

## LUONNOS

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merenkulun ympäristönsuojelulain ja sakan täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta ja MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi**

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi merenkulun ympäristönsuojelulakia ja sakan täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:ää.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotettavilla muutoksilla pantaisiin täytäntöön EU:n muutettu aluspäästädirektiivi. Direktiivimuutosten edellyttämällä tavalla merenkulun ympäristönsuojelulakiin lisättäisiin säännökset hallinnollisesta seuraamuksesta, aluspäästömaksusta, jota sovellettaisiin aluksista peräisin olevien aineiden laittomiin päästöihin mereen. Hallinnollinen seuraamus olisi mahdollista määrätä aluksen laivanisännälle ja sen määrääminen perustuisi ankaraan objektiiviseen vastuuseen. Luonnollisen henkilön tahallisesti tai tuottamuksellisesti aiheuttamaan laittomaan päästöön sovellettaisiin edelleen rikosoikeudellisia seuraamuksia.

Sakan täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttaminen on tarpeen, jotta mainittua lakia voidaan soveltaa nyt esitettävän aluspäästömaksun täytäntöönpanoon.

Viranomaisten aluspäästöihin liittyviä valvonta-, tutkinta- ja raportointitehtäviä tarkennettaisiin direktiivin edellyttämällä tavalla. Samalla säädösteknisenä muutoksena kirjoitettaisiin auki merenkulun ympäristönsuojelulain veteen meneviä päästöjä koskevat kiellot ja rajoitukset, kun voimassa oleva laki viittaa alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn yleissopimuksen eli niin kutsutun MARPOL-yleissopimuksen määräyksiin.

Samalla eduskunnan hyväksyttäväksi esitetään Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä tehtyjä MARPOL-yleissopimuksen ilmansuojelua koskevan VI liitteen muutoksia, jotka koskevat Kanadan arktisten alueiden ja Norjanmeren sekä Koillis-Atlantin nimeämistä ilmapäästöjen valvonta-alueeksi ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön polttoaineen kulutusta koskevan tiedonkeruujärjestelmän tietojen raportointia ja julkisuutta.

Lait merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ja sakan täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 6.7.2027. MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen päätöslauselmalla MEPC.392(82) tehdyt muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan niiden mahdollisimman pian. Päätöslauselmalla MEPC.407(84) tehdyt muutokset tarkoitettu tulemaan voimaan niiden kansainvälisen voimaantulon ajankohtana 1.9.2027.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	4
1 Asian tausta ja valmistelu .....	4
1.1 Tausta .....	4
1.2 Valmistelu .....	5
2 Aluspäästädirektiivin ja MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutosten pääasiallinen sisältö .....	7
3 Aluspäästöjä koskevan sääntelyn nykytila ja sen arviointi.....	9
3.1 Aluksilta veteen menevien päästöjen rajoitukset .....	9
3.2 Aluspäästöjä koskeva seuraamussääntely .....	18
3.3 Aluspäästöjen valvontatehtävät.....	21
3.4 Tekninen tutkinta ja esitutkinta.....	22
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	25
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	25
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	26
4.2.1 Hallinnollinen aluspäästömaksu ja muu aluspäästädirektiivin täytäntöönpano.....	26
4.2.2 MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutokset .....	28
5 Muut aluspäästädirektiivin täytäntöönpanon toteuttamismuutokset .....	29
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	29
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	30
6 Lausuntopalaute.....	31
7 MARPOL-yleissopimuksen muutokset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön.....	31
8 Säännöskohtaiset perustelut.....	34
8.1 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.392(82) tehdyistä muutoksista .....	34
8.2 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.407(84) tehdyistä muutoksista .....	34
8.3 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	34
8.4 Laki sakan täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta .....	63
9 Lakia alemman asteen sääntely .....	63
10 Voimaantulo .....	63
11 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus .....	64
12 Toimeenpano ja seuranta .....	64
13 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	64
14 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys.....	65
14.1 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	65
14.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys .....	73
LAKIEHDOTUKSET .....	75
1. Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.392(82) tehdyistä muutoksista .....	75

2. Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.407(84) tehdyistä muutoksista .....	76
3. Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	77
4. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta .....	102
RINNAKKAISTEKSTIT .....	103
3. Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	103
4. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta .....	132

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

EU:ssa hyväksyttiin vuonna 2024 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/3101 direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä hallinnollisista seuraamuksista.

Ennen vuoden 2024 muutoksia direktiivi 2005/35/EY edellytti, että jäsenvaltiot kieltävät alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 51/1981, jäljempänä *MARPOL-yleissopimus*) I ja II liitteiden vastaiset öljy- ja kemikaalipäästöt veteen ja kriminalisoivat kieltojen vastaiset päästöt. Ennen muutosehdotuksen antamista komissio arvioi direktiivin vaikuttavuutta ja katsoi, että soveltamisalan puutteiden takia ympäristöä pilaavia aineita laittomasti päästäviä aluksia ei aina tunnisteta ja lisäksi tekijöitä rangaistaan vain harvoin. Tämän takia sääntelyä oli perusteltua päivittää.<sup>1</sup> Komissio katsoi myös tarpeelliseksi tehostaa päästökieltojen valvontaa ja jäsenvaltioiden välistä viranomaisyhteistyötä.

Uudistettu direktiivi edellyttää, että jäsenvaltiot säätävät laittomista aluspäästöistä määrättävien hallinnollisten seuraamusten järjestelmästä ja soveltavat näitä seuraamuksia. Direktiivin muutoksilla myös laajennettiin direktiivin soveltamisalaa öljy- ja kemikaalipäästöistä kaikkiin MARPOL-yleissopimuksen vastaisiin päästöihin veteen ja tehtiin muutoksia aluspäästöihin liittyviä viranomaistehtäviä koskeviin säännöksiin. Uudistettu direktiivi edellyttää muutoksia merenkulun ympäristönsuojelulakiin.

Direktiivistä 2005/35/EY on käytetty nimitystä alusjäterikosdirektiivi. Nimitys ei sovi direktiiviin siten kuin se on muutettuna direktiivillä (EU) 2024/3101, koska se ei enää kata rikosoikeudellisia seuraamuksia. Siksi tässä esityksessä ja ehdotetuissa lakimuutoksissa uudistetusta direktiivistä käytetään termiä aluspäästödirektiivi. Tämä nimitys vastaa myös paremmin direktiivin englanninkielistä epävirallista nimitystä *Ship-Source Pollution Directive*.

Samalla eduskunnan hyväksyttäväksi esitetään Kansainvälisen merenkulkujärjestön (*International Maritime Organization, IMO*) merellisen ympäristön suojelukomiteassa (*Marine Environment Protection Committee, jäljempänä MEPC-komitea*) viime vuosina tehdyt MARPOL-yleissopimuksen alusten ilmapäästöjä koskevan VI liitteen muutokset, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Päätöslauselmalla MEPC.392(82) tehdyillä muutoksilla nimetään Kanadan arktiset merialueet ja Norjanmeri MARPOL-yleissopimuksen ilmapäästöjen valvonta-alueiksi.

IMOn merellisen ympäristön suojelukomitean 84. istunnossa hyväksytyillä muutoksilla nimetään Koillis-Atlantin merialue vastaavaksi uudeksi ilmapäästöjen valvonta-alueeksi, täsmennetään alusten polttoainenkulutustietojen raportointia ja sallitaan yleisön pääsy IMOn alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan sekä päivitetään kasvihuonekaasupäästöjen lyhyen aikavälin toimenpiteiden tarkistuslauseketta.

---

<sup>1</sup> COM (2023) 273, s. 2.

## 1.2 Valmistelu

### *Aluspäästädirektiivin valmistelu*

Komissio antoi ehdotuksensa aluspäästädirektiivin uudistamiseksi 1.6.2023.<sup>2</sup>

Direktiiviehdotuksesta ja Suomen kannasta annettiin 24.8.2023 eduskunnalle valtioneuvoston kirjelmä U 33/2023 vp.<sup>3</sup> Eduskunnan suurella valiokunnalla ei ollut huomauttamista valtioneuvoston toimintalinjaan. Eduskuntakäsittelyn aikana ympäristövaliokunta ja suuri valiokunta nostivat esiin tarpeen rajoittaa alusten pakokaasun puhdistusjärjestelmien eli niin kutsuttujen rikkipesureiden päästöjä veteen kansainvälisin toimin. Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnitti lausunnoissaan huomiota ehdotuksiin, joiden arvioidaan aiheuttavan oikeudellista epävarmuutta, sekä tarpeeseen minimoida ehdotuksesta aiheutuvaa hallinnollista taakkaa. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti tärkeänä varmistaa, että sääntelystä aiheutuvat kustannukset eivät saa heikentää Suomen logistista kilpailukykyä. Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnitti huomiota myös kansallisille täytäntöönpanotoimille ehdotettuun varsin tiukkaan vuoden pituiseen määräaikaan.

Ehdotusta käsiteltiin neuvoston merenkulkutyöryhmässä loppuvuonna 2023. Neuvotteluissa Suomi pyrki varmistamaan, että direktiivi jättää jäsenvaltioille seuraamussääntelyn kansalliseen täytäntöönpanoon riittävän liikkumavaran, jotta täytäntöönpanossa on mahdollista ottaa huomioon kansallisen valtiosäännön asettamat vaatimukset ja, että direktiivin soveltaminen rajoittuu MARPOL-yleissopimuksen kattamien säädösten alaan. Neuvosto julkaisi 30.11.2023 yleisnäkemyksensä<sup>4</sup>, joka vastasi Suomen keskeisiä neuvottelutavoitteita.

Parlamentin kanta direktiiviehdotukseen oli yleisesti positiivinen. Parlamentti olisi toivonut tiukempaa ja pidemmälle harmonisoitua sanktiointia ja valvontaa. Lisäksi parlamentti kiinnitti huomiota siihen, että MARPOL-yleissopimuksen tekstejä ei ole yleisesti saatavissa.<sup>5</sup>

Neuvoston, parlamentin ja komission kolmikantaneuvotteluissa direktiivistä päästiin alustavaan sopuun 15.2.2024. Direktiivi julkaistiin unionin virallisessa lehdessä 16.12.2024 numerolla (EU) 2024/3101 ja se tuli voimaan 5.1.2025. Määräaika direktiivin edellyttämille kansallisille täytäntöönpanotoimille on 6.7.2027.

### *MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutosten valmistelu*

MARPOL-yleissopimus on keskeisin IMOssa tehdyistä ympäristösopimuksista. Se koskee alusten öljypäästöjä, haitallisia aineita, pakattuja vaarallisia lasteja, käymäläjätevesiä, kiinteitä jätteitä ja alusten ilmapäästöjä. MARPOL-yleissopimusta muutetaan jatkuvasti, jotta se vastaisi uusiin sääntelytarpeisiin. Nyt esitetään eduskunnan hyväksyttäväksi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen viimeaikaisia muutoksia, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan.

Päätöslauselmalla MEPC.392(82) muutetaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen sääntöjä 13 ja 14 nimeämällä Kanadan arktinen merialue ja Norjanmeri typen oksidien (NO<sub>x</sub>), rikin oksidien (SO<sub>x</sub>) ja hiukkaspäästöjen päästövalvonta-alueiksi (Emission Control Area, ECA). Päätöslauselma hyväksyttiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön

---

<sup>2</sup> COM (2023) 273

<sup>3</sup> [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U\\_33+2023.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U_33+2023.aspx) (vierailtu 18.2.2026)

<sup>4</sup> ST 16107 2023 INIT

<sup>5</sup> P9\_TA(2024)0202

suojelukomitean 82. istunnossa 4.10.2024 ja muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1.9.2025. Muutokset tulivat MARPOL-yleissopimuksen nk. hiljaisen hyväksymismenettelyn mukaisesti kansainvälisesti voimaan 1.3.2026, koska MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan mukainen vähimmäismäärä sopimuspuolia ei ollut vastustanut niitä.

MEPC 84-istunnossa hyväksytyllä päätöslauselmalla MEPC.407(84) muutetaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen sääntöjä. Muutokset koskevat Koillis-Atlantin merialueen nimeämistä uudeksi typen oksidien, rikin oksidien ja hiukkaspäästöjen päästövalvonta-alueeksi, lyhyen aikavälin kasvihuonekaasutoimenpiteen tarkastelulauseketta, IMO:n polttoöljyn kulutustietokannan (IMO DCS) saavutettavuutta sekä tietojen raportointia koskevien 27 ja 28 sääntöjen täsmennyksiä. Päätöslauselma hyväksyttiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomitean 84. istunnossa 1.5.2026. Päätöslauselman muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1.3.2027 ja ne tulevat voimaan hiljaisen hyväksymismenettelyn mukaisesti 1.9.2027, mikäli niitä ei vastusteta MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan mukaisessa menettelyssä.

Eduskuntaa informoitiin muutoksista kiireellisellä E-jatkokirjelmällä EJ 3/2025 vp ja samansisältöisellä valtioneuvoston kirjelmällä U 40/2025 vp, jotka koskivat tuolloin neuvoteltavana ollutta MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistusta, josta nyt hyväksyttäväksi ehdotetut muutokset sittemmin irrotettiin.

