LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

**Vastine**

14.11.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

# 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 viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen liitteiden muutosten ja Lontoon pöytäkirjan liitteiden muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi (HE 178/2024 vp) ja lakialoitteesta laiksi merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta (LA 17/2023 vp).

Valiokunnalle annettiin 23 kirjallista asiantuntijalausuntoa (liikenne- ja viestintäministeriön oman lausunnon lisäksi. Asiantuntijalausunnon antoivat Ahvenanmaan maakunnan hallitus, sisäministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (VARELY), kansanedustaja Pauli Aalto-Setälä, Arctia Oy, Finnlines Oy, HaminaKotka Satama Oy, Helsingin Satama Oy, Langh Tech Oy Ab, Suomen Sisävesiliitto – Insjöfartsförbundet ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Ilmastopaneeli, Suomen Laivameklarit ry, Suomen Satamat ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Vesitiet ry, Venealan Keskusliitto Finnboat ry, Viking Line Abp, Wasaline/NLC Ferry Oy Ab ja Wärtsilä Oyj Abp.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä vastinetta valiokunnan saamiin kirjallisiin asiantuntijalausuntoihin. Tässä vastineessa otetaan kantaa lausunnoissa esitettyihin muutosehdotuksiin tai muihin toimintaa edellyttäviin ehdotuksiin sekä muihin suurempiin huolenaiheisiin. Esitystä tukeviin tai aihepiiriä yleisellä tasolla kommentoiviin lausuntoihin ei oteta kantaa.

LVM toteaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

## 1. Rikkipesuripäästöjen kielto

Useampi lausunut taho kommentoi rikkipesuripäästöjen kielloille esitettyjä siirtymäaikoja. **Edustaja Aalto-Setälä** esitti lausunnossaan, että suljetun kierron rikkipesuripäästöille esitetyt siirtymäajat ovat liian pitkät. **Suomen varustamot** ja **Finnlines** puolestaan esittivät avoimen kierron rikkipesuripäästöille usean (5 ja 4) vuoden siirtymäaikaa laivayhtiöiden muutosjärjestelyitä varten.

LVM pitää tärkeänä, että voimaantuloaikataulu on sama kuin Ruotsissa, jotta päästökielloista olisi helppo viestiä ulkomaisille aluksille ja jotta vältetään päästöjen siirtyminen naapurimaan aluevesiltä Suomen aluevesille. LVM korostaa myös, että suljetun kierron rikkipesuripäästöjen kiellolle esitetty mahdollistasi lisätankkikapasiteetin asentamisen alukselle, jos aluksella on tarpeen säilöä suljetun kierron ylivuotovesiä Suomen aluevesillä liikennöinnin ajan. LVM pitää esitettyä voimaantuloajankohtaa (1.1.2029) kohtuullisena, koska neljässä vuodessa valtaosa aluksista käy muutenkin kuivatelakalla. Lisäksi on syytä muistaa, että vain noin 1 % kaikista mereen päätyvistä rikkipesurivesistä on peräisin suljetun kierron laitteista, joten avoimen kierron päästöjen kieltäminen on huomattavasti vaikuttavampi toimi ja siksi avoimen kierron päästökiellon nopeampi voimaantulo (1.7.2025) perusteltua. LVM tunnistaa haasteet, joita tiukka aikataulu voi aiheuttaa etenkin aluksille, joiden avoimessa kierrossa toimivat pesurit on tarkoitus muuttaa toimimaan suljetussa kierrossa. LVM kuitenkin huomauttaa, että alus voi täyttää rikkipäästövaatimukset käyttämällä matalarikkistä polttoainetta Suomen aluevesillä liikennöidessään, kunnes se pääsee telakalle rikkipesurin konvertointia varten.

