LAUSUNTO

31.10.2024

Venealan Keskusliitto Finnboat ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto tähän Itämeren tilan parantamisen kannalta äärimmäisen tärkeään lakiesitykseen. Hallituksen esityksessä keskitytään käymäläjäteveden ja harmaan veden päästöihin sekä päästöihin rikkipesureista, joiden osalta sääntelyä on tarpeen täydentää. Itämeren kunto on huono ja nimenomaan laivojen päästöt ovat maa- ja metsätalouden lisäksi merkittävä Itämeren kuormittaja. Venealan Keskusliitto kannattaa esitystä lähes kaikilta osin. *Esitetyn päästökiellon mukaan harmaan veden päästäminen veteen olisi kielletty Suomen vesialueella aluksesta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tai tätä pienemmästä aluksesta, joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä ja jonka rungon pituus on yli 24 metriä. Soveltamisala olisi siten sama kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen määräyksissä ja merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 1 §:n säännöksissä, jotka koskevat alusten käymäläjätevesipäästöjen ehkäisemistä ottaen kuitenkin huomioon Euroopan unionin huviveneitä koskevan suunnittelua, valmistusta ja tuotteiden vapaata liikkuvuutta koskevan direktiivin 2013/53/EU.*

Huvivenedirektiivi ei tunne käsitettä kuinka monta henkilöä vene saa kuljettaa, joten ymmärtääksemme hallituksen esityksessä viitataan huvivenedirektiivin sijaan MARPOL:iin. Laki 1712/2015 huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista kattaa huviveneet, vesiskootterit ja niiden varusteet ja k.o. lailla pannaan täytäntöön huviveneistä ja vesiskoottereista sekä direktiivin 94/25/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/53/EU.

Esityksessä mainitaan, että HELCOMissa laadittuun Itämeren toimintaohjelmaan on kirjattu, että vuoteen 2027 mennessä suoritetaan tutkimus ja vaikutustenarviointi, jossa selvitetään harmaiden vesien määrät ja vaikutukset sekä laivojen mahdollisuudet kuljettaa ne satamien vastaanottojärjestelmiin tai hoitaa niiden käsittely laivalla, ennen kuin ne päästetään mereen. Myös HELCOM:n toimenpiteet harmaiden vesien osalta on siis kohdistettu oikeaoppisesti sinne, missä toimenpiteillä on vaikutusta, eli laivoihin.

Esityksen vaikutusarviossa kuitenkin mainitaan epäjohdonmukaisesti myös huviveneet nimenomaan harmaavesien päästökiellon osalta, mitä pidämme suhteettomana ja huvivenedirektiivin vastaisena sääntelynä. Jos harmaavesisääntely ulotettaisiin huviveneisiin, niin niiden osalta ympäristöä parantava vaikutus olisi marginaalinen veneisiin vaadittaviin kohtuuttomiin muutostöihin nähden.

4.2.1.3 Harmaan veden päästökielto

…Lisäksi kustannuksia määrittää harmaiden vesien käsittelykyvyn suhde päästökiellon edellyttämään toimintamalliin. Päästökielto edellyttää, että harmaat vedet tulisi säilyttää aluksella Suomen aluevesillä purjehtimisen ajan ja joko jättää ne satamaan tai päästää ne veteen Suomen aluevesirajan ulkopuolella. Vedet voidaan johtaa aluksen harmaavesi-, käymäläjätevesi- tai painolastivesitankkiin. Painolastivesitankkiin säilöttyjen harmaiden vesien satamiin toimitus voi vaatia ylimääräisten putkien asentamista. Lähtökohtaisesti painolastivesitankkeihin säilötyt harmaat vedet puretaan mereen aluevesirajan ulkopuolella. Tarvittavan tankkikapasiteetin ja putkistojen asentaminen voi edellyttää rakenteellisia muutoksia aluksille. Voi myös olla, ettei aluksella ole tilaa asentaa ylimääräisiä tankkeja. Muutosten laajuus on aluskohtaista ja ne voivat laajimmillaan edellyttää alusteknistä suunnittelua ja aluksen uudelleen luokitusta. Arvio tankin ja putkiston kokonaiskustannuksesta sisältäen hankinnan ja asentamisen vaihtelee aluslajista ja koosta riippuen. Huvialuksille kustannuksia syntyisi noin 500–20 000 euroa per alus.

