EDUSKUNTA
RIKSDAGEN

KIRJALLINEN ASIANTUNTIJALAUSUNTO
Kansanedustaja Pauli Aalto-Setälä
15.11.2024

HE 178/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen liitteiden muutosten ja Lontoon pöytäkirjan liitteiden muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

LA 17/2023 vp Lakialoite laiksi merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Itämeri on yhä yksi maailman saastuneimmista meristä. Yksi merkittävistä Itämerta vahingoittavista päästölähteistä ovat matkustaja- ja rahtiliikenteen jätevedet. Itämerellä liikennöi päivittäin noin 2 000 alusta, jotka laskevat arviolta 20 000 tonnia vuorokaudessa jätevesiään Itämereen.

Siksi hallituksen esityksessä 178/2024 vp esitettävät lainsäädäntömuutokset ovat erittäin tarpeellisia Itämeren tilan parantamiseksi. Kiitän siitä, että esityksen virkamiesvalmistelussa on otettu laajasti huomioon lakialoitteeni 17/2023 vp merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.

Kiinnitän asiantuntijalausunnossani huomiota erityisesti kolmeen kohtaan, joiden osalta näen tarvetta huomioille muuten kiitettävässä esityksessä.

Hallituksen esityksen mukaisen merenkulun ympäristönsuojelulain 9 §:ssä säädettäisiin niin kutsutusta saaripoikkeuksesta, jonka nojalla Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisillä reiteillä otettaisiin käyttöön uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä koskeva vapautus alusten 31. päivään joulukuuta 2029 asti käyttämään energiaan muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten liikennöimillä matkoilla. Saaripoikkeus on Itämeren kannalta mahdollisuus kuormittaa merta edelleen. Lisäksi, mikäli alus poikkeaa Ahvenanmaalla, vaikuttaisi

se myös kilpailuun kielteisesti. Asetelmasta kärsisi poikkeuksen ulkopuolelle jäävä Vaasan ja Uumajan välinen liikenne. Kilpailuasetelman vääristymisen lisäksi saaripoikkeuksen jatkumiselle ei myöskään ole pätevää siirtymäaikaan liittyvää teknistä syytä: kysymys olisi vain käytettävän polttoaineen vaihtamisesta ympäristöystävällisemmäksi, teknologiasta uudistumista ei siten tarvittaisi. Kannustan siksi valiokuntaa harkitsemaan saaripoikkeuksen käyttöönoton tarpeellisuutta. EU:n asetuksen suoman poikkeuksen käyttöönotto ei ole eduksi Itämeren terveydelle eikä avoimelle taloudelliselle kilpailulle.

Toiseksi kiinnitän huomiota hallituksen esityksen ehdotettuihin siirtymäaikoihin. Käsitellyn käymäläjäteveden ja niin sanotussa avoimessa kierrossa käytetyistä rikkipesureista peräisin olevan pesuveden päästökiellot tulisivat voimaan 1.7.2025. Päästöt suljetussa kierrossa käytetyistä rikkipesureista veteen kiellettäisiin 1.1.2029 alkaen ja harmaan veden päästäminen 1.1.2030 alkaen.

Suljetun kierron rikkipesurivesien pitkään siirtymäaikaan tulisi suhtautua varauksella. Käytännössä rikkipesureiden käyttö voidaan jo nykyisellään välttää siirtymällä öljystä dieseliin polttoaineena. Rikkipesurit ovat olleet kustannustehokas tapa noudattaa meripolttoaineiden rikkirajaa, mutta käytännössä mereen päätyy pesureiden käytön seurauksena runsaasti muun muassa metalleja ja orgaanisia yhdisteitä. Koska haitallisista rikkipesurivesistä eroon pääseminen ei vaadi teknisiä muutoksia, tulisi siirtymäaikaa lyhentää. Meriluonnon suojelun kiireellisyyden tulisi mennä asiassa kustannustehokkuuden edelle.

Myöskään harmaiden vesien osalta siirtymäaikaa tulisi harkita. Usein esiintyvä tekninen väärinymmärrys on, että harmaat vedet tulisi purkaa erikseen, jolloin syntyvä kustannus olisi suurempi. Näin ei kuitenkaan ole: harmaiden vesien purkaminen yhdessä käymäläjätevesien kanssa sisältyy pakolliseen jätemaksuun. Rahtialusten harmaavesinäytteistä on saatu analyysitulosten perusteella korkeita ravinne- ja kiintoainepitoisuuksia, kuten muovia. Siksi niiden kieltämistä tulisi kiirehtiä, ei lykätä. Toisaalta ymmärrän mahdolliset alusten tilanpuutteesta johtuvat haasteet.

Kolmanneksi kiinnitän huomiota riittävään rikkipesureiden pesuvesien päästökiellon valvontaan. Hallituksen esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi päästökiellon noudattamista. Käytännössä valvontaa suoritettaisiin satamavaltio- ja lippuvaltiotarkastuksissa.

Ehdotan valiokunnalle harkittavaksi kunnianhimoisempaa valvontaa. Kun rikkipesurivesien laskun kielto astuu voimaan, syntyy riski, että laivat jatkavat korkeampirikkisen polttoaineen käyttöä ja päästävät sen uudelleen pakokaasuna ilmaan. Kannustan siksi arvioimaan, tulisiko laivaliikenteen päästövalvonnan mittaaminen etävalvontana aloittaa Suomessa uudelleen. Vuosina 2016–2021, kun etämittausjärjestelmä on ollut käytössä, viranomaisille on pystytty mittaamaan Suomen vesialueilla noin 20 000 laivaa vuodessa. Riittävä valvonta on edellytys sille, että kieltojen noudattaminen toteutuu tehokkaasti.

Toivon, että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä mainitut seikat huomioon.