**Suomen varustamot** ja **Langh Tech** esittivät lausunnoissaan, että Suomen tulisi jatkossakin sallia suljetun kierron rikkipesureiden käyttö, viitaten suljetun kierron pesuvesien päästökieltoon. **Langh Tech** ja **Wärtsilä** toivat esiin, että rikkipesureista on hyötyä myös hiilen talteenottolaitteistojen käytön yhteydessä. **Wärtsilä** nosti esille mahdollisuuden asettaa päästökieltojen sijaan päästökriteereitä.

LVM korostaa, ettei hallituksen esityksessä esitetä rikkipesureiden käyttökieltoa vaan pesuvesien päästökieltoa. Jos pesurin pesuvedet on mahdollista säilöä aluksella Suomen aluevesillä liikennöinnin ajan, ne voi jättää maksua vastaan satamaan. Jos aluksella ei ole riittävää tankkikapasiteettia eikä kapasiteettia ole mahdollista kasvattaa, aluksen tulee käyttää Suomen aluevesillä liikennöidessään matalarikkistä polttoainetta. Suurelle osalle Suomeen suuntautuvasta liikenteestä tämä on vain murto-osa koko liikennöintiajasta, joten rikkipesuri laitettaisiin päälle muilla merialueilla liikennöidessä. Tämä mahdollistaisi rikkipesurista hyötymisen myös hiilen talteenotossa. LVM katsoo, että myös suljetun kierron pesureiden pesuvesien päästökielto on tarpeen, koska suljetun kierron rikkipesureiden pesuvedet sisältävät

haitallisia aineita suuremmassa konsentraatiossa kuin avoimen kierron pesuvedet, ja korostaa rikkipesurivesien haitallisten ympäristövaikutusten tulleen osoitetuiksi lukuisissa viimeaikaisissa tutkimuksissa. Myös Ruotsissa ja Tanskassa kielletään suljetun kierron pesuvesien päästäminen. Ruotsin päästökiellon myötä olisi vaara, että jotkut maidemme välisessä liikenteessä olevat alukset päästäisivät Ruotsin aluevesillä liikennöinnin aikana syntyneet pesuvedet Suomen mereen aluevesillä. Lisäksi monet hallituksen esitysluonnoksesta lausuneet tahot esittivät suljetun kierron pesuvesien päästökieltoa. Päästökielto on päästökriteereitä selkeämpi ratkaisu valvonnan sujuvoittamiseksi ja perusteltu myös varovaisuusperiaatteen näkökulmasta huomioiden pesuvesien sisältämät haitalliset ja rehevöittävät aineet.

**Edustaja Aalto-Setälä** lausui rikkipesureiden pesuvesien päästökiellon valvontaan liittyen, että aiemmin käytössä olleen rikkipäästöjen etämittausjärjestelmän käyttöönottoa tulisi harkita uudelleen.

LVM toteaa, että etämittausjärjestelmä oli hyödyllinen alkuvaiheessa, kun Itämeren rikkipesuripäästörajoitukset olivat vasta tulleet voimaan ja päästörajoituksia rikottiin nykyistä useammin. Globaalin päästörajoituksen voimaantulon (2020) jälkeen etämittauslaitteet eivät enää merkittävässä määrin havainneet päästörajaylityksiä, joten järjestelmästä luovuttiin siitä aiheutuvien kustannusten säästämiseksi. Juuri kustannusten vuoksi järjestelmän uutta käyttöönottoa ei ole suunniteltu. On myös syytä huomata, että etämittalaitteet antavat vain indikatiivisia havaintoja rikkipäästörajoitusten mahdollisista ylityksistä ja päästömääräysten rikkominen on aina varmistettava polttoainenäytteellä satamavaltiotarkastuksen yhteydessä. Satamavaltiotarkastuksissa tapahtuvaa rikkipäästörajoitusten valvontaa kohdennetaan riskiperusteisesti ja Liikenne- ja viestintäviraston on mahdollista ottaa näytteitä kohdennetusti aluksista, joihin on asennettu rikkipesuri. Aluksen asiakirjoista voidaan myös tarkastaa, milloin rikkipesuri on ollut käytössä ja milloin/missä alus on vaihtanut polttoainetta.