Arvion mukaan jonkinlainen lisäasennustarve voisi enimmillään koskea noin 3 000 alusta tai venettä. Lisäasennustarve koskisi enimmillään noin tuhatta huvivenettä, noin 30 huvialusta, eli yli 24 metriä pitkiä aluksia, noin 250 alusrekisterin aluksia pois lukien ulkomaan liikenteen alukset sekä noin 1500 Suomen satamissa vuosittain käyvää ulkomaan liikenteen alusta.

Vuoden 2022 liikenteeseen perustuva karkea arvio kauppamerenkulun ja huviveneiden liikenteen päästökieltoalueella tuottamista satamille tuotavista uusista harmaista vesistä lienee noin 0,07 miljoonaa kuutiometriä, joka pohjautuu oletukseen, että ro-ro-matkustajaliikenne toimittaa jo nyt hyvin pitkälti harmaat vetensä käsiteltäväksi satamiin ja jäljelle jääneestä muusta liikenteestä myös kolmasosa tekee näin.

Emme näe järkeväksi ulottaa harmaavesien päästökieltoa huviveneisiin niiden marginaalisen ympäristövaikutuksen johdosta. Vaatimus olisi suoraan sanottuna kohtuuton. Harmaavesien keruujärjestelmien rakentaminen huviveneisiin ei useimmiten ole edes teknisesti mahdollista veneiden pienen koon takia. Huviveneiden rakenteita säädellään huvivenedirektiivillä ja myös vanhojen huvivenedirektiivin piiriin kuuluvien tai sitä ennen valmistettujen veneiden päivittäminen jälkiasennettavilla putkisto- ja säiliöratkaisuilla olisi kustannuksiltaan kohtuutonta veneen arvoon nähden. Hallituksen esityksessä on myös ristiriita harmaavesien osalta. Määrittelyosiossa Harmailla vesillä tarkoitetaan *”yleisesti laivan keittiöistä, pesukoneista ja suihkuista tulevia talousvesiä”*. Huviveneet eivät siis tämän määritelmään mukaan kuulu asetuksen harmaavesien piiriin. Tämä on linjassa esityksen hengen ja esityksessä viitattujen kansainvälisten MARPOL-yleissopimusten kattavuuden kanssa. IMO:n kansainväliset yleissopimukset koskevat lähes poikkeuksetta laivoja.

Huviveneet liikkuvat pääsääntöisesti Suomen aluevesillä, joten sääntely koskisi suhteellisesti eniten veneitä, joiden vaikutus ympäristöön on kaikista aluksista pienin. Huviveneiden käymäläjätetankkien 30–40 litran kapasiteetti on aivan liian pieni harmaille vesille. Harmaiden vesien ohjaaminen septitankkiin johtaisi tankin hyvin nopeaan täyttymiseen ja tarpeeseen laskea tankin käymäläjätettä mereen, jolloin hyvää tarkoittavan asetuksen aiheuttamat ympäristövaikutukset olisivat negatiivisia. Samoin jo nykyisellään kapasiteetin rajoilla toimivien septin imutyhjennysasemien kapasiteetti ei riitä kattamaan yhdistetyn harmaan veden ja käymäläjätteen vastaanottoa. Suomen kansainvälisen mittapuun mukaan hyvin pienissä venesatamissa ei ole erillistä harmaiden vesien vastaanottoa eikä sitä ole järkevää eikä kustannustehokasta myöskään rakentaa. Huviveneiden harmaat vedet ovat pääasiassa tiskivesiä, joiden mereen laskettavien määrien vähentäminen hoituu parhaiten kehittämällä venesatamien tiskipaikkoja ja tiedottamalla niiden hyödyntämisen tärkeydestä.

Lakialoite LA 17/2023 vp on yksiselitteinen ja rajaa huviveneet aluksista aiheutuvia harmaavesipäästöjä ehkäisevän lain ulkopuolelle. Ymmärtääksemme huviveneisiin viittaaminen hallituksen esityksen HE 178/2024 vp vaikutusarvioinnissa on lapsus ja toivomme, että esitys korjataan tältä osin.

Kunnioittaen,

Jarkko Pajusalo
toimitusjohtaja, Venealan Keskusliitto Finnboat ry
jarkko@finnboat.fi
puh. 040 673 4032