#### *Hallituksen esityksen valmistelu*

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelu käynnistettiin liikenne- ja viestintäministeri Ranteen 25.11.2026 hyväksymällä säädöshankepäätöksellä.<sup>6</sup> Valmisteluun ovat osallistuneet Rajavartiolaitos ja Liikenne- ja viestintävirasto. Valmistelun aikana on konsultoitu myös muun muassa ympäristöministeriötä, Suomen ympäristökeskusta ja Ilmatieteen laitosta ja Ahvenanmaan maakunnan hallitusta. Valmistelun tueksi perustettiin hankesivu, jossa on julkaistu säädöshankepäätös sekä kuulemiseen liittyvät asiakirjat.<sup>7</sup>

Valmistelussa on otettu huomioon oikeusministeriön valmisteleva uudistetun ympäristörikosdirektiivin<sup>8</sup> täytäntöönpaneva esitys<sup>9</sup>. Esitykseen sisältyvät rikoslain muutokset kattavat ympäristörikosdirektiivin mukaiset rikosoikeudelliset seuraamukset aluspäästädirektiivin mukaisten säännösten rikkomisesta.

Komissio asetti vuonna 2025 asiantuntijatyöryhmän tukeakseen jäsenvaltioita aluspäästädirektiivin ja alusjätedirektiivin täytäntöönpanossa. Asiantuntijatyöryhmän alaisuuteen asetettiin aluspäästädirektiivin täytäntöönpanon tueksi kaksi työlinjaa, joista ensimmäinen keskittyy direktiivin säännösten täytäntöönpanoon ja toinen raportointiin ja tietojärjestelmiin. Liikenne- ja viestintäministeriö ja Rajavartiolaitos osallistuvat työvirtojen työhön.

---

<sup>6</sup> [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/1327df52-aaaa-4a1d-a3db-448173cdcc5f/5687d302-a0c4-4b99-825b-708561c2742e/ASETTAMISPAATOS\\_20251126131637.PDF](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/1327df52-aaaa-4a1d-a3db-448173cdcc5f/5687d302-a0c4-4b99-825b-708561c2742e/ASETTAMISPAATOS_20251126131637.PDF) (vierailtu 18.2.2026)

<sup>7</sup> Hanke LVM052:00/2025; <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM052:00/2025> (vierailtu 18.2.2026)

<sup>8</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/1203 ympäristön suojelusta rikosoikeudellisin keinoin ja direktiivien 2008/99/EY ja 2009/123/EY korvaamisesta.

<sup>9</sup> Oikeusministeriön hanke OM034:00/2024. Hankesivu, ml. esitysluonnos: <https://oikeusministerio.fi/hanke?tunnus=OM034:00/2024> (vierailtu 13.3.2026).

## **2 Aluspäästädirektiivin ja MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutosten pääasiallinen sisältö**

### *Aluspäästädirektiivin pääasiallinen sisältö*

Uudistetun aluspäästädirektiivin tavoite on, että MARPOL-yleissopimuksen aluksista mereen päästettäviä aineita koskevien vaatimusten ja kieltojen täytäntöönpano on yhdenmukaista ja tehokasta unionissa. Näin pyritään varmistamaan päästökieltojen rikkomuksista asetettavien seuraamusten tehokkuus, varoittavuus ja oikeasuhtaisuus. Aluspäästädirektiivillä yhdenmukaistetaan EU-lainsäädäntöä MARPOL-yleissopimuksen kanssa. Tavoitteena on unionin meriliikenteen turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso.

Direktiivi soveltuu lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin aluksiin lukuun ottamatta sota-aluksia, sotalaivaston apualuksia tai muita valtion omistuksessa tai käytössä olevia aluksia, joita käytetään sillä hetkellä muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioiden sisäisillä aluevesillä ja satamissa siltä osin kuin MARPOL-yleissopimuksen järjestelmä näihin soveltuu, ja lisäksi jäsenvaltioiden aluemerillä, jäsenvaltioiden lainkäyttövallan piiriin kuuluvilla kansainväliseen merenkulkuun käytettävillä esteettömän kauttakulun salmilla ja jäsenvaltioiden talousvyöhykkeillä tai muilla vastaavilla vyöhykkeillä, sekä aavalla merellä. Direktiiviä sovelletaan päästöihin, jotka on aiheutettu tahallaan, piittaamattomuudella tai törkeällä huolimattomuudella. Säännösten rikkomisena ei kuitenkaan pidetä MARPOL-yleissopimuksessa säänneltyjä poikkeuksia päästökielloista.

Ennen vuoden 2024 muutoksia direktiivi 2005/35/EY koski MARPOL-yleissopimuksen koskevan I liitteen mukaisia öljypäästöjä ja II liitteen mukaisia haitallisten nestemäisten aineiden päästöjä sekä niiden rikkomisesta asetettavia seuraamuksia ja edellytti nimenomaisesti vaatimusten vastaisten päästöjen kriminalisointia.

Alkuperäisen direktiivin antamisen jälkeen MARPOL-yleissopimukseen ja sen liitteisiin on tehty merkittäviä muutoksia. Muutoksilla on otettu käyttöön tiukempia vaatimuksia ja kieltoja aluksista mereen päästettävien aineiden osalta. Direktiivin soveltamisalaa mereen päästettävien aineiden osalta laajennettiin, jotta unionin oikeus olisi yhdenmukainen MARPOL-yleissopimuksen kanssa. Vuoden 2024 muutoksella aluspäästädirektiivin soveltamisala laajeni koskemaan pakattuina meritse kuljetettavia haitallisia aineita, joita koskevista vaatimuksista säädetään MARPOL-yleissopimuksen III liitteessä, käymäläjätevesiä (MARPOL-yleissopimuksen IV liite), kiinteitä jätteitä (V liite) sekä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä säänneltyjä pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämiä. Uudistetun direktiivin hallinnollisten seuraamusten soveltamisala on siis huomattavasti vanhaa aluspäästädirektiiviä laajempi.

Vuoden 2024 direktiivimuutoksella vaatimus rikosoikeudellisista seuraamuksista säätämisestä siirretään ympäristörikosdirektiiviin ja uudistettu aluspäästädirektiivi edellyttää, että jäsenvaltiot säätävät päästöjä koskevien kieltojen rikkomisesta määrättävien hallinnollisten seuraamusten järjestelmistä.

Direktiivi jättää jäsenvaltioille liikkumavaraa hallinnollisten seuraamusten säätämisessä, jotta varmistetaan, että ne vastaavat kunkin kansallisen oikeusjärjestelmän reunaehtoja. Direktiivi kuitenkin edellyttää, että seuraamukset ovat tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, että ne

sisältävät hallinnollisia maksuja<sup>10</sup> ja että seuraamuksia on mahdollista määrätä yhtiölle, jonka katsotaan olevan vastuussa rikkomuksesta. Direktiivin johdannossa viitataan oikeushenkilön osalta niin kutsuttuun ISM-yhtiöön<sup>11</sup>. Lisäksi seuraamusten määräämisessä ja mitaamisessa tulee huomioida tietyt päästöön ja sen vaikutuksiin sekä vastuussa olevaan henkilöön, kuten tämän syyllisyyden asteeseen, taloudelliseen maksukykyyn ja yhteistyöhön viranomaisten kanssa, liittyvät seikat. Direktiivi ei aseta rahamääräisiä vaatimuksia maksujen suuruudelle.

Uudistettu direktiivi sisältää säännökset aluspäästöjen valvontaan liittyvästä tietojen vaihdosta. Direktiivi viittaa alkuperäisen direktiivin nojalla perustetun eurooppalaisen satelliittipohjaisen pilaantumisen paikannuspalvelun eli niin kutsuttu CleanSeaNet-järjestelmä (jäljempänä *CleanSeaNet*) ja muiden EU:n merenkulun raportointijärjestelmien kautta saatuihin tietoihin, kuten satelliittikuvien perusteella tapahtuviin hälytyksiin. Komissio perustaa direktiivin tehokkaan toimeenpanon tueksi sähköisen raportointivälineen, jonka kautta jäsenvaltioiden tulee raportoida tiedot toimistaan, joihin on ryhdytty päästöhälytyksiin reagoimiseksi, alustarkastuksista, kauttakulussa oleviin aluksiin kohdistetuista toimista sekä määrättyistä seuraamuksista.

Direktiivin 10 d artiklassa säädetään direktiivin vastaisista rikkomuksista ilmoittavien henkilöiden ja heidän henkilötietojensa suojelusta. Ilmoitukset olisi mahdollista tehdä unionin oikeuden rikkomisesta ilmoittavien henkilöiden suojelusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/1937 (jäljempänä *ilmoittajansuojeludirektiivi*) nojalla perustetun ilmoituskanavan kautta. Aluspäästädirektiivin 10 d artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on aluspäästädirektiivin mukaan varmistettava, että kansalliset toimivaltaiset viranomaiset, jotka vastaanottavat kanavan kautta tehdyt ilmoitukset direktiivin rikkomisesta, tutkivat ilmoitukset, ryhtyvät tarvittaessa toimiin niiden vuoksi, antavat ilmoituksista oikea-aikaisesti palautetta ja toteuttavat niihin liittyviä jatkotoimia ilmoittajansuojeludirektiivin mukaisesti. Ilmoittajansuojeludirektiivi on pantu Suomessa täytäntöön Euroopan unionin ja kansallisen oikeuden rikkomisesta ilmoittavien henkilöiden suojelusta annetulla lailla (1171/2022). Lain 20 §:ssä säädetään toimivaltaisia viranomaisia koskevista velvoitteista, jotka kattavat aluspäästädirektiivin 10 d artiklan 2 kohdan velvoitteet.

Komissiolle on uudistetussa aluspäästädirektiivissä siirretty valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä direktiivin määräysten tarkentamiseksi, kuten edellä kuvattujen raportointijärjestelmään raportoitavien tietojen ilmoittamismenettelyistä. Täytäntöönpanosäädöksiä valmistellaan komission asiantuntijaryhmän raportoinnin työvirrassa. Työ on vielä määrittelyvaiheessa, mutta etenee komission asettamassa aikataulussa. Raportointijärjestelmä tulee koostumaan kolmesta jo olemassa olevasta Euroopan

---

<sup>10</sup> Direktiivin tekstissä käytetään ilmaisua sakko, mutta sillä tarkoitetaan rahamääräistä hallinnollisia seuraamuksia, ei varsinaisia sakko rikosoikeudellisessa merkityksessä.

<sup>11</sup> Johdantokappaleen 11 mukaan aluksesta vastaavalla yhtiöllä tarkoitetaan tässä yhteydessä aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteenharjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinantajaa, joka on varustamolta ottanut vastuulleen aluksen toiminnan alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten (nk. ISM-säännöstö) mukaisesti. ISM-säännöstö on pantu täytäntöön EU:ssa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 336/2006. Johdantokappaleen mukaan aluspäästädirektiivissä olisi tunnustettava, että rekisteröity omistaja voi siirtää aluksen hallinnon muulle taholle, jonka olisi sen jälkeen katsottava olevan ensisijaisesti vastuussa ISM-säännösten mukaisten velvoitteiden täytäntöönpanon laiminlyömisestä, jotta voidaan mm. välttää ympäristövahingot.

meriturvallisuusviraston tietojärjestelmästä, joiden välinen tiedonvaihto toteutetaan raportointijärjestelmän toimeenpanon työryhmän palautteen perusteella.

### *MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutosten pääasiallinen sisältö*

Päätöslauselmalla MEPC.392(82) muutetaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen sääntöjä 13 ja 14 nimeämällä Kanadan arktinen merialue ja Norjanmeri typen oksidien (NOx), rikin oksidien (SOx) ja hiukkaspäästöjen päästövalvonta-alueiksi (Emission Control Area, ECA). Typenoksidien osalta Kanadan arktisella alueella sovelletaan Tier III -vaatimuksia aluksiin, jotka on rakennettu 1.1.2025 jälkeen. Norjanmeren osalta Tier III -vaatimuksia sovelletaan 1.3.2026 alkaen. Rikin oksidi- ja hiukkaspäästöjen osalta Kanadan arktinen merialue ja Norjanmeri nimetään päästövalvonta-alueiksi, joilla polttoaineen rikkipitoisuus ei saa ylittää 0,10 prosenttia ilman hyväksyttyä pakokaasujen puhdistusjärjestelmää. Muutokset katsottiin MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan mukaisessa menettelyssä hyväksytyiksi 1.9.2025, joten ne ovat tulleet kansainvälisesti voimaan 1.3.2026.

Päätöslauselmalla MEPC.407(84) tehdyillä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutoksilla nimetään Koillis-Atlantin merialue uudeksi typen oksidien, rikin oksidien ja hiukkaspäästöjen päästövalvonta-alueeksi. Lisäksi päätöslauselmalla tehdään muutoksia, jotka koskevat lyhyen aikavälin kasvihuonekaasutoimenpiteen tarkastelulauseketta, IMO:n polttoöljyn kulutustietokannan (IMO DCS) saavutettavuutta sekä tietojen raportointia koskevien 27 ja 28 sääntöjen täsmennyksiä. Jälkimmäisillä muutoksilla täsmennetään alusten polttoaineen kulutustietojen raportointia sekä IMO:n tietokannan käyttöä koskevia menettelyjä. Hallinnoille annetaan pääsy aluksia koskeviin ei-anonymisoituihin tietoihin, ja tietokannan julkinen käyttö järjestetään anonymisoidussa muodossa. Lisäksi pääsihteerille annetaan mahdollisuus luovuttaa tietoja tutkimus- ja analyysitarkoituksiin luottamuksellisuussääntöjen mukaisesti. Säännön 20 tavoite ja sääntöjen 25 ja 28 tarkastelulausekkeet päivitetään vastaamaan vuoden 2023 IMO:n kasvihuonekaasustrategiaa. Tarkoituksena on varmistaa, että energiatehokkuus- ja hiili-intensiteetti vaatimuksia pidetään jatkuvan tarkastelun alaisina strategian tavoitteiden saavuttamiseksi.

