Lausunto Lakialoitteesta LA 17/2023

Suomen Sisävesiliitto ry

Asiamies Veikko Hintsanen

Hiirenkirkontie 60

29420 Purola

Email : veikko.hintsanen@outlook.com

Lausunto Lakialoitteesta LA 17/2023

Arvoisa valiokunta,

Suomen Sisävesiliitto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto.

Lakialoite LA 17/2023 ehdottaa käymäläjätevesien, harmaavesien, kiinteiden jätteiden ja rikkipesurivesien päästämisen kieltämistä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä Itämeren suojelemiseksi. Suomen Sisävesiliitto ry kannattaa toimen täytäntöönpanoa. Tällaiset toimet ovat välttämättömiä Itämeren herkkien ekosysteemien suojelemiseksi ja meren saastumisen vähentämiseksi.

Suomen Sisävesiliitto tahtoo samalla, kun tukee lakiesitystä, tuoda huolensa esille siitä, miten tähän tilanteeseen on tultu ja miten liikenteen aiheuttamia tulevia kustannuksia voitaisiin minimoida ja Suomen ulkomaan kaupan aiheuttamia liikenteen niin rikkiongelmia kuin kokonaispäästöjä samalla vähentää ratkaisevasti EU ssa sovitun liikennestrategian toteuttamisilla..

Rikkipesurivedet

Suomen Sisävesiliitto katsoo, että toimet ovat oikeansuuntaiset, koska rikkipesurivedet ovat merkittävä Itämerta saastuttava päästölähde. Rikkipesurivedet sisältävät raskasmetalleja ja rikkiyhdisteitä, jotka vahingoittavat meren ekosysteemiä. Vaikka rikkipesurit vähentävät alusten ilmaan pääseviä saasteita, niiden pesuvedet saastuttavat merta. Nykyinen oikeustila sallii haitallisten rikkipesurivesien laskemisen Itämereen, mikä on huolestuttavaa, koska Itämeri on yksi maailman saastuneimmista meristä ja erityisen herkkä saasteille mataluutensa ja hitaan veden vaihtuvuuden vuoksi.

Suomessa rikkipesurivesien päästöjä minimoivaa toimintaa olisi voitu aloittaa jo 2010-luvulla, kun sovittiin toimenpiteistä rikkidirektiivin toteuttamisessa, valitsemalla EU-tavoitteisen liikennejärjestelmän kokonaistavoitteiden toteuttaminen osaoptimointien sijaan. Osaoptimoinnit liikennejärjestelmätavoitteiden "Suomi on Saari" toteuttamiseksi kotimaan kuljetusten osalta kärsijäksi tuli Itämeri.

Vuoden 2013 rikkidirektiivin päätösten tekemisessä tahdottiin edetä mallilla, jota Suomen Sisävesiliitto kuvaa lausunnossaan HE 178/2024. Suomen malliksi valittiin kokonaiskehittämisen sijaan rikkidirektiivin kompensaatiot niin, että Suomen ulkomaankauppaa toteutetaan maksimoimalla Itämeri-luokan kappaletavara- ja konttialusten ekonomiaa ja yritetään tulla toimeen rikkipesurimenetelmillä saavutettavilla eduilla. Metsäteollisuudelle kompensaatio toteutettiin rekka-liikenteen painorajoituksia nostamalla.

Valittiin kompensaatiolinja, jolla edettiin vastoin EU-liikennestrategiassa edellytettyjä rekkaliikenteen siirtovaatimuksia vesille. Tämä tarkoitti, että sen sijaan, että Suomen logistista

liikennetaloutta olisi kehitetty EU-tavoitteisesti ja kokonaisvaltaisesti, vähärikkisiä polttoaineita jo silloin käyttävien sisävesi/Itämeri-laivojen alusten toimintaedellytyksiä TEN-T-verkoilla ja liikennemuotosiirroilla olisi kehitetty, toimittiin täysin päinvastaisesti.

Valittu malli edellytti rikkihaittojen siirtoja nyt esiin tulleen korjaustarpeen mukaisesti. Sen lisäksi maahamme on saatu rekka-liikennettä kehittäen syntymään suuret korjausvelat ja kokonaisvaltainen EU-tavoitteita räikeästi rikkova liikennejärjestelmäkokonaisuus, kuten HE 178/2024 Suomen Sisävesiliitto kuvaa.

Suomen Sisävesiliitto lämpimästi suosittelee lakialoite LA 17/2023 hyväksymistä, mutta samalla huomauttaa, että Liikenne 12 -työryhmän edellytetään selvittävän eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnossa LiVL 5/2024 vp antamaa vaatimusta tutkia sisävesiemme käytön kokonaisvaltaisesti ja perusteellisesti EU-tavoitteiseen liikennekäyttöön ja sisävesiliikenteen merkitystä valtakunnan liikenne- ja ympäristötavoitteisiin.