**Langh Tech** lausui, että EUssa harkitaan avoimen kierron pesuvesien mereen päästämisen kieltoa.

EU-ehdotuksiin liittyen LVM toteaa, että komissio ei ole esittänyt EU-lainsäädäntöä, jolla kiellettäisiin avoimen kierron pesuvesien päästäminen EU:n alueella. Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMOssa neuvotellaan siitä, tulisiko rantavaltioiden rajoittaa rikkipesuripäästöjä omilla vesillään MARPOL-yleissopimuksen tukemana tai velvoittamana, ja EU osallistuu tähän keskusteluun aktiivisesti.

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle toimitetuista **lausunnoista erillisenä asiana LVM** haluaa tuoda valiokunnan tietoon, että hallituksen esityksessä esitetty tieto Tanskassa valmisteltavan suljetun kierron päästökiellon voimaantulosta on jossain

määrin virheellinen: **Tanskassa on poliittinen sopu suljetun kierron päästöjen kieltämisestä 1.7.2029 alkaen, ei 1.1.2029 alkaen**. Ruotsissa juuri lasunnolla olleen luonnoksen mukaan suljetun kierron päästöt kiellettäisiin samassa aikataulussa kuin Suomessa eli 1.1.2029 alkaen. Hallituksen esityksen tieto Tanskan ja Ruotsin avoimen kierron pesuvesien päästökiellon voimaantulosta (1.7.2025) pitää edelleen paikkansa. Tanskan hallituksen on tarkoitus antaa päästökieltoa koskeva esitys parlamentille tänään 14.11.2024. Ruotsissa päästökielto ei edellytä valtiopäivien hyväksyntää. Ruotsin hallitus antanee säädösmuutoksen alkuvuodesta 2025.

## 2. Käsitellyn käymäläjäteveden ja harmaan veden päästökielto

**Suomen Varustamot** esittää, että merenkulun ympäristösuojelulakia (MYSL) muutettaisiin harmaavesipäästökiellon osalta hallinnollien taakan vähentämiseksi siten, että kirjanpitovelvollisuus harmaajätevesilaitaventtiilin sulkemisesta ja suomalaiseen satamaan jätetystä harmaavesimäärästä sallittaisiin tehdä, konepäiväkirjaan tai aluksen lokikirjaan sijasta aluksen käymäläjätevesipäiväkirjaan, kun tämä tulee pakolliseksi MARPOL yleissopimuksen muutosten jälkeen.

LVM huomauttaa, että lakiehdotuksen mukaan merkintä tulisi tehdä aluksen konepäiväkirjaan *tai muuhun aluksen päiväkirjaan*. Siten ehdotettu säännös sallii merkintöjen tekemisen aluksen käymäläjätevesipäiväkirjaan.

**Venealan keskusliitto Finnboat** kommentoi harmaan veden päästökieltoa huviveneiden osalta ja piti tärkeänä, että huviveneet on rajattu päästökiellon ulkopuolelle.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että huviveneet on rajattu ehdotetun harmaan veden päästökieltoa koskevan merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 1 a §:n ulkopuolelle. Hallituksen esityksen vaikutusarviojaksossa kuvataan, että päästökielto koskisi enimmillään noin tuhatta huvivenettä. Tältä osin hallituksen esityksen vaikutusarvioon on jäänyt valitettava virhe, koska ehdotetulla päästökiellolla ei ole vaikutuksia huviveneisiin. Päästökiellon soveltamisalaan kuuluvia aluksia koskevan virkkeen tulisi kuulua (poistettava ylimääräinen osa yliviivattuna):

> Arvion mukaan jonkinlainen lisäasennustarve voisi enimmillään koskea noin ~~3 000 alusta tai venettä. Lisäasennustarve koskisi enimmillään noin tuhatta huvivenettä,~~ 30 huvialusta, eli yli 24 metriä pitkiä aluksia jotka saavat kuljettaa vähintään 15 henkilöä, noin 250 alusrekisterin alusta pois lukien ulkomaan liikenteen alukset sekä noin 1500 Suomen satamissa vuosittain käyvää ulkomaan liikenteen alusta.