Päätöslauselmalla MEPC.407(84) toteutettavat muutokset on tarkoitus hyväksyä MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan mukaisessa menettelyssä ja niiden on tarkoitus tulla voimaan hyväksymismenettelyn mukaisesti 1.9.2027.

## **3 Aluspäästöjä koskevan sääntelyn nykytila ja sen arviointi**

### **3.1 Aluksilta veteen menevien päästöjen rajoitukset**

#### *Yleistä*

Eri aineiden päästämistä aluksista veteen on rajoitettu kansainvälisesti IMO:ssa tehdyn MARPOL-yleissopimuksen määräyksillä. MARPOL-yleissopimus sisältää liitteitä, joista kukin koskee tiettyä aineryhmää. Sopimuksen I liitteessä määrätään alusten öljyn aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä. II liitteessä määrätään haitallisista nestemäisistä aineista ja III liitteessä haitallisista pakatuista lasteista. IV liitteessä määrätään alusten käymäläjätevesipäästöistä ja V liitteessä kiinteistä jätteistä, mukaan lukien kiinteiden irtolastien lastijäämistä ja ruokajätteistä. VI liitteessä määrätään alusten ilmapäästöjen rajoituksista,

mukaan lukien pakokaasujen puhdistusjärjestelmien eli niin kutsuttujen rikkipesureiden käyttämisestä vaihtoehtoisena menetelmänä täyttää sääntelyn vaatimukset.

Suomi on sitoutunut MARPOL-yleissopimukseen ja kaikkiin sen liitteisiin ja on saattanut niiden sisältämät päästökieltomääräykset ja niiden myöhemmin tehdyt muutokset voimaan blankettilain eli viittaussäännöksiä sisältävin laein, jotka eivät toista muutosten sisältöä. Lisäksi MARPOL-yleissopimuksen päästörajoitukset ja -kiellot on sisällytetty merenkulun ympäristönsuojelulakiin.<sup>12</sup> Päästöjä koskevien MARPOL-määräysten ja kansallisten säännösten sisältöä kuvataan ainekohtaisesti tarkemmin seuraavien väliotsikoiden alla.

Mainitut merenkulun ympäristönsuojelulain mukaiset päästökiellot ja -rajoitukset on kriminalisoitu lain 13 luvun 3 §:ssä, jonka mukaan päästökiellojen ja -rajoitusten rikkominen voi tulla rangaistavaksi merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksena. Lisäksi niihin voidaan soveltaa rikoslain (39/1889) ympäristön turmelemista koskevia 48 luvun 1–4 §:iä. Seuraamuksia kuvataan tarkemmin alla jaksossa 3.2.

### *Öljyn ja öljyisten seosten päästöt*

Alusten konehuoneesta peräisin olevien öljyjen ja öljyisten seosten päästöjen eli pilssivesien päästöjen ehkäisemisestä määrätään MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 15 säännössä. Säännön lähtökohtana on, että päästöt on kielletty (1 kappale). Säännön 2 kappaleessa määrätään sallituista päästöistä liitteen mukaisten erityisalueiden<sup>13</sup> ulkopuolella arktisia vesiä lukuun ottamatta: päästöt on sallittu vähintään 400 GT:n aluksilta, jos alus on kulussa reitillään, päästö on käsitelty liitteen 14 säännön vaatimukset täyttävällä pilssiveden suodatuslaitteistolla, päästön öljypitoisuus on korkeintaan 15 miljoonasosaa (ppm), päästö ei ole peräisin öljysäiliöaluksen lastinsiirtopumpputilojen kuvuista ja öljypitoiseen seokseen ei öljysäiliöaluksen tapauksessa ole sekoitettu öljylastin jäännöksiä. 3 kappaleessa säädetään päästöistä erityisalueilla. Vaatimukset ovat muuten samat, mutta pilssiveden suodatuslaitteen tulee täyttää tiukemmat, hälytysjärjestelmää ja tyhjennyksen automaattista pysähtymistoimintoa koskevat vaatimukset, joista määrätään liitteen 14 säännön 7 kappaleessa. 15 säännön 4 kappale kieltää kuitenkin päästöt kategorisesti Etelämantereen alueella. 5 kappaleessa määrätään päästöistä alle 400 GT:n aluksilta muilla kuin polaarisilla vesialueilla: vaatimukset ovat muuten samat kuin 2 kappaleessa, mutta suodatuslaitteen hyväksyntää koskevat vaatimukset eivät ole yhtä tarkat. 7 kappale sisältää havaittujen öljypäästöjen tutkintaan liittyvän vaatimuksen. 8 kappaleen mukaan päästö ei saa sisältää kemikaaleja tai muita aineita sellaisissa määrissä tai pitoisuuksissa, jotka ovat haitallisia merelliselle ympäristölle, tai kemikaaleja tai muita aineita, jotka on lisätty tarkoituksella kiertää tässä säännössä annettuja tyhjennysehtoja. 9 kappaleen mukaan öljyjäämät, joita ei saa tyhjentää mereen, tulee säilyttää aluksella tai tyhjentää sataman vastaanottolaitteistoihin.

MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 34 säännössä määrätään päästöistä öljysäiliöaluksen eli tankkerin lastitiloista. Päästöjä erityisalueiden ulkopuolella koskeva säännön 1 kappale asettaa lähtökohtaisen päästökiellon, mutta sallii päästöt, jos tankkeri ei ole erityisalueella, se on vähintään 50 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta ja kulkee reitillään, veteen pääsevän öljyn määrä ei ylitä tiettyjä rajoja, jotka riippuvat osin aluksen iästä ja tankkerilla on toiminnassa

---

<sup>12</sup> Poikkeuksena III liitteen pakattujen haitallisten aineiden veteen poistamisen kieltö. Siihen liittyvää sääntelyä kuvataan jäljempänä tarkemmin.

<sup>13</sup> Erityisalueita ovat tällä hetkellä Välimeri, Itämeri, Mustameri, Punainenmeri, Lahtien alue, Adeninlahti, Etelämantereen alue, Luoteis-Euroopan vedet, Arabianmeren Omanin alue ja eteläisen Etelä-Afrikan vedet.

öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmä sekä liitteen 29 ja 31 säännössä vaadittu jätesäiliöjärjestely. 3 kappaleessa kielletään päästöt öljytankkereiden lastitiloista. 2 ja 4 kappaleessa rajataan puhdas ja erillinen painolastivesi edellisten kappaleiden määräysten ulkopuolelle. 5 kappaleen mukaan määräykset eivät estä alusta, jonka matkasta vain osa tapahtuu erityisalueella, suorittamasta tyhjennystä erityisalueen ulkopuolella 1 kappaleen mukaisesti. 6 kappaleessa määrätään päästöistä alle 150 GT:n aluksilta. Sen mukaan liitteen 29, 31 ja 32 säännöt eivät koske näitä aluksia. Niiden tulee lisäksi jättää kaikki öljyiset jätteet sataman vastaanottolaitteistoon tai aluksen tulee täyttää 34 sääntöä vastaavat tasoiset vaatimukset. Lisäksi sääntö sisältää vastaavat yleiset vaatimukset kuin 15 sääntö (kappaleet 7–9).

Liitteen 4 säännössä määrätään 15 ja 34 sääntöä koskevista poikkeuksista. Sen mukaan mainitut säännöt eivät koske päästöä, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä tai joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta, jos on ryhdytty kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin päästön estämiseksi tai vähentämiseksi, paitsi jos aluksen omistaja tai päällikkö on toiminut tahallisesti tai huolimattomasti, tai jolla yritetään vähentää pilaantumisen aiheuttamaa vahinkoa, kun tähän on hallinnon hyväksyntä.

MARPOL-yleissopimuksen I liitteen ja polaarisaännösten nojalla öljyn ja öljypitoisen seoksen päästäminen veteen arktisilla tai Etelämantereen vesialueilla on aina kielletty.

Kansallisesti aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvussa. Öljyn päästökielto sisältyy luvun 1 §:ään. Sen 1 momentin mukaan öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään. Käytännössä säännös saa sisältönsä edellä kuvatuista MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 15 ja 34 säännöistä. MARPOL-yleissopimus soveltuu vain merialueilla, mutta kansallisena lisänä säännös on laajennettu myös sisävesille. 2 momentti täydentää 1 momenttia. Sen mukaan öljypitoista seosta ei saa päästää veteen aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta sisävesialueella eikä Suomen aluevesillä alueella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta. 3 momentin mukaan päästökielto ja päästörajoitus koskevat myös öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden veteen päästämistä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Päästökielto ja päästörajoitus eivät kuitenkaan koske öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvan hiilivedyn tai muun sen kaltaisesti aluksella käytettävän haitallisen aineen päästämistä ulkomaiselta alukselta veteen Suomen talousvyöhykkeellä. 4 momentissa kielletään muiden aineiden lisääminen öljypäästöön päästörajoitusten kiertämiseksi. 2 luvun 2 § sisältää poikkeussäännöksen, joka vastaa MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 4 sääntöä.

#### *Haitallisten nestemäisten aineiden päästöt*

MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään haitallisten nestemäisten aineiden päästöistä. Liitteen mukaisen määritelmän mukaan haitallinen nestemäinen aine tarkoittaa mitä tahansa kansainvälisen kemikaalialussäännösten 17 tai 18 luvun saastutusluokitusarokkeessa mainittua ainetta tai ainetta, jonka on alustavasti arvioitu kuuluvan liitteen mukaiseen luokkaan X, Y tai Z. Luokkaan X kuuluvat nestemäiset aineet, jotka aiheuttavat suuren haitan meriympäristölle tai/ja suuren vaaran ihmisen terveydelle näin oikeuttaen kieltämään niiden tyhjentämisen

meriympäristöön, jos ne tyhjenetään mereen tankin puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta. Luokkaan Y kuuluvat nestemäiset aineet, jotka aiheuttavat haitan meriympäristölle tai/ja vaaran ihmisen terveydelle tai/ja aiheuttavat haittaa viihtyisyydelle tai/ja muille meren laillisille käyttömuodoille näin oikeuttaen rajoittamaan laadullisesti ja määrällisesti tyhjennyksiä meriympäristöön, jos ne tyhjenetään mereen tankin puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta. Luokkaan Z kuuluvat nestemäiset aineet, jotka aiheuttavat vähäisen haitan meriympäristölle tai/ja vähäisen vaaran ihmisen terveydelle näin oikeuttaen rajoittamaan niiden tyhjentämistä meriympäristöön lievemmissä määrin, jos ne tyhjenetään mereen tankin puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta. Muita aineita (OS-luokka) ovat nestemäiset aineet, joiden on niitä arvioitaessa havaittu jäävän luokkien X, Y ja Z ulkopuolelle, koska niiden ei arvioida aiheuttavan haittaa meriympäristölle, vaaraa ihmisen terveydelle, viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille, jos ne tyhjenetään mereen tankin puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteissä.

Haitallisten nestemäisten aineiden tyhjentämisen valvonnasta määrätään liitteen 13 säännössä. Sääntö kieltää haitallisten nestemäisten aineiden päästöt veteen, ellei aineita tyhjenetä täysin liitteen toimintavaatimusten mukaisesti. Lisäksi edellytetään niin sanottua lopputyhjennystä (strip) eli säiliön tyhjentämistä enimmäismäärään saakka aluksen ohjekirjan menettelytapojen mukaisesti. Säännön 2 kappale määrää tyhjentämismäärästä eli sallitun päästön toteuttamistavoista: aluksen on kuljettava reitillään vähintään 7 solmun nopeudella vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta paikalla, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä ja tyhjennys on tehtävä vesiviivan alapuolelle. Viimeinen vaatimus ei kuitenkaan koske aluksia, jotka on rakennettu ennen 1.1.2007. Hallinto voi myöntää poikkeuksia vähimmäisetäisyydestä. 3 kappale koskee lastin jäännösten tuulettamista ja 4 kappale vapautusta esipesusta. 5 kappaleessa määrätään puhdistusaineiden tai lisäaineiden käytöstä. 6 kappale sisältää säännökset luokan X lastijäämien tyhjentämisestä eli käytännössä esipesuvaatimuksista. 7 kappale sisältää vastaavat määräykset luokkien Y ja Z aineiden osalta. 8 kappaleessa kielletään tyhjentäminen Etelämantereen alueella. Arktisten vesialueiden osalta vastaavasta kiellosta määrätään polaarisaännösten 2 luvussa.

MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 3 sääntö koskee poikkeuksia haitallisten nestemäisten aineiden päästökiellosta, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä tai joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta, jos on ryhdytty kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin päästön estämiseksi tai vähentämiseksi, paitsi jos aluksen omistaja tai päällikkö on toiminut tahallisesti tai huolimattomasti, tai jolla hallinnon hyväksynnällä yritetään vähentää pilaantumisen aiheuttamaa vahinkoa.

