjätteet satamaan
  - jätteiden ennakkoilmoitus (koskee vain yli 300 GT aluksia)
  - jätemaksun maksuvelvollisuutta
- Maksujärjestelmä:
  - Sataman pitäjän on katettava jätehuollon aiheuttamat kustannukset sataman käyttäjiltä perittävillä maksuilla
  - Kuten nykyisin, öljyisten jätteiden, käymäläjätevesien ja kiinteiden jätteiden jättämistä koskevan maksun suuruus ei saisi riippua jätteiden jättämisestä tai jätteiden määrästä (nk. ei erityismaksua -järjestelmä)

Alusjätedirektiivi: raportointi ja viranomaistehtävät

- Kalastusvälineisiin tarttuneiden jätteiden (nk. passiivisesti kalastettu jäte) määriä on seurattava ja seurantatiedot toimitettava komissiolle. LUKE keräisi tiedot kalastajille kohdistetuilla kyselyillä ja ilmoittaisi tiedot komissiolle
- Alusten valvonta
  - Kauppamerenkulun alusten valvontaa koskevia vaatimuksia tarkennetaan direktiivin mukaisesti. Traficom valvontaviranomainen, kuten nykyisinkin
  - Rajavartiolaitos ja poliisi valvoisivat muiden alusten jättöpakkoa muiden valvontatehtäviensä puitteissa

Alusten välisten lastinsiirtojen ja polttoaineen toimistusten sääntely

1. Laajennetaan öljylastien siirtoja koskeva sääntely koskemaan myös **haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtämistä sekä polttoaineen toimistusta alukselta toiselle**
   i. Operaatiot olisi sallittu vain satamissa ja erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä
   ii. Traficom nimeää siirroille tarkoitetut alueet neuvoteltuaan muiden viranomaisten kanssa ja kuultuaan sidosryhmiä
   iii. Traficom voi kieltää suunnitellun operaation meriympäristön suojeluun ja alusliikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä
   iv. Operaatioista olisi tehtävä viranomaisille ennakkoilmoitus
   v. Aluksella tulee olla operaatiosta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö, joka on pätevä tehtävään
2. Sääntelyä ei kuitenkaan laajennettaisi niihin vaatimuksiin, jotka koskevat IMO-sääntelyssä tarkoitettuja standardiasiakirjoja. Sen sijaan edellytettäisiin siirtojen huomiointia aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmässä.
3. Lisäksi lukuun ehdotettaisiin eräitä teknisiä muutoksia: alueiden nimeämisestä olisi kuultava myös alueen pelastusviranomaista; sääntelyä ei sovellettaisi Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin (PV:n ja RVL:n toiveesta)

Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

- Öljyn päästökielto laajennettaisiin kivennäisöljyihin rinnastettaviin aineisiin, kuten biopolttoaineisiin
  - Vastaavasti myös sanktiot laajenisivat koskemaan näitä aineita
- Lisäksi laajennettaisiin öljypäästömaksun alueellinen soveltamisala sisävesille
  - Tarkoituksena, että poliisi olisi tutkintaviranomainen, ja maksun määräisi Rajavartiolaitos

Rikkisääntelyn tarkentaminen

- Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA auditoi vuonna 2018 rikkidirektiivin implementointia Suomessa. EMSAn tuolloin havaitsemat puutteet sääntelyssä ehdotetaan korjattaviksi:
  - Tullin voisi suorittaa näytteenottoa myös bunkrauksen yhteydessä
  - Tulli voisi vaatia polttoaineen toimittajaa korjaamaan tilanteen, jos tämä on toimittanut vaatimustenvastaista polttoainetta
  - Vaatimusten vastaisen polttoaineen toimittamisesta olisi myös mahdollista määrätä sakkorangaistus
- EMSA kiinnitti huomiota myös alusten rikkipäästöjä koskevan seuraamusjärjestelmän tehottomuuteen. Rikkipäästöjä koskevasta hallinnollisesta sanktiosta on tarkoitus säätää erikseen

Painolastivesisääntely ja jäänmurtajat

- Ehdotetaan, että painolastivesisääntelyä ei sovellettaisi tiettyihin Väyläviraston käyttämiin jäänmurtajiin
- **Kotimaisten** alusten osalta rajaus koskisi vain yli 30 vuotta vanhoja aluksia
  - Käsittelylaitteistojen asentaminen näille neljälle murtajalle maksaisi valtiolle noin 3 miljoonaa euroa, mikä ei ole kovin kustannustehokasta ottaen huomioon ympäristövaikutusten rajallisuuden ja alusten jäljellä olevan käyttöiän
  - Uusille aluksille laitteistot asennettaisiin (ne on asennettu myös jo neljälle Arctian murtajalle)
- Painolastivesisääntelyä ei sovellettaisi myöskään **ulkomaisiin** murtajiin, jotka tarjoavat Suomelle jäänmurtopalveluita valtiosopimuksen perusteella
  - Ruotsi ja Venäjä ovat vapauttaneet ovat murtajansa painolastivesisääntelyn piiristä, joten ne eivät saisi operoida Suomessa ilman ehdotettua rajausta