**Arctia** ehdottaa, että käymäläjäteveden ja harmaan veden päästökieltoa koskevat ehdotukset rajattaisiin siten, että ne eivät koskisi olemassa olevia jäänmurtajia, koska osaan Arctian vanhemmista murtajista ei alunperin ole rakennettu harmaa- ja

jätevesitankkeja eikä jätteiden säilyttäminen aluksella suuremmissa määrin ei ole mahdollista.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Arctia esitti mainitut huolet myös hallituksen esitysluonnosta koskevassa lausunnossaan. Jatkovalmistelussa huolia arvioitiin ja Väylävirastoa konsultoitiin. Jatkovalmistelussa päädyttiin lisäämään HE:n 6. lakiehdotuksen (MYSL) 5 luvun harmaan veden päästökieltoa koskevaan 1 a §:ään 2 momentti, jonka mukaan päästökieltoa ei sovelleta ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja sopimus- tai valtiosopimuspohjaisesti. Väylävirasto arvioi, että tämä vanhoja jäänmurtajia koskeva rajaus riittää varmistamaan, ettei päästökiellosta aiheudu ongelmia jäänmurtajille.

### 3. Alusjätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

**Edustaja Aalto-Setälä** piti harmaan veden päästökiellon siirtymäaikaa liian pitkänä.

LVM toteaa, että harmaan veden päästökielto ei aiheuta tankkikapasiteetin lisäystarvetta vain pienissä aluksissa, vaan haaste voi koskea myös suuria aluksia. Lisäksi päästökielto voi aiheuttaa muutostarpeita myös satamissa, koska satamien on järjestettävä vastaanotto satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin oleville jätteille. Harmaa vesi puretaan tyypillisesti satamassa yhdessä käymäläjäteveden kanssa, koska se menee lopulta viemäriverkkoon. Koska aluksella kertyvän harmaan veden volyymit ovat tyypillisesti suuremmat kuin käymäläjäteveden, harmaan veden vastaanottaminen voi edellyttää muutostöitä vastaanottoinfrassa. Monissa satamissa on tapana, että alukset tyhjentävät jätevedet säiliöautoon eikä säiliöautojen kapasiteetti välttämättä riitä ottamaan vastaan kaikkea aluksen harmaata vettä. Niissä satamissa, joissa laiturissa olevat vastaanottojärjestelyt sallivat veden ohjaamisen suoraan viemäriverkkoon tai riittävän tilaviin säiliöihin, vastaavaa ongelmaa ei ole. Sataman vastaanottoinfran kehittäminen vaatii yleensä usean vuoden siirtymäajan. LVM toteaa, että monissa HE-luonnosta koskevissa lausunnoissa esitettiin harmaan veden päästökiellolle 10 vuoden siirtymäaikaa, mutta ministeriö piti tätä liian pitkänä. Viidessä vuodessa kaikki alukset käyvät kuivatelakalla osana pakollisia katsastuksia, ja myös satamainfrahankkeet on mahdollista toteuttaa tuossa ajassa.

**Suomen varustamot, Suomen Vesitiet** ja **Arctia** esittivät, että satamissa otettaisiin käyttöön kauppa-alusten käymäläjätevesien ja harmaajätevesien vastaanottovelvoite ja että jätevedet sisällytettäisiin ei erityismaksua -järjestelmän piiriin. **Suomen varustamot** ja **Suomen vesitiet** esittivät, että Suomi vaikuttaisi vastaavien sääntöjen käyttöönottoon myös muissa Itämeren rantavaltioissa.

LVM huomauttaa, että merenkulun ympäristönsuojelulain voimassa olevan 9 luvun 1 §:n mukaan sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on riittävät

vastaanottolaitteet, joihin voidaan ottaa vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätteet. Lisäksi sataman pitäjän on huolehdittava, että satamassa on erilliset vastaanottolaitteet mm. ainakin käymäläjätevedelle. Kiinteiden vastaanottolaitteiden lisäksi satamissa voidaan hyödyntää liikkuvia ja/tai erikseen tilattavia vastaanottolaitteita, kuten säiliöautoja. Harmaan veden vastaanottoa ei ole esitetty lisättävän pakollisena vastaanotettavien jätejakeiden listaan, koska alusten vaihtelevista tankkikapasiteeteista seuraa, ettei harmaata vettä ole tarpeen ottaa vastaan kaikissa satamissa. Jos kuitenkin satamaa tavanomaisesti käyttävät alukset haluaisivat jättää harmaata vettä, MYSL 9 luvun 1 §:n mukaan sataman pitäisi järjestää harmaalle vedelle riittävä vastaanotto. Muun muassa tähän satamien vastaanottovelvoitteeseen sopeutumiseksi hallituksen esityksessä ehdotetaan harmaan veden päästökiellolle viiden vuoden siirtymäaikaa. Koska hallituksen esityksessä ei esitetä harmaan veden vastaanottopakkoa, ei siinä ehdoteta myöskään harmaan veden sisällyttämistä niin sanotun ei erityismaksua -järjestelmän (MYSL 10 luvun 4 §:n 1 momentti) piiriin.

**HaminaKotka Satama** sisällytti lausuntoonsa valiokunnalle aiemman hallituksen esitysluonnosta koskevan lausuntonsa LVM:lle.

LVM toteaa, että luonnosta koskevassa lausunnossa esitettyjä huomioita käymäläjäteveden ja etenkin harmaan veden vastaanottamisesta satamassa koskevia näkökulmia on pyritty huomioimaan jatkovalmistelun aikana HE:n perusteluissa ja varsinkin vaikutusarviossa.

## 4. Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä annettua asetusta (ns. FuelEU Maritime -asetus) täydentävä kansallinen säätely

**Edustaja Aalto-Setälä** kehotti valiokuntaa harkitsemaan saaripoikkeuksen tarpeellisuutta vedoten Itämeren huonoon tilaan, polttoaineiden vaihdon tekniseen toteutettavuuteen ja ongelmalliseen kilpailutilanteeseen.

LVM toteaa, että esitetyllä saaripoikkeuksella lievennetään Ahvenanmaan-liikenteelle EU-sääntelystä aiheutuvia lisäkustannuksia. Suomessa poikkeus kattaisi manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisen matkustaja-autolauttaliikenteen ja näiden alusten satamassaoloajan ahvenanmaalaisissa satamissa. Poikkeuksen soveltamisen ajalta (2025–2029) poikkeuksen piirissä oleville aluksille kertyisi keskimäärin noin 0,5–1,5 miljoonan euron aluskohtainen kustannussäästö. Asetuksen aiheuttaman kustannusvaikutuksen lieventämisellä varmistettaisiin osaltaan Ahvenanmaan-liikenteen toimintaedellytykset. Kyse on huoltovarmuusasiasta, koska Ahvenanmaa on hyvin riippuvainen juuri matkustaja-autolautoista rahdin ja matkustajien kuljetuksessa. Meriliikenne ei ole mantereella sijaitsevalle Merenkurkun seudulle yhtä

kriittinen huoltovarmuustekijä kuin Ahvenanmaalle, joten Ahvenanmaan ja Merenkurkun reitit eivät ole keskenään verrannollisia. LVM myös korostaa, että saaripoikkeusta on mahdollista soveltaa vain vuoden 2029 loppuun saakka. LVM toteaa, että saaripoikkeuksen soveltamisella ei olisi suoria vaikutuksia Saaristomeren tilaan, koska se lisäisi alusten kasvihuonekaasupäästöjä (arviolta noin prosentilla), joilla ei ole merkittävää meriympäristön tilaa paikallisesti heikentävää vaikutusta. Hallitusohjelmassa sovitusti päästökauppalaissa säädetään, että Suomi soveltaa saaripoikkeusta EU:n meriliikenteen päästökauppajärjestelmän puitteissa. LVM näkemyksen mukaan olisi linjakasta, että vastaava poikkeus otetaan käyttöön myös toisessa EU:n keskeisessä meriliikenteen ilmastosäänteleyssä.

**HaminaKotka Satama** katsoi lausunnossaan, että satamanpitäjille osana uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä annettua asetusta täydentävää kansallista sääntelyä esitetyt tehtävät tulevat aiheuttamaan satamille lisätyötä ja -tehtäviä suhteessa nykyiseen sekä aiheuttamaan lisäkoulutustarvetta henkilöstölle ja painetta asiakkailta perittävien hintojen nostamiseen.

LVM toteaa, että Suomen lainsäädännön mukaan Suomessa ei ole sellaista satamaviranomaista kuin monessa muussa EU-maassa, jolle mainitut tehtävät olisi luontevaa osoittaa. Sataman pitäjä on ainut taho, jolla on hallussaan ilmoituksia varten tarvittavat tiedot satamakäynneistä. Siten tiedot tarvittaisiin joka tapauksessa ensin sataman pitäjältä, vaikka joku viranomainen ilmoittaisikin ne viime kädessä eteenpäin EU-järjestelmään. Tämän vuoksi on päädytty esittämään, että sataman pitäjä ilmoittaa tiedot suoraan. LVM:n hallinnonala pyrkii varmistamaan tiedonvaihtoon liittyvien alemmantasoisten säädösten neuvotteluiden yhteydessä, että tiedonvaihto olisi mahdollisimman sujuvaa ja mahdollisimman pitkälle automatisoitua.

**Wärtsilä** lausui asetukseen liittyen muun muassa siitä, että tarvitaan ohjeistus, miten oletuspäästökertoimia matalammat KHK päästöt voidaan sertifioida. Lisäksi Wärtsilä peräänkuuluttaa EU-järjestelmän uudelleentarkastelua, kun IMOssa saadaan valmiiksi kansainvälinen polttoaineiden hiili-intensiteetin sääntely ja taloudellinen ohjauskeino. Muut Wärtsilän kommentit koskevat asetuksen suoraan sovellettavia säännöksiä eivätkä siten liity käsiteltävään hallituksen esitykseen, joten LVM ei ota niihin kantaa.

LVM toteaa Wärtsilän ensimmäisen kommentin liittyvän asetuksen 10 artiklan 4 kohtaan, jonka mukaan yhtiöillä on oikeus poiketa tämän asetuksen liitteessä II esitettyjen well-to-tank-päästökertoimien oletusarvoista edellyttäen, että todelliset arvot on sertifioitu komission hyväksymän järjestelmän mukaisesti. Komissio vastaa asetukseen liittyvistä ohjeistuksista. LVM pitää tärkeänä, että EU-sääntelyn tarpeellisuutta arvioidaan parhaillaan neuvoteltavia IMO-toimia vasten asetuksen 30 artiklan mukaisesti.

**Suomen Biokierto ja Biokaasu** lausui yleisesti uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden saatavuus meriliikenteessä ja piti tärkeänä, että kansallisella tasolla toimitaan vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuuden varmistamiseksi.

LVM tunnistaa tarpeen varmistaa niin globaalilla, EU:n kuin kansallisella tasolla meriliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien riittävä saatavuus. LVM seuraa tilannetta ja pyrkii osaltaan edistämään niiden saatavuutta. Mm. kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma[1] toteuttaa tätä tavoitetta.

## 5. Jakeluinfra-asetusta koskeva täydentävä kansallinen sääntely (satamien maasähkö)

**Suomen satamat, HaminaKotka Satama ja Helsingin Satama** esittivät huolia maasähkön rakentamiseen myönnettävän taloudellisen tuen riittävyyestä ja jatkuvuudesta.

LVM toteaa, että suomalaissatamat ovat saaneet merkittävästi EU-tukea maasähköinvestointeihin, ja kehottaa satamia jatkossakin hakemaan tukea hankkeisiin. Maasähkön kehittämiseen aukeaa lähivuosina todennäköisesti lisää rahoitusmahdollisuuksia eri EU-lähteistä.

**Suomen satamat** ja **Helsingin satama** esittivät maasähkölle alennettua verokantaa, koska se parantaisi maasähkön kilpailuasemaa suhteessa perinteisiin polttoaineisiin. Suomen satamien mukaan alempi verokanta myös kannustaisi maasähkön käyttöönottoon aluksilla ennen vuotta 2030.

LVM on tukenut alennettua verokantaa ja pyrkinyt pitämään asiaa esillä kansallisesti. Alennettu verokanta on esimerkiksi listattu toimena edellä mainitussa kansallisessa liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmassa.

**HaminaKotka Satama** oli huolissaan siitä, että uusiutuvien polttoaineiden tulkinta päästöttömäksi heikentää maasähkön markkina-asemaa merkittäväksi ja vaarantaa investoinnin takaisinmaksun, jos aluksilla ei ole maasähkön käyttövelvoitetta. Satama esitti maasähkön syöttövelvoitteen siirtymäajan (LVM huom: voimaantulo vuodenvaihteessa 2029–2030) jatkamista, jos merkittävällä osalla aluksista ei ole siirtymäajan lopussa valmiutta käyttää laiturissa ollessaan maasähköä. HaminaKotka Sataman näkemyksen mukaan yhtenäinen standardi tai vakiintunut käytäntö siitä, miten maasähkö liitetään alukseen, puuttuu. Tämä voi aiheuttaa tilanteen, jossa eri satamissa ja aluksissa olevat järjestelmät eivät ole keskenään yhteensopivia.

[1] Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2024:10

LVM toteaa, että maasähkön tarjoamisvelvoitetta peilaa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa (FuelEU Maritime) asetettu maasähkön käyttövelvoite, joka koskee samoja aluksia kuin maasähkön tarjoamisvelvoite, joten EU-lainsäädännöllä kysyntää luodaan. FuelEU Maritime -asetus edellyttää käyttövelvoitteen laiminlyönnin sanktiointia, mikä kansallisesti toteutettaisiin nyt käsillä olevan hallituksen esityksen merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 2 §:llä. FuelEU Maritime -asetus salli poikkeamisen maasähkön käyttövelvoitteesta, jos aluksella on käytössä jokin nollapäästöteknologia, joka kattaa kaiken aluksen sähköntarpeen satamassaolon ajan, mutta tällaiset esim. akkuratkaisut ovat aluksilla vielä äärimmäisen harvinaisia. Tulevan maasähkön kysynnän ennakointi edellyttää varmasti vuoropuhelua sataman käyttäjien kanssa. Tällä hetkellä maasähkön käyttö on alukselle kannattavampaa kuin apukoneiden ajaminen (fossiilisilla) polttoaineilla, joten alukset käyttävät maasähköä, kun sitä on tarjolla. Tämä kannustaa päivittämään maasähkön käyttöön liittyviä kytkentöjä aluksella satamien maasähkön syöttöstandardeja vastaaviksi. Jakeluinfra-asetuksessa asetetaan standardeja maasähkön syötölle satamissa. LVM huomauttaa, etteivät kansalliset lisäsiirtymäajat ole mahdollisia, koska jakeluinfra-asetus edellyttää maasähkön syötön tarjoamista vuodenvaihteesta 2029–2030 alkaen.

**Suomen satamat** esitti lausunnossaan huolen siitä, ettei jakeluinfra-asetus anna täsmällisempää ohjetta sille, mitkä vuodet huomioidaan maasähkön syöttötarpeen määrittävä kolmen vuoden keskiarvon laskennassa, ja peräänkuuluttaa EU:n tai kansallista tulkintaa siitä, mikä on viimeinen ajankohta, joka huomioidaan sataman velvoitteen täyttämiseen tarvittavien aluskäyntimäärien toteamiseen.

LVM toteaa tähän, että maasähkön syöttövelvoitteen laskentaan sovelletaan jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukaisia käyntimääriä kolmen vuoden keskiarvona. Koska kyse on asetustekstin tulkinnasta, LVM:n näkemyksen mukaan olisi paras, jos komissio julkaisisi asiasta ohjeistusta, jolla edistettäisiin yhtenäistä tulkintaa EU:n alueella. Komissio on tarkoitus julkaista ensimmäisiä vastauksia asetuksen tulkintaa koskeviin kysymyksiin lähiaikoina. Viime kädessä käyntimääriä arvioi Liikenne- ja viestintävirasto, joka olisi lakiehdotuksen mukaan satamien maasähkön syöttöä valvova viranomainen.

## 6. Muut huomiot

**Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus** toi Hongkongin yleissopimuksen täytäntöönpanoon keskittyvässä lausunnossaan esiin huomioita liittyen muun muassa tiedonsaantioikeuksiin ja lisäresurssien osoittamiseen. VARELY katsoo, että valvoakseen alusten purkamista Varsinais-Suomen ELY-keskuksen tulisi jätelakiin ja ympäristönsuojelulakiin esitettyjen tiedonsaantioikeuksien lisäksi saada

tiedot jätelain 1) 108 b §:n mukaisesta aluksen purkamista koskevasta ennakkoilmoituksesta 2) esitetyn jätelain 108 c §:n mukaisesta aluksen purkamisen loppuunsaattamista koskevasta ilmoituksesta. Lisäksi VARELY toi esille hankalan resurssitilanteen.

LVM on konsultoinut VARELYn ehdotuksista jätelain 108 b §:n 3 momentin ja 108 c §:n 1 momentin muutoksiksi ympäristöministeriötä, jonka hallinnonalan sääntelystä on kyse ja joka on valmistellut hallituksen esitykseen sisällytetyn jätelain muutosehdotuksen. LVM YM:n tukemana katsoo, VARELYn esittämä lisäys ole tarpeellinen, koska Suomessa toimii tällä hetkellä vain yksi aluspurkamo, joka sijaitsee VARELYn vastuualueella. Lisäksi Hongkongin yleissopimuksen mukaisten velvoitteiden valvontaan liittyvät tehtävät siirtynevät VARELYltä uudelle valtakunnalliselle virastolle, jonka on tarkoitus aloittaa toimintansa 1.1.2026. Ministeriöt pitävät erittäin epätodennäköisenä, että uusien aluspurkamoiden toiminta ehtisi alkaa ennen uuden valtakunnallisen viranomaisen perustamista. Viranomaisresurssien osalta LVM viittaa talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaukseen siitä, ettei muutamien henkilötyövuosien suuruisten uusien tehtävien osalta esitetä viranomaisille lisäresursseja. YM vahvisti tämän omalta osaltaan jatkovalmistelun aikana.

**Suomen sisävesiliitto ry esitti** lausunnossaan huomioita, jotka liittyvät yleisesti Suomen liikennejärjestelmään ja sisävesien asemaan osana Suomen liikennejärjestelmää.

LVM toteaa, että tällä hallituksen esityksellä ei oteta kantaa tai pyritä vaikuttamaan liikennejärjestelmän toimintaan, vaan ehdotukset rajautuvat hallitusohjelman sekä EU- ja IMO-sääntelyn mukaisesti ympäristövaikutusten hillitsemiseen.

Neuvotteleva virkamies
Laura Sarlin