Kansallisesti aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 4 luvussa. Luvun 1 §:ssä säädetään aineiden luokituksesta. 2 § sisältää päästökiellon ja -rajoitukset, jotka saavat sisältönsä MARPOL-yleissopimuksen II liitteeseen tehdyn viittauksen kautta. 3 §:ssä säädetään II liitteen 3 säännön mukaisista poikkeuksista.

#### *Pakattujen haitallisten aineiden päästöt*

MARPOL-yleissopimuksen III liitteessä on määräyksiä pakattujen meriympäristölle haitallisten aineiden kuljetuksesta. III liitteessä määrätään pakattujen meriympäristölle haitallisten aineiden pakkaamisesta, luokittelusta, merkitsemisestä, dokumentoimisesta, säilömisestä ja aineiden määrän rajoituksista. Liitteessä tarkoitettut aineet ovat sellaisia, jotka ovat vaarallisten aineiden kuljetusta kappaletavarana aluksessa koskevan säännösten (nk. IMDG-säännöstö) mukaisesti

meriä saastuttavia tai III liitteen lisäyksen kriteereiden mukaisesti sellaisia, jotka aiheuttavat akuutin (lyhytkestoisen) tai kroonisen (pitkäkestoisen) vaaran vesiympäristölle. Liitteen 8 säännön 1 kappaleen mukaan kaikkien pakattujen meriympäristölle haitallisten aineiden mereen heittäminen on kiellettyä, jollei se ole tarpeellista laivan turvallisuuden takia tai ihmishenkien pelastamiseksi. Polarisäännöstö ei sisällä määräyksiä pakattujen haitallisten kuljettamisesta tai päästöistä.

MARPOL-yleissopimuksen liite III on saatettu voimaan lailla vaarallisten aineiden kuljetuksesta (541/2023, jäljempänä *VAK-laki*). Lakia sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksen valmisteluun ja toteuttamiseen sekä kuljetusturvallisuuden ja kuljetuksen turvaamisen varmistamiseen tie-, rautatie, ilma-, ja alusliikenteessä.<sup>14</sup> Laki sisältää säännökset muun muassa vaarallisten aineiden luokituksista, pakkaamisesta, merkinnöistä, asiakirjoista sekä kuljetusvälineiden ja säiliöiden vaatimuksista. Laissa säädetään myös kuljetukseen osallistuvien toimijoiden turvallisuusvelvollisuuksista, koulutusvaatimuksista, tilapäisestä säilytyksestä, sisäisistä pelastussuunnitelmista sekä turvallisuusselvityksistä. Lisäksi laissa säädetään valvonnasta, tarkastuksista ja viranomaisten toimivaltuuksista sekä seuraamuksista säännösten rikkomisesta. VAK-laki ei kuitenkaan sisällä MARPOL-yleissopimuksen III liitteen 8.1 säännön mukaista pakattuina meritse kuljettavien haitallisten aineiden veteen poistamisen kieltoa.

#### *Käymäläjäteveden ja harmaan veden päästöt*

MARPOL-yleissopimuksen IV liite koskee käymäläjätevesiä, joilla tarkoitetaan jätevesiä ja jätteitä, jotka ovat peräisin käymälöistä ja pisoareista, lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista sekä eläinten kuljetustiloista ja muita jätevesiä, jotka on sekoitettu näiden lähteiden jätteiden ja jätevesien kanssa. Harmaat vedet eli aluksen suihkuista, keittiöistä ja pesukoneista peräisin olevat talousvedet eivät ole käymäläjätevesiä.

Itämeri on MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen erityisalue, mistä seuraa, että Itämerellä on muita merialueita tiukemmat säännöt matkustaja-alusten käymäläjätevesien päästämiseksi. MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön mukaisesti matkustaja-alukset saavat purkaa käymäläjätevetensä Itämereen vain, jos ne on käsitelty pesulaitteistolla, joka on hyväksytty vuoden 2012 tyyppihyväksyntäohjesäännön mukaisesti ja joka poistaa vedestä kolibakteerit sekä vähintään 70 prosenttia typestä ja 80 prosenttia fosforista. Muussa tapauksessa käymäläjätevedet pitää jättää sataman vastaanottolaitteistoon. Käsittelemättömän käymäläveden ja hienonnetun ja desinfiointilaitteistolla käsitellyn käymäläveden laskeminen matkustaja-alukselta mereen on Itämerellä aina kielletty.

Rahtialukset voivat sen sijaan nykyisten kansainvälisten säännösten mukaan purkaa mereen käsittelemättömät käymäläjätevetensä, kunhan etäisyys lähimmästä maasta on vähintään 12 meripeninkulmaa eli noin 22 kilometriä. Suomen aluevedet ulottuvat alueesta riippuen 4–12 meripeninkulman päähän lähimmästä maasta, joten Suomen aluevesillä käsittelemättömän käymäläjäteveden päästäminen veteen on alustyyppistä riippumatta kielletty MARPOL-yleissopimuksen nojalla. Hienonnettua ja desinfioitua käymäläjätevettä saa päästää aluksesta veteen vähintään 3 meripeninkulman etäisyydellä (n. 5,6 km) lähimmästä maasta ja hyväksytyllä käsittelylaitteistolla käsitellyt käymäläjätevedet millä tahansa merialueella. Samat etäisyysvaatimukset koskevat matkustaja-aluksia erityisalueiden ulkopuolella.

---

<sup>14</sup> Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 1 luvun 1 §.

Käymäläjätevesien päästöistä aluksilta polaarilla vesialueilla määrätään IMO:n polaarisaännösten 4 luvussa. Edellä kuvattujen etäisyysvaatimusten lisäksi polaarilla vesialueilla edellytetään kaikkien alusten osalta, että alus on mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, jäähyllystä, kiintojäästä ja alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10. Hienonnetun ja desinfioidun sekä käsittelemättömän käymäläjäteveden päästäminen on kuitenkin kielletty polaarisaännösten mukaisten luokkien A ja B aluksilta<sup>15</sup> sekä matkustaja-aluksilta.

MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaiset säännökset on sisällytetty merenkulun ympäristönsuojelulain 5 lukuun. Käymäläjätevesiä koskevasta päästökielellä ja -rajoituksista säädetään luvun 1 §:ssä. Säännös sisältää MARPOL-yleissopimuksen mukaisen käsittelemättömän käymäläjäteveden päästökielellä ja -rajoitukset, mutta lisäksi kansallisen lisän, jolla kielletään myös käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen veteen Suomen aluevesillä. Myös harmaan veden päästäminen veteen kielletään Suomen aluevesillä vuodesta 2030 alkaen (luvun 1 a §). Kielto on kansallinen eikä perustu kansainvälisiin velvoitteisiin.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 2 §:n perusteella käymäläjäteveden ja harmaan veden päästäminen on poikkeustilanteissa sallittua, jos se on tarpeen aluksen tai siellä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi. Lisäksi päästäminen on sallittua, jos päästäminen aiheutuu alukselle tai sen laitteistolle aiheutuneesta vahingosta, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin on ryhdytty ennen vahingon syntymistä ja sen jälkeen päästön estämiseksi tai minimoimiseksi.

#### *Kiinteän jätteen päästöt*

MARPOL-yleissopimuksen V liite koskee aluksella syntyvää kiinteän jätteen aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä.

Aluksen tavanomaisen toiminnan aikana syntyy useita kiinteän jätteen jakeita. Aluksen asuin- ja keittiötiloissa syntyy kotitalousjätettä, kuten ruokajätettä ja ruokaöljyä, sekä muun muassa lasia, metallia, alumiinitölkkejä, paperia, kartonkia ja muovia. MARPOL-yleissopimuksen V liitteen täytäntöönpanoa koskeviin vuoden 2017 ohjeisiin on lisätty uutena jäteluokkana sähkö- ja elektroniikkajäte (E-jäte), joka sisällytettiin jätöpäiväkirjan (Garbage Record Book) luokitteluun. Sähkö- ja elektroniikkajätteellä tarkoitetaan sähkö- tai elektroniikkalaitteita, mukaan lukien niiden osat, alikokoonpanot ja kulutusosat, silloin kun ne poistetaan käytöstä jätteenä.

Aluksen operatiiviseen toimintaan liittyviä kiinteitä jätteitä ovat erityisesti lastin ahtaukseen, kiinnittämiseen ja suojaamiseen käytettävät materiaalit. Irtolastialuksilla lastijäämät, joita jää aluksen kannelle tai lastiruumaan lastauksen ja purkamisen jälkeen, ovat kiinteää jätettä riippumatta siitä, ovatko ne kuivia vai pesuveteen sekoittuneita pois lukien lakaisun jälkeen kannelle jäävää lastipölyä ja aluksen ulkopintojen pöly. Lastitilojen pesuvedessä sekä kannen ja aluksen ulkopintojen pesuvedessä olevia puhdistusaineita ja lisäaineita pidetään MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisina kiinteänä jätteenä. Jos aluksella on jätteenpolttouuni, sen käytöstä syntyvä jäte on kiinteää jätettä.

---

<sup>15</sup> Luokan A alus tarkoittaa alusta, joka on suunniteltu operoimaan polaarilla vesialueilla vähintään yksivuotisessa jäässä. Luokan B aluksella tarkoitetaan alusta pois lukien luokan A alukset, joka on suunniteltu kulkemaan vähintään ohuessa yksivuotisessa jäässä.

Kiinteää jätettä ovat lisäksi käytöstä poistetut kalastusvälineet sekä aluksen lastitiloissa kuljetuksen aikana kuolleiden eläinten ruhot. Kiinteään jätteeseen eivät kuulu matkan aikana harjoitetun kalastuksen seurauksena saadut tuoreet kalat ja niiden osat eivätkä kalanviljelyyn liittyvässä kuljetuksessa olevat kalat ja äyriäiset.

V liitteen määräysten lähtökohtana on, että aluksella syntyvät jätteet on toimitettava sataman vastaanottolaitteisiin. Liitteen 3 sääntö sisältää yleisen jätteiden veteen poistamisen kiellon. Jätteiden mereen päästäminen on sallittua ainoastaan liitteen 4, 5, 6 ja 7 säännöissä nimenomaisesti määrätyn edellytyksin. Liitteessä erotetaan toisistaan erityisalueet<sup>16</sup>, niiden ulkopuoliset merialueet sekä polaarialueet, ja siinä määrätään myös kiinteitä ja kelluvia alustoja koskevista velvoitteista. Polaarisia vesialueita koskee myös IMO:n polaarisaännösten 5 luku.

MARPOL-yleissopimuksen 4 säännössä ja polaarisaännösten 5.2 säännössä määrätään edellytyksistä, joiden täytyessä päästöt on sallittu *erityisalueiden ja polaaristen vesialueiden ulkopuolella*. Niiden mukaan ruokajätteen päästäminen mereen on sallittu näillä alueilla edellyttäen, että alus on kulussa reitillään ja mahdollisimman etäällä lähimmästä maasta. Päästön vähimmäisetäisyys lähimmästä maasta riippuu ruokajätteen käsittelystä. Jos ruokajäte on jauhettu tai hienonnettu enintään 25 millimetrin raekokoon, päästö on sallittu vähintään 3 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta. Jos ruokajätettä ei ole jauhettu tai hienonnettu, päästö on sallittu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta. 4 säännön ja polaarisaännösten mukaan ympäristölle haitattomien (niin kutsuttu non-HME) kiinteiden irtolastien lastijäämien mereen päästäminen on sallittua erityisalueiden ulkopuolella, kun päästö tapahtuu aluksen ollessa kulussa reitillään mahdollisimman etäällä ja vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta. Jos lastijäämät sisältyvät lastitilojen pesuveteen, sovelletaan lisäksi pesuvesiä ja niissä käytettyjä puhdistus- ja lisäaineita koskevia vaatimuksia. Polaarialueilla edellytetään lisäksi muun muassa, että päästö tehdään mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, jäähyllystä, kiintojäästä tai alueesta, jonka jääpitoisuus on yli 1/10.

4 säännön 2 kappaleen mukaisesti lastitilojen pesuveteen sisältämien puhdistus- ja lisäaineiden mereen päästäminen on sallittua edellyttäen, että aineita ei ole luokiteltu meriympäristölle haitallisiksi<sup>17</sup> MARPOL-sääntelyn mukaisesti eikä sisällä aineosia, joiden tiedetään olevan myrkyllisiä vesieliöille, karsinogeenisia, mutageenisia, lisääntymiselle vaarallisia, elinkohtaisesti myrkyllisiä toistuvan altistumisen jälkeen, taikka synteettisiä polymeerejä, kumia, muoveja tai muoviraaka-aineraakeita.

4 säännön 1 kappaleen 4 kohdan mukaisesti eläinten ruhojen mereen päästäminen on sallittua vain poikkeuksellisesti. Tällöin aluksen on oltava kulussa reitillään ja päästön on tapahduttava mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta. Ohjeistuksen mukaan etäisyyden tulisi olla yli

---

<sup>16</sup> V liitteen mukaisia erityisalueita ovat Välimeri, Itämeri, Mustanmeri, Punainenmeri, Lahtien alue, Pohjanmeri, Etelämanner ja laajempi Karibian alue.

<sup>17</sup> Kiinteitä irtolastijäämiä pidetään meriympäristölle haitallisina, jos ne täyttävät yhden tai useamman YK:n yhdenmukaistetun kemikaalien luokittelu- ja merkintäjärjestelmän (GHS) mukaisista seuraavista kriteereistä: akuutti myrkyllisyys vesieliöille, luokka 1; krooninen myrkyllisyys vesieliöille, luokka 1 tai 2; karsinogeenisuus, luokka 1A tai 1B, kun aine ei ole nopeasti biohajoava ja se on voimakkaasti biokertyvä; mutageenisuus, luokka 1A tai 1B, kun aine ei ole nopeasti biohajoava ja se on voimakkaasti biokertyvä; lisääntymiselle vaarallisuus, luokka 1A tai 1B, kun aine ei ole nopeasti biohajoava ja se on voimakkaasti biokertyvä; elinkohtainen myrkyllisyys toistuvan altistumisen jälkeen, luokka 1, kun aine ei ole nopeasti biohajoava ja se on voimakkaasti biokertyvä; tai kiinteät irtolastit, jotka sisältävät synteettisiä polymeerejä, kumia, muoveja tai muoviraaka-aineraakeita tai koostuvat näistä.

100 meripeninkulmaa ja veden syvyyden mahdollisimman suuri. Ruhot tulee halkaista tai muutoin käsitellä siten, että ne uppoavat välittömästi. Eläinten ruhojen mereen päästäminen on arktisilla vesialueilla kielletty.

MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 5 sääntö sisältää *kiinteitä ja kelluvia alustoja koskevat erityisvaatimukset*. Sääntö kieltää kiinteän jätteen päästöt sellaisilta kiinteiltä tai kelluvilta alustoilta, joilta harjoitetaan merenpohjan mineraalivarojen etsintää, hyödyntämistä tai niihin liittyvää käsittelyä, sekä aluksilta, jotka ovat tällaisen alustan vieressä tai enintään 500 metrin etäisyydellä siitä. Ruokajätteen mereen päästäminen on kuitenkin sallittua edellyttäen, että päästö tehdään alustalta, joka sijaitsee yli 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai alukselta, joka on tällaisen alustan vieressä tai enintään 500 metrin etäisyydellä siitä ja että ruokajäte on jauhettu tai hienonnettu siten, että se läpäisee enintään 25 millimetrin seulaverkon.

MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaisilla *erityisalueilla* kiinteän jätteen poistamista mereen koskevat vaatimukset (liitteen 6 sääntö) ovat muita merialueita tiukemmat meriympäristön erityisen herkkyyden vuoksi. MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja erityisalueita ovat Itämeren alue, Pohjanmeren alue, Välimeren alue, Mustameren alue, Punaisenmeren alue, Persianlahden alue, laajempi Karibian alue sekä Antarktiksien alue.

6 säännön 1 kappaleen 1 kohdan mukaisesti erityisalueella sallitaan ainoastaan hienonnetun ruokajätteen mereen päästäminen. Tällöin aluksen on oltava kulussa reitillään (*en route*) ja mahdollisimman etäällä sekä vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Ruokajätteet on hienonnettava tai jauhettava, ja niiden on voitava kulkea sellaisen seulan läpi, jonka aukot ovat enintään 25 millimetriä eivätkä ne saa sisältää muiden jätteiden jäämiä.

Erityisalueella kielletään lähtökohtaisesti kaikkien kiinteiden irtolastijäämien poistaminen mereen. Poikkeuksena ovat sellaiset lastijäämät, joita ei ole luokiteltu meriympäristölle haitallisiksi, ja joiden osalta kaikki liitteessä asetetut edellytykset täyttyvät. Kiinteät irtolastit, lukuun ottamatta viljaa, on luokiteltava MARPOL V liitteen täytäntöönpanoa koskevien vuoden 2017 ohjeiden (MEPC.295(71)) mukaisesti. Laivaaajan on annettava purkusatamalle ilmoitus siitä, onko lasti luokiteltu meriympäristölle haitalliseksi (HME) vai ei.

Erityisalueella meriympäristölle haitattomien (non-HME) lastijäämien mereen päästäminen on mahdollista vain, jos lastijäämät sekä lastitilojen pesuvedessä olevat puhdistusaineet tai lisäaineet eivät sisällä aineita, jotka on luokiteltu meriympäristölle haitallisiksi, ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeet; sekä lähtösatama että seuraava määräsatama sijaitsevat erityisalueella eikä alus kulje kyseisten satamien välillä erityisalueen ulkopuolella; kyseisissä satamissa ei ole käytettävissä riittäviä vastaanottolaitteita; ja lastitilojen pesuveden, joka sisältää lastijäämiä, mereen päästäminen tapahtuu niin kaukana lähimmästä maasta tai jäähyllystä kuin käytännössä on mahdollista, kuitenkin vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta tai jäähyllystä.

Meriympäristölle haitattomia pesu- ja lisäaineita voidaan päästää mereen aluksen ollessa kulussa reitillään ja vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Haitattomuuden arviointi perustuu MARPOL-yleissopimuksen III liitteeseen sekä IMO:n ohjeistukseen (MEPC.295(71)). Puhdistusainetta tai lisäainetta pidetään meriympäristölle haitattomana, jos se ei ole MARPOL-yleissopimuksen III liitteessä tarkoitettu haitallinen aine eikä sisällä aineosia, joiden tiedetään olevan karsinogeenisia, mutageenisia tai lisääntymiselle vaarallisia. Aluksen asiakirjoihin tulee sisältyä valmistajan antama selvitys siitä, että puhdistusaine tai lisäaine täyttää meriympäristölle haitattomuutta koskevat vaatimukset.

MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 3 säännön mukaan muovien, mukaan lukien synteettiset köydet, synteettiset kalastusvälineet, muoviset jättesäkit sekä muovituotteiden poltosta syntyvä tuhka ja kuona, ruokaöljyn, kelluvien aluspuitteiden, vuoraus- ja pakkausmateriaalien sekä paperin, riepujen, lasin, metallin, pullojen, astioiden sekä muiden vastaavien kotitalous- ja operatiivisten jätteiden päästäminen on kuitenkin kielletty kaikilla merialueilla myös erityisalueiden ulkopuolella. Lisäksi meriympäristölle haitallisiksi luokitellun kiinteän irtolastin lastijäämien mereen päästäminen on kielletty kaikilla merialueilla.

Liitteen säännössä 7 määrätään tilanteista, joissa kiinteän jätteen mereen päästämistä ei pidetä päästökiellon vastaisena. Tällaisia ovat hätä- ja muut poikkeukselliset tilanteet, joissa päästö on välttämätön aluksen tai sen henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi merellä. Lisäksi päästö ei ole kielletty, jos jäte joutuu mereen alukselle tai sen laitteistolle aiheutuneen vahingon seurauksena edellyttäen, että kaikki kohtuulliset varotoimet päästön estämiseksi tai rajoittamiseksi on toteutettu. Säännös kattaa myös kalastusvälineiden mereen päästämisen meriympäristön suojelemiseksi tai aluksen taikka sen miehistön turvallisuuden vuoksi sekä kalastusvälineiden vahingossa tapahtuneen menetyksen, jos menetyksen ehkäisemiseksi on ryhdytty kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin.

MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaiset säännökset on sisällytetty merenkulun ympäristönsuojelulain 6 lukuun. Kiinteiden jätteiden koskevasta päästökiellosta ja -rajoituksista säädetään luvun 1 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan kiinteän jätteen poistaminen veteen alukselta on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään. Säännös saa sisältönsä edellä kuvatuista MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4–6 säännöistä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tyyppihyväksyy ruokajätteiden hienonnuksilaitteistot, joita käytettäessä voidaan noudattaa MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja lievempiä määräyksiä. 6 luvun 2 § sisältää V liitteen 7 sääntöä vastaavan poikkeussäännöksen, joka koskee mm. toimenpiteitä aluksen tai aluksella olevien turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä.

#### *Päästöt rikkipesureista*

MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään aluksista aiheutuvista ilmapäästöistä. Liitteen 14 sääntö koskee alusten rikin oksidien päästöjä ja asettaa aluksilla käytetyn polttoaineen rikkipitoisuudelle enimmäisrajan.<sup>18</sup> Liitteen 4 mukaan sopimusosapuolen hallinto voi sallia sellaisten vaihtoehtoisten vaatimustenmukaisuusmenetelmien käytön, jotka ovat päästövähennysten osalta vähintään yhtä tehokkaita kuin VI liitteessä vaaditaan. MARPOL-yleissopimusta täydentää IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean antama rikkipesureita koskeva ohjeistus.<sup>19</sup>

MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön vaatimukset on sisällytetty EU-lainsäädäntöön rikin oksidipäästöjen vähentämisestä tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä

---

<sup>18</sup> Itämerellä ja muilla 14 säännön mukaisilla päästövalvonta-alueilla aluspolttoaineen korkein sallittu rikkipitoisuus on 0,1 painoprosenttia. Muualla raja on 0,5 painoprosenttia.

<sup>19</sup> 2021 Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems, annettu päätöslauselmalla MEPC.340(77).

(EU) 2016/802 (jäljempänä *rikkidirektiivi*). Myös rikkidirektiivi sallii vaihtoehtoiset menetelmät vaatimusten noudattamiseksi ja viittaa tältä osin IMO:n ohjeistukseen.

Rikkipesureita käytetään aluksilla pakokaasujen puhdistamiseen ja rikin oksidien päästörajoitusten saavuttamiseen, kun alus käyttää korkearikkistä polttoainetta. Korkearikkinen polttoaine on matalarikkistä halvempaa, joten korkearikkisen polttoaineen ja rikkipesurin käyttöön on taloudellinen kannustin. Pesureissa pakokaasuun suihkutetaan merivettä, jotta siitä saadaan puhdistettua pois riittävä määrä rikin oksideja. Samalla pesuveteen irtoaa pakokaasusta muitakin aineita, joilla voi olla veteen päästessään haitallisia ympäristövaikutuksia. Aluksille asennettuja rikkipesureita on kolmea perustyyppiä; avoimen kierron rikkipesureissa pakokaasuun suihkutettu merivesi päästetään sellaisenaan käsittelemättömänä mereen, suljetun kierron rikkipesureissa prosessivesi kiertää laitteessa ja siitä erotetaan kiintoaineita (jämiä), sekä hybridijärjestelmä, jota voi käyttää joko avoimen tai suljetun pesuri kierron tilassa. Suljetun kierron rikkipesurien sekä hybridipesurien järjestelmissä on pääsääntöisesti säilytystankkeja pesurivedestä eroteltuja jämiä sekä käsiteltyä, nk. bleed-off- tai ylivuotovesiä, eli käsiteltyä pesuvettä varten.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 9 a §:n 1 momentti sallii päästönvähentämismenetelmien käytön päästörajoitukset täyttävän polttoaineen sijaan. 9 a §:n 2 momentin mukaan suomalaisella aluksella käytettävät päästönvähentämismenetelmät hyväksytään noudattaen rikkidirektiivin säännöksiä.

IMO:n ohjeistuksen mukaan pesuvesiä, jotka eivät täytä suosituksen mukaisia päästökriteerejä, tai niistä erotettuja jämiä ei tulisi päästää veteen. Aluspäästädirektiivi edellyttää jäsenvaltioiden kieltävän jämien päästämisen kansallisessa lainsäädännössään 6.7.2027 alkaen. IMO:lle on myös tehty ehdotuksia alueelliseksi rajoituksiksi, mutta ne eivät ole ainakaan toistaiseksi edenneet.<sup>20</sup>

Suomessa on säädetty rikkipesureiden päästörajoituksista merenkulun ympäristönsuojelulain vuoden 2024 uudistuksessa, jolloin lakiin lisättiin pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jämien päästökieltoa koskeva 9 b §. Uuden 9 b §:n 1 momentin perusteella pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistamattoman pesuveden päästäminen veteen on kielletty 1.7.2025 lähtien. 9 b §:n 2 momentin mukaan myös puhdistetun pesuveden ja pesuvivedestä eroteltujen jämien päästäminen veteen on kielletty vuodesta 2029 lähtien.

### **3.2 Aluspäästöjä koskeva seuraamussääntely**

#### *Rikosoikeudelliset seuraamukset*

Merenkulun ympäristönsuojelulain vastaisista teoista määrättävistä rikosoikeudellisista seuraamuksista säädetään lain 13 luvun 3 §:ssä. Merenkulun ympäristönsuojelulain 3 §:n 1 momentin mukaan rikoslain 48 luvun 1–4 §:n nojalla voidaan rangaista merenkulun ympäristönsuojelulain rikkomisesta aiheutuneesta ympäristön turmelemisesta, jollei siihen ole syyllistytty huolimattomuudesta ulkomaiselta alukselta. Muusta merenkulun ympäristönsuojelulain rikkomisesta, kuten toimimisesta vastoin lain 2 ja 4–7 lukujen päästökielto­säännöksiä, voidaan merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 2 momentin mukaan rangaista merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksena.

---

<sup>20</sup> PPR-alamomitean 13. istunnon raportti PPR 13/18, kohdat 7.13–7.26.

Rikoslain 48 luvun säännökset sisältävät sakko- tai vankeusrangaistuksen. Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta voidaan tuomita vain sakkoon.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 4 momentin mukaan rikkomuksesta tulee tuomita se taho, jonka velvollisuuksien vastainen teko tai laiminlyönti on. Vastuullista tahoa arvioitaessa on otettava huomioon asianomaisen asema, hänen tehtäviensä ja toimivaltuuksiensa laatu ja laajuus sekä muutenkin hänen osuutensa lainvastaisen tilan syntyyn ja jatkumiseen.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin perustuvien rikosten esitutkinnan syyteharkinnan ja tuomioistuinmenettelyn kohdalla toimitaan rikosasioita koskevien yleisten säännösten mukaisesti. Menettely on hallinnollista prosessia perusteellisempi ja turvaa epäiltyjen oikeusturvan hallinnollista menettelyä paremmin. Rikosoikeudellisessa esitutkinnassa soveltuu vaatimus miehistön kuulustelemisesta, mikä voi olla aluspäästötapaüksissa hyvin hankalaa, jos alus ei tule suomalaisen satamaan. Myös rikosprosessin hallinnollista menettelyä tyypillisesti pidempi kesto voi saada aikaan sen, että päästöstä vastuussa olevia tahoja ei saada enää tavoitettua eikä rangaistusta voida panna täytäntöön. Kansainvälistä merenkulkua koskevat säännökset estävät aluksen pysäyttämisen Suomessa tehtävän esitutkinnan ja tuomioistuinmenettelyn ajaksi.

Lisäksi on syytä huomata, että toisin kuin hallinnollisessa menettelyssä, rikosprosessissa tuomitulta on mahdollista periä rikostutkintaan liittyvät kustannukset ja nostaa vahingonkorvauskanne samassa prosessissa.

Joissain öljypäästötapaüksissa on näytetty, että laivanisäntäyhtiön ohella joku aluksen miehistöön kuuluva henkilö on ollut vastuussa päästöstä ja tälle on silloin määrätty rikosoikeudellinen sakko. Tällöin luonnollinen henkilö on toiminut tahallisesti tai tuottamuksesta.

Merivartiosto on aloittanut vuosina 2020–2025 vuosittain 5–9 tutkintaa, joissa on kyse ympäristörikoksista. Luvut sisältävät myös muita ympäristönsuojeluasioita kuin aluksilta tehtyjä vaatimusten vastaisia päästöjä veteen. Vuosittain 1–3 havaintoa on koskenut vaarallisia ja haitallisia aineita ja olisi voinut johtaa nyt ehdotettavan aluspäästömaksun mukaiseen hallinnolliseen tutkintaan.

Harva tapauksista on edennyt syyttäjälle. Vuosien 2011–2025 aikana eli edellä kuvattua pidempänä tarkastelujaksona syyttäjä on käsitellyt vain viisi asiaa, joissa rikosnimike on ollut merenkulun ympäristönsuojelurikkomus. Näistä kahdessa esitutkinta lopetettiin, kahdessa tehtiin syyttämättäjäättämispäätös ja yhdessä päätös seuraamusluonteisesta syyttämättä jäättämisestä. Vuosina 2011–2025 tuomioistuimissa on annettu viisi ratkaisua asiassa, jossa rikosnimikkeenä on ollut merenkulun ympäristönsuojelurikkomus ja näistä viimeisimmät vuonna 2017.

Osa merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimustenvastaisuuksista on tutkittu rikoslain 48 luvun mukaisena ympäristön turmelemisena, mutta tapausten tarkkaa määrää ei ole saatavissa. Syyttäjän ja tuomioistuinten järjestelmissä ei erotella ympäristön turmelemisrikoksia sen mukaan, mihin aineelliseen lainsäädäntöön tunnusmerkistö perustuu. On tiedossa, että tällä hetkellä (maaliskuu 2026) on vireillä yksi tuottamuksellista ympäristön turmelemista koskeva asia, jossa on kyse alukselta tehdystä öljypäästöstä.

*Hallinnollinen öljypäästömaksu*

Merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään yhdestä veteen meneviä päästöjä koskevasta hallinnollisesta seuraamuksesta, öljypäästömaksusta.<sup>21</sup> Maksu määrätään merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan öljyn tai öljypitoisen seoksen tai niihin ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden päästökiellon rikkomisesta. Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu vain, jos päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan öljypäästömaksu määrätään luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka rikkomuksen tapahtumahetkellä on aluksen omistaja tai laivanisäntä. 2 §:n mukaan öljypäästömaksu määrätään päästön määrän ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella lain liitteenä 1 olevan maksutaulukon mukaan. Maksun määrää Länsi-Suomen rannikkovartiosto, jossa asian tutkii rikostutkija<sup>22</sup> ja maksun määrää merivartioston komentaja.

Öljypäästömaksusta säädettiin vuonna 2005 aluksista aiheutuvan ympäristön pilaamisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979, jäljempänä *alusjätelaki*) lisätyllä 2 a luvulla.<sup>23</sup> Rikosoikeudellisesta seuraamuksesta ei luovuttu öljypäästömaksusta säädettyä, jotta luonnollinen henkilö, joka tahallaan tai tuottamuksesta toimien on osallistunut saman päästön aiheuttamiseen, voidaan saattaa vastuuseen teostaan laivanisännän ohella. Öljypäästömaksu on kuitenkin toissijainen suhteessa rikosoikeudelliseen rangaistukseen. Alusjätelaki kumottiin vuonna 2009 ja samalla öljypäästömaksua koskeva sääntely siirrettiin uuden merenkulun ympäristönsuojelulain 3 lukuun.

Maksu määrätään merenkulun ympäristönsuojelulain liitteenä olevan maksutaulukon mukaisesti päästön tilavuuden ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella. Maksutaulukon pohjana on käytetty Ruotsin lainsäädännön vastaavaa taulukkoa.<sup>24</sup> Sanktion oli tarkoitus olla ennaltaehkäisevä, jonka takia pyrittiin siihen, ettei öljyn päästäminen mereen saisi olla sanktioituna taloudellisesti kannattavaa öljyn sataman vastaanottolaitteeseen jättämiseen verrattuna. Samalla maksun suuruudessa otettiin huomioon suhteellisuusperiaate. Suomen maksutaulukkoa ei ole päivitetty vuoden 2005 jälkeen.

Öljypäästön tilavuuteen liittyy käytännössä aina epävarmuutta ja tilavuudesta saadaan vain arvio (vaihteluvälin kera). Maksu pitää määrätä pienimmän varman päästömäärän mukaisena eli vaihteluvälin minimin mukaan. Maksua ei määrätä vähäisistä päästöistä, ja oikeuskäytännössä vähäinen määrä on tulkittu 10 litran päästökseen. Lukumääräisesti eniten on määrätty 4200 euron ja 8400 euron maksuja eli ne on määrätty bruttovetoisuudeltaan alle 3 000 tonnin aluksille. On syytä huomata, että öljypäästömaksusääntely ei tee eroa kaupallisen ja huviliikenteen välillä.

Maksun määräämisessä ja mittaamisessa huomioidaan merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 3 §:n säännös, jonka nojalla maksu voidaan jättää määräämättä tai sitä voidaan alentaa,

---

<sup>21</sup> Laissa on lisäksi säännökset uusiutuvien ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1805 mukaisista seuraamusmaksuista (lain 7 b luku).

<sup>22</sup> Länsi-Suomen merivartioston rikostutkintayksikkö vastaa esitutkintavastuulleen kuuluvien rikosten rikostorjunnasta, mutta myös öljypäästömaksujen tutkinnasta ja määräämisestä.

<sup>23</sup> HE 77/2005 vp.

<sup>24</sup> Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ja sen muutos 2001:1294.

jos maksuvelvollinen osoittaa, että maksun määrääminen olisi ilmeisen kohtuutonta hätä- tai onnettomuustilanteen tai muun rinnastettavan syyn vuoksi.

Maksupäätökseen on mahdollista hakea muutosta. Öljypäästömaksuasioissa muutosta haetaan merioikeudelta, joka toimii Helsingin ja Maarianhaminan kärjäoikeuksien yhteydessä.

Öljypäästöistä vuosittain tehtävien tilastojen perusteella öljypäästömaksusta säätämisen jälkeen etenkin kauttakulussa olleiden ulkomaisten alusten öljypäästöt Suomen merialueilla ovat vähentyneet tuntuvasti. Voidaan kuitenkin todeta, että öljypäästömaksujärjestelmällä on ollut Suomen merialueilla preventiivinen vaikutus.

### **3.3 Aluspäästöjen valvontatehtävät**

Alusten aiheuttamien päästöjen valvonnasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa.

Luvun 6 §:n mukaan Rajavartiolaitos on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Poikkeuksena edellä mainitusta ovat lain 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästokiellon ja 7 luvun 9 b §:ssä tarkoitetun rikkipesureiden pesuvesien ja jäämien päästokiellon noudattamisen valvonta. Rajavartiolaitos valvoo aluspäästöjä lähinnä muun toimintansa ohessa niin mereltä kuin ilmasta käsin, mutta myös CleanSeaNet-satelliittivalvontaan perustuvien automaatti-ilmoitusten ja muilta vesillä liikkujilta ja viranomaisilta vastaanottamiensa ilmoitusten perusteella.

Rajavartiolaitos havaitsee vuosittain joitain kymmeniä öljypäästöjä Suomen merialueella. Vuonna 2025 havaittiin 44 öljypäästöä ja niistä vaatimusten vastaisiksi päästöiksi vahvistettiin 39 kpl (24 kpl vuonna 2024). Valtaosa oli pieniä päästöjä satamissa ja rannikolla. Merkittävässä osassa päästön lähdettä ei kyetty selvittämään. CleanSeaNetin kautta saatiin tietoa vuoden 2025 aikana yhdeksästä korkean luotettavuustason hälytyksestä ja näistä kuusi todennettiin. Kaikkiaan Rajavartiolaitokselle sai CleanSeaNetin kautta vuonna 2025 tiedon 54 mahdollisesta öljypäästöhavainnosta Suomen talousvyöhykkeellä tai aluemerellä. Näistä 42 havaintoon Rajavartiolaitos antoi järjestelmän kautta palautteen.

Merialueella muita kuin mineraaliöljypohjaisia päästöjä on vuosina 2023–2025 havaittu vuosittain 7–12 kpl. Näistä vain 1–3 on ollut vaarallisten ja haitallisten aineiden päästöjä, jotka on kielletty MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti. Lisäksi vuosittain on tehty 6–9 havaintoa muiden aineiden päästöistä. Nämä MARPOL-yleissopimuksen IV–VI liitteissä tarkoitetut aineet häviävät vedessä nopeasti eikä niiden valvontaan ole yhtä tehokasta teknologiaa kuin öljypäästöjen valvontaan. Rajavartiolaitos arvioi, että teknologia ja menetelmät kehittyvät, kun lainsäädäntö antaa paremmat edellytykset sanktioinnille. Lisäksi Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA kehittää CleanSeaNet-järjestelmän havainnointikykyä muiden kuin mineraaliöljyjen osalta.

Lisäksi 12 luvun 8 §:n nojalla Poliisi valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella sekä aluevesillä. Myös Poliisin valvontatehtäviin on säädetty harmaata vettä ja rikkipesureita koskeva poikkeus.

1 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset tai määräykset koskevat muun muassa aluksesta ilmaan ja veteen meneviä päästöjä. Valvonta perustuu käytännössä alustarkastuksiin. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella. Liikenne- ja viestintävirastolle myös kuuluu muu merenkulun ympäristönsuojelulain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta, jollei muualla laissa toisin säädetä. Siten esimerkiksi edellä mainittujen harmaan veden ja rikkipesureiden pesuvesien ja jäämien päästökieltojen valvonta kuuluu Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo aluksia myös alusturvallisuuden valvontalain nojalla. Alusturvallisuuden valvontalakiin on sisällytetty Suomea sitovat alustarkastusvaatimukset.

Alustarkastusvelvoitteet jakautuvat EU:n satamavaltiodirektiivin (2009/16/EY) edellyttämiin varsinaisiin satamavaltiotarkastuksiin, Suomen lippua käyttäville aluksille tehtäviin lippuvaltiotarkastuksiin (vuodesta 2027 alkaen) sekä rikkidirektiivin ja alusjätedirektiivin nojalla tehtäviin niin kutsuttuihin rikki- ja PRF-tarkastuksiin, joita suoritetaan kaikkiin aluksiin, joita purjehtii Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Tarkastukset suoritetaan omina aluskäynteinä ja yleensä kahden tarkastajan toimesta.

Tarkastuksissa Liikenne- ja viestintävirasto tarkastaa alusten päiväkirjoja ja muita asiakirjoja. Sääntöjenvastaisuudet, jotka tarkastuksissa havaitaan ja jotka liittyvät öljypäiväkirjaan ja muihin asiaankuuluviin päiväkirjoihin tai muihin mahdollisiin päästöihin liittyviin puutteisiin, kirjataan huomautuksina EU:n Thetis-tarkastustietokantaan ja alukselle tarkastuksen päätteeksi annettaviin tarkastusraportteihin. Samaa menettelytapaa käytetään sääntöjenvastaisuuksiin, jotka liittyvät alusjätedirektiivin mukaisesti aluksella syntyvän jätteen toimittamiseen tai siitä ilmoittamiseen ja rikkidirektiivin mukaisten velvoitteiden tarkastamiseen. Kuten muissakin tilanteissa, havaitut sääntöjenvastaisuudet kirjataan huomautuksina yhteisön käytössä olevaan tarkastustietokantaan ja alukselle tarkastuksen päätteeksi annettavaan tarkastusraporttiin.

Tarkastuksen kohteeksi voidaan ottaa myös alus, joiden toiminnasta on saatu tieto, joka viittaa aluspäästädirektiivin mukaisten velvoitteiden mahdolliseen rikkomiseen liittyviin sääntöjenvastaisuuksiin.

### **3.4 Tekninen tutkinta ja esitutkinta**

#### *Yleistä aluspäästöjen tutkinnasta*

Aluspäästön tutkinta alkaa yleensä siitä, kun toimivaltainen viranomainen saa tiedon päästöepäilystä. Päästö havaitaan joko Rajavartiolaitoksen omasta toimesta, tyyppillisesti valvontalennolla, tai tieto voi tulla EU:n tietojärjestelmästä, muilta merenkulkijoilta tai veneilijöiltä taikka muulta suomalaiselta tai ulkomaiselta viranomaiselta, esimerkiksi Viron poliisi- ja rajavalvontavirastolta.

Tämän jälkeen Rajavartiolaitos pyrkii lähettämään mahdollisimman pian joko ilma-aluksen tai pinta-aluksen päästöhavaintopaikalle.

Jos kyse on vedessä olevasta nestemäisestä päästöstä, Rajavartiolaitoksen virkamiehet ottavat siitä näytteitä, jotka toimitetaan tarvittaessa laboratorioon analysoitaviksi. Käytännössä Rajavartiolaitos toimittaa näytteet yleensä Keskusrikospoliisin rikostekniseen laboratorioon,

joka analysoi näytteet virka-apusäännösten nojalla. Näytteenottoon sovelletaan Keskusrikospoliisin antamaa ohjeistusta.

Päästön laajuus pyritään arvioimaan lentovalvonnassa joko miehittämättömällä ilma-aluksella tai valvontalentokoneella. Öljypäästöjen väri kertoo meren pinnalla olevan öljykerroksen paksuudesta, joten päästön tilavuus on mahdollista arvioida päästön värin ja laajuuden perusteella. Öljypäästöjen tilavuuden arvioinnissa hyödynnetään öljyn ja muiden vaarallisten aineiden aiheuttaman Pohjanmeren pilaantumisen torjunnasta tehdyn niin kutsutun Bonnin sopimuksen puitteissa laadittua Bonn Agreement Oil Appearance Code (BAOAC) -asiakirjaa, joka on luotu tieteellisen tutkimuksen sekä kenttäkokeiden perusteella eurooppalaiseksi metodiksi kivennäisöljyjen tilavuuden arviointiin. Itämeren suojelukomissio HELCOM on päättänyt käyttää BAOACia on myös Itämeren alueen öljypäästövalvonnan perustana.<sup>25</sup> Muiden päästöjen laajuuden/tilavuuden arviointi edellyttää päästön tarkempaa arviointia.

Samaan aikaan johtokeskus käynnistää toimintansa alkaa etsiä päästölähdettä. Öljyvana tai vastaava näkyvä päästö voi olla yhdistettävissä selvästi johonkin tiettyyn alukseen. Jos alus myöntää päästön aiheutuneen siltä käsin, ei näytteitä tarvitse analysoida. Muussa tapauksessa päästön aiheutuminen kyseiseltä alukselta pyritään varmistamaan alukselta, esimerkiksi öljyn tapauksessa konehuoneesta ja poistoputken suulta otettavilla näytteillä, jotka analysoidaan laboratoriossa ja joiden analyysituloksia verrataan vedestä otettuihin näytteisiin.

Jos ei ole selvää, miltä alukselta päästö on aiheutunut, Rajavartiolaitos selvittää alueella liikkuneita aluksia tarvittaessa pyytäen Ilmatieteen laitokselta tietoja päästön ajeltimisesta vedessä. Kun on tiedossa, mitä ovat mahdollisia päästölähteitä, kyseiset alukset pyritään tavoittamaan ja ottamaan niiltäkin näytteet vertailuanalyysia varten. Tällaisessa tilanteessa tekninen tutkinta kestää yleensä vähintään puoli vuotta.

Öljypäästöt ovat yleisimpiä havaittuja aluspäästöjä. Päästöt ovat ominaisuuksiltaan kelluvia ja näkyviä ja niiden kemiallisten ominaisuuksien välillä on vain vähän vaihtelua keskenään, joten niiden tutkintaan on ollut mahdollista kehittää johdonmukaiset protokollat. Muiden aineiden päästöjen tutkinta on haastavampaa, koska aineiden ominaisuudet ja siten käyttäytyminen aineen päästessä kosketuksiin veden ja ilman kanssa vaihtelevat paljon. Aineiden havaitseminen, näytteenotto ja analysointi voi olla vaikeaa. Päästön aiheuttaneen aluksen osoittaminen voi olla hankalaa, jos aine veteen päästessään muodostaa uusia yhdisteitä ja on siten kemiallisesti erilaista kuin aluksella ollut aine. Tällaisten aineiden määrät voivat lisääntyä jossain määrin, kun vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö ja kuljetus yleistyvät.

Rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annetun lain (108/2018) 4 §:n 8 kohdan mukaan Rajavartiolaitoksen tehtävänä on estää, paljastaa ja selvittää muun ohella rikoksia, joissa on kyse Rajavartiolaitoksen valvottavaksi säädetyn säännöksen noudattamatta jättämisestä. Koska Rajavartiolaitos on merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 6 §:n mukaisesti johtava valvontaviranomainen aluksesta veteen menevien päästöjen valvonnassa sekä osallistuu myös pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämien päästökiellon valvontaan, voi Rajavartiolaitos suorittaa esitutkinnan päästökieltojen rikkomisen osalta. Myös poliisi on toimivaltainen esitutkintaviranomainen. Lähtökohtaisesti kuitenkin Rajavartiolaitos suorittaa esitutkinnan merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä tarkoitettujen päästörिकosten osalta.

---

<sup>25</sup> HELCOMin käsikirja yhteistyöstä meren pilaantumisen torjumiseksi (HELCOM Manual on Cooperation in Response to Marine Pollution).

### *Alusöljypäästöjen tutkinta hallinnollisessa menettelyssä*

Alusöljypäästöjen tutkinta aloitetaan lähtökohtaisesti hallinnollisessa menettelyssä, koska öljypäästömaksua pidetään käytännössä ensisijaisena seuraamuksena vaatimusten vastaisista öljypäästöistä. Hallinnollisesta prosessista seuraa, että pakkokeinojen käyttäminen ei ole mahdollista.

Rikostutkinnassa näytön keräämiseen sovelletaan erilaisia sääntöjä<sup>26</sup> kuin hallinnollisessa prosessissa, joten tutkinnan alkuvaiheessa pitäisi tietää, onko tarpeen tehdä rikostutkintaa. Rikostutkinnassa sovellettava syytetyn itsekriminointisuoja rajoittaa epäillyn velvollisuutta antaa tietoja päästöön liittyen, mutta toisaalta öljypäästömaksuun liittyvässä hallinnollisessa tutkinnassa miehistöllä ja aluksen edustajilla on selvitysvelvollisuus oman vaatimuksensa, kuten maksun kohtuullistamista koskevan vaatimuksen, perusteista.

Kun Rajavartiolaitos selvittää öljypäästöä, sen partio nousee alukselle ja puhuttelee miehistöä sekä tekee paikatutkintaa, kuten ottaa näytteitä. Päällikkö tai konepäällikkö ei voi itsekriminointisuojaan vedoten estää tutkintaviranomaisten pääsyä esimerkiksi aluksen konehuoneeseen tai lastitiloihin, mutta oikeus päästä tiloihin pitäisi perustaa paikatutkintaan ja miehistölle tulee kertoa, mitä prosessia noudatetaan. Itsekriminointisuojusta johtuen miehistön puhuttelussa kerrotaan selvästi, mitä tehdään, jotta miehistö ei vahingossa kerro hallinnollisessa prosessissa asioita, joita ei rikosprosessissa voitaisi hyödyntää ilman, että heille on kerrottu oikeuksiaan.

Kun Rajavartiolaitoksella on epäily siitä, miltä alukselta päästö on lähtöisin, se pyytää aluksen päälliköltä selitystä. Jos päästölähteestä on selvä epäily, selityspyyntö voidaan tehdä jopa muutamassa päivässä. Toisaalta jos epäselvää, miltä alukselta päästö on aiheutunut, tulee odottaa vertailunäyteanalyysin tuloksia. Varustamolle annetaan yleensä noin kuukausi vastausaikaa. Päälliköllä tai muilla tahoilla ei ole näyttövelvollisuutta siitä, onko öljypäästö peräisin kyseiseltä alukselta. Selityspyyntöihin vastataan yleensä hyvin lyhyesti, esimerkiksi että päästö johtui jonkun laitteen rikkoutumisesta. Tämän lisäksi Rajavartiolaitos pyytää Suomen ympäristökeskukselta arviota päästön ympäristövaikutuksista ja Ilmatieteen laitokselta päästön ajalehtimislaskelmia. Ne toimittavat lausuntonsa merenkulun ympäristönsuojelulain virka-apusäännösten nojalla. Kaikkiaan öljypäästön hallinnollinen tutkinta kestää tyypillisesti 6–12 kuukautta.

Vuonna 2025 aloitettiin kolme öljypäästömaksuasian tutkintaa (neljä vuonna 2024). Kolmessa tapauksessa aloitettu tutkinta siirtyi vuodelle 2026. Vuonna 2025 määrättiin kolme hallinnollista öljypäästömaksua (neljä vuonna 2024).

Muiden kuin öljypäästön hallinnollisen tutkinnan prosessin arvioidaan olevan samanlainen kuin öljyllä, joskin näytön kerääminen voi olla hankalampaa, koska mineraaliöljyihin verrattuna nämä aineet häviävät nopeammin ja niiden päästäjää on vaikeampi selvittää, jos tätä ei tavoiteta päästön tapahtuessa. On oletettavaa, että satamavaltiotarkastukset ja tekniset valvontakeinot näyttelevät tärkeää roolia näiden aineiden valvonnassa ja näytön hankkimisessa.

---

<sup>26</sup> Rikosten esitutkintaan sovelletaan esitutkintalakia (805/2011) ja lakia rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa (108/2018).

## 4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

### 4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksen keskeiset ehdotukset voi jakaa kolmeen kokonaisuuteen. Ensinnäkin merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan aluspäästädirektiivistä johtuvia hallinnollista seuraamusta ja viranomaistehtäviä koskevia muutoksia, toiseksi lain päästökieltoäännökset kirjoitettaisiin auki ja kolmanneksi esitetään hyväksyttäväksi ja voimaansaattavaksi eräitä MARPOL-yleissopimuksen ilmapäästöliitteen muutoksia.

Direktiivi edellyttää jäsenvaltioiden säätävän MARPOL-yleissopimuksen liitteiden mukaisten kansallisten päästökieltojen rikkomisesta määrättävien hallinnollisten seuraamusten järjestelmästä kansallisen oikeusjärjestelmänsä mukaisesti ja varmistavan, että seuraamuksia sovelletaan. Hallinnollisiin seuraamuksiin on sisällytettävä vastuussa olevalle yhtiölle määrättävät ”sakot”<sup>27</sup>. Direktiivin edellyttämää hallinnollista seuraamusta (nk. aluspäästömaksu) koskeva sääntely sisällytettäisiin uuteen 14 lukuun. Direktiivin vaatimusten mukaisesti aluspäästömaksu olisi mahdollista määrätä öljyjen, haitallisten nestemäisten aineiden, pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden, käymäläjäteveden, kiinteän jätteen ja IMO:n päästökriteerit täyttämättömien rikkipesureista tehtävien päästöjen (käytännössä pesurin erottelemat jäämät) päästöistä, jotka tehdään lain vaatimusten vastaisesti. Lain vaatimukset vastaavat MARPOL-yleissopimuksen määräyksiä, kuten aluspäästädirektiivi edellyttää. Kansallisena lisänä säädettäisiin, että aluspäästömaksu olisi mahdollista määrätä vaatimusten vastaisista harmaan veden tai rikkipesureiden pesuvesien päästöistä. Harmaan veden ja rikkipesureiden päästökielto on lisätty lakiin pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaisesti. Ne ovat rinnasteisia MARPOL-yleissopimuksen mukaisiin päästökieltoihin, joten olisi johdonmukaista, jos niiden rikkomisesta voitaisiin määrätä samanlaiset seuraamukset kuin MARPOL-yleissopimuksen päästökieltojen rikkomisesta. Direktiivin mukaan seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia ja että niiden tasoon sovelletaan rikkomukseen liittyviä merkityksellisiä seikkoja, mutta direktiivi ei aseta maksujen suuruudelle minimi- tai maksimitasoa. Maksujen suuruudesta esitetään säädettävän kansallisesti lailla siten, että kustakin päästöstä määrättävälle maksulle asetettaisiin minimi- ja maksimitaso. Maksu määrättäisiin tämän vaihteluvälin salliman suuruisena direktiivin mukaisia seikkoja soveltaen.

Aluspäästömaksua koskeva sääntely vastaisi monelta osin voimassa olevan lain 3 luvun mukaista öljypäästömaksua koskevaa sääntelyä ottaen kuitenkin huomioon viime vuosina kehittyneet rangaistusluonteisten hallinnollisten seuraamusten sääntelyperiaatteet. Maksu määrättäisiin aluksen laivanisännälle ja se perustuisi ankaraan objektiiviseen vastuuseen. Maksun suuruuteen sovellettaisiin lain liitteeksi esitettäviä maksutaulukoita ja direktiivin edellyttämiä seikkoja maksun suuruudessa huomioitavista seikoista. Maksun määräisi Rajavartiolaitos. Lähtökohtaisesti maksu määrättäisiin Länsi-Suomen merivartiostossa merivartioston komentajan, apulaiskomentajan tai meritoimiston päällikön toimesta. Määrältään yli 100 000 euron maksut määrättäisiin kuitenkin Rajavartiolaitoksessa toimivassa erityisessä kolmijäsenisessä aluspäästömaksulautakunnassa. Muutosta maksun määräämistä koskevaan päätökseen voisi hakea hallintotuomioistuimesta. Tämä merkitsisi muutosta voimassa olevaan sääntelyyn muutoksenhausta öljypäästömaksuasioissa, joissa muutoksenhakutuomioistuin on merioikeus. Aluspäästömaksun täytäntöönpanoon

---

<sup>27</sup> Vaikka direktiivissä käytetään termiä ”sakko”, sillä tarkoitetaan kuitenkin nimenomaisesti hallinnollista seuraamusta. Sakko-termillä pyritään korostamaan, että seuraamuksen on oltava rahamääräinen.

sovellettaisiin sakon täytäntöönpanosta annettua lakia, minkä vuoksi kyseisen soveltamisalasäännöksen (lain 1 §) muuttaminen olisi tarpeen.

Merenkulun ympäristönsuojelulain viranomaistehtäviä koskevan 12 luvun voimassa olevat säännökset kattavat pääosin direktiivin vaatimukset. Aluspäästödirektiivin mukaista raportointia koskeva 18 § on kuitenkin tarpeen uudistaa direktiivin muutosten vuoksi. Lisäksi esitetään eräitä raportointiin liittyviä muutoksia Rajavartiolaitoksen tehtäviä koskevaan 6 §:ään.

Toinen esitettävä kokonaisuus liittyy merenkulun ympäristönsuojelulain eri aineiden päästöjä veteen koskeviin kieltoihin ja rajoituksiin. Voimassa olevat päästösäännökset saavat sisältönsä MARPOL-yleissopimuksesta ja muusta kansainvälisestä ja EU-sääntelystä viittauksilla. Uusien seuraamusten säätämisen ja perustuslain lailla säätämisen vaatimuksen vuoksi olisi perusteltua, että päästöjä koskevien kieltojen ja edellytysten sisältö kävisi selvästi ilmi laista. Muutoksia esitetään lain 2, 4, 5, 6 ja 7 lukuihin. Nämä muutokset eivät johdu aluspäästödirektiivistä. Lisäksi esitetään uutta 4 a lukua, jonka säännöksillä kieltettäisiin pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden poistaminen mereen MARPOL-yleissopimuksen III liitteen mukaisesti. Säännös on tarpeen aluspäästödirektiivin 4 artiklan 1 kohdan c alakohdan täytäntöönpanemiseksi. MARPOL-yleissopimuksen III liite on pantu kansallisesti täytäntöön VAK-lain säännöksiin, mutta selvä pakattujen haitallisia aineita sisältävien lastien mereen poistamisen kieltö on puuttunut lainsäädännöstä. Kansallisena lisänä säännös laajennettaisiin merialueiden lisäksi sisävesille.

Kolmas kokonaisuus liittyy MARPOL-yleissopimuksen alusten ilmapäästöjä koskevan VI liitteen viimeaikaisiin muutoksiin, jotka esitetään eduskunnan hyväksyttäväksi ja jotka esitetään saatettavaksi voimaan niin sanotulla blankettilailla. Muutokset koskevat alusten tyypin ja rikin oksidien ja pienhiukkasten päästöjen vähentämistä tietyillä uusilla päästövalvonta-alueilla sekä alusten polttoaineen kulutusta koskevien tietojen raportointia ja julkisuutta IMO:n tietokannassa.

## **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

### **4.2.1 Hallinnollinen aluspäästömaksu ja muu aluspäästödirektiivin täytäntöönpano**

#### *Ympäristövaikutukset*

Aluspäästödirektiivin täytäntöönpano ei pääosin muuta sitä, mitkä päästöt aluksilta veteen olisi sallittu tai kielletty. Ainoa muutos olisi pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden veteen poistamisen kieltäminen ja sanktiointi aineellisessa lainsäädännössä. Tällaisia päästöjä ei kuitenkaan ole havaittu Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä, joten kiellon ja seuraamukset vaikutukset jäänevät hyvin vähäisiksi.

Sen sijaan hallinnollista aluspäästömaksua koskeva sääntely voi vähentää päästöjä ja sillä voi siten olla ympäristön kannalta positiivinen vaikutus. Öljypäästömaksu on osoittautunut rikosoikeudellista seuraamusta tehokkaammaksi seuraamukseksi ja sillä on ollut tavoiteltu ennaltaehkäisevä vaikutus.

Lisäksi direktiivin myötä tehostuva alusten päästövalvonta, etenkin komission jäsenvaltioiden käyttöön tarjoama satelliittivalvontajärjestelmä, voi saada aikaan sen, että tehdyt päästöt tulevat aiempaa suuremmalla todennäköisyydellä havaituiksi. Yhdessä tehokkaiden seuraamusten kanssa tällä voi olla päästöjä ennaltaehkäisevä vaikutus ja siten positiivinen ympäristövaikutus.

### *Hallinnolliset vaikutukset*

Valvontaviranomaisille aiheutuu vaikutuksia aluspäästädirektiivin valvontaan liittyvistä kiristyneistä velvoitteista. Ensinnäkin Rajavartiolaitokselle tulee uusi tehtävä CleanSeaNet-satelliittipaikannusjärjestelmän kautta vastaanotettujen korkean luotettavuustason hälytysten analysointiin ja todentamiseen sekä todennustointien ilmoittamiseen liittyen. Toistaiseksi CleanSeaNet-järjestelmä antaa hälytyksiä vain öljypitoisista päästöistä. Järjestelmän toiminnallisuuksia kuitenkin kehitetään siten, että tulevaisuudessa sen kautta tulee uusien päästötyyppien hälytyksiä. Siten Rajavartiolaitokselle tulevien tehtävien määrä voi kasvaa direktiivin täytäntöönpanon aikana.

Tämän lisäksi toimivaltaisten viranomaisten tulee ilmoittaa direktiivin 10 a artiklan mukaiset tiedot uuteen perustettavaan raportointijärjestelmään. Velvoite koskee Rajavartiolaitosta päästöhälytysten käsittelyn ja määrättyjen maksujen osalta ja Liikenne- ja viestintävirastoa aluksiin kohdistettujen valvontatoimien osalta.

Aluspäästömaksun määrääminen olisi uusi tehtävä, joka osoitettaisiin Rajavartiolaitokselle. Koska Rajavartiolaitos määrää jo voimassa olevan lainsäädännön mukaiset öljypäästömaksut, lukumääräisesti lisätehtäviä tulee vain muiden kuin öljypäästöjen määräämisestä. Viime vuosina on havaittu vuosittain 7–12 tällaista päästöä. Koska kaikki päästöt eivät anna aiheutta seuraamuksen määräämiseen, on oletettavaa, että niistä määrätään vuosittain 5–10 aluspäästömaksua. Vaatimusten vastaisista öljypäästöistä määrättävät aluspäästömaksut mukaan lukien vuotuinen lukumäärä on noin 10.

Aluspäästömaksujen määräämismenettelyn osalta ehdotetaan, että määräämisestä päättäisi merivartioston komentaja ja ennen maksun määräämistä asiassa olisi pyydettävä lausunto Rajavartiolaitoksen esikunnan oikeudelliselta osalta. Tämä vastaisi jo nykytilaa, joten tällä ehdotetulla lausuntomenettelyllä ei olisi merkittäviä vaikutuksia Rajavartiolaitoksen toimintaan. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että yli 100 000 euron aluspäästömaksut määräisi erityinen aluspäästömaksulautakunta, jonka jäsenet nimeää Rajavartiolaitoksen esikunta. Tämä edellyttäisi jonkin verran hallinnollista työtä Rajavartiolaitoksen esikunnassa, koska aluspäästömaksulautakunnan toiminnasta tulisi antaa hallinnon sisäinen määräys ja perehdyttää lautakuntaan nimetyt jäsenet aluspäästömaksujen määräämiseen. Tämän ei kuitenkaan arvioitaisi aiheuttavan mainittavia henkilötyövuositarpeita. Ehdotettavilla muutoksilla ei olisi vaikutusta viranomaisten välisiin toimivaltasuhteisiin tai vastuisiin.

Rajavartiolaitos on arvioinut ehdotettujen muutosten aiheuttavan kaikkiaan 1–2 henkilötyövuoden lisätarpeen rikostorjuntaan ja raportointiin sekä näiden tehtävien suorittamiseksi tarvittavaan koulutukseen liittyvien tehtävien suorittamiseksi. Euromääräisesti kaksi henkilötyövuotta aiheuttaa noin 77 000 euron lisäkustannuksen.

Liikenne- ja viestintävirastolle arvioidaan aiheutuvan ehdotetuista muutoksista korkeintaan 0,5 henkilötyövuoden lisätarpeet lähinnä raportointiin ja koulutukseen liittyen. Muutosten ei arvioida lisäävän viraston valvontatehtävien, kuten alustarkastusten määrää.

Oikeusrekisterikeskus vastaisi hallinnollisten seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta. Täytäntöönpanotehtävän luonteen vuoksi Oikeusrekisterikeskukselta tehtävän hoitaminen ei edellyttäisi uudenlaista asiantuntemusta, vaan kyse on ainoastaan mahdollisesta täytäntöönpanotehtävien määrällisestä lisääntymisestä. Oikeusrekisterikeskus panee täytäntöön lukuisia muitakin rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia, joissa vuosittaiset asiamäärät vaihtelevat yksittäisistä asioista joihinkin satoihin asioihin. Oikeusrekisterikeskus

vastaa jo esimerkiksi merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisten hallinnollisten seuraamusten, kuten öljypäästömaksun täytäntöönpanosta.

Kuten edellä kuvataan, vuosittain arvioidaan määrättävän noin 10 aluspäästömaksua, jotka Oikeusrekisterikeskuksen tulisi panna täytäntöön. Tämä lisäisi vähäisessä määrin Oikeusrekisterikeskuksen merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla täytäntöönpanemien päästömaksujen määrää, koska tällä hetkellä täytäntöön pantavia öljypäästömaksuja määrätään alle 5 vuodessa. On oletettavaa, että merkittävä osuus maksuista määrättäisiin ulkomaisille yhtiöille, minkä vuoksi yhden aluspäästömaksun täytäntöönpaneminen voi aiheuttaa Oikeusrekisterikeskukselle enemmän työtä kuin monien muiden hallinnollisten seuraamusmaksujen täytäntöönpano. Maksujen arvioidun vähäisen määrän vuoksi nyt ehdotettava lainsäädäntö ei kuitenkaan olennaisesti vaikuttaisi Oikeusrekisterikeskuksen työmäärään ja sitä koskevien resurssivaikutusten odotetaan siksi jäävän vähäisiksi.

Esitetyt arviot seuraamusmaksujen lukumäärästä perustuvat kuitenkin arvioihin ja seuraamusmaksuja voi syntyä vuosittain eri hallinnonaloilla useita, joten yhteisvaikutus Oikeusrekisterikeskuksen kokonaistyömäärään näkyy viiveellä ja mahdollinen lisäresursoinnin tarve tulee täsmentymään vasta myöhemmin. Eri hallinnonalojen seuraamusmaksujen täytäntöönpanossa on kyse pysyväisluonteisesta tehtävästä ja Oikeusrekisterikeskukselle mahdollisesti syntyvät lisämäärärahatarpeet käsitellään julkisen talouden suunnitelmia ja valtiontalouden arvioita koskevissa menettelyissä.

#### *Vaikutukset varustamotoiminnalle*

Aluspäästömaksu olisi uusi rangaistusluonteinen maksu, joka olisi hallintoasiana helpompi määrätä kuin rikosoikeudellinen seuraamus. Siten on oletettavaa, että laivanisännät joutuisivat nykyistä useammin vastuuseen aluksiltaan tapahtuneista päästöistä veteen. Maksu perustuisi laivanisännän ankaraan objektiiviseen vastuuseen, joten sääntely lisäisi seuraamusten määrää myös siksi, että rikosoikeudellinen seuraamus edellyttää tekijän tahallisuutta tai huolimattomuutta.

#### 4.2.2 MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutokset

##### *Ympäristövaikutukset*

Muutoksilla pyritään vähentämään alusten aiheuttamia rikin oksidi-, typen oksidi- ja hiukkaspäästöjä sekä parantamaan meriympäristön ja rannikkoalueiden ilmanlaatua. Päästövalvonta-alueiden laajentaminen vähentää ilman epäpuhtauksia erityisesti Pohjois-Atlantin ja arktisten merialueiden liikenteessä. Hiukkaspäästöjen vähentäminen merialueilla hidastaa jäiden sulamista sekä vähentää ihmisiin ja eläinkuntaan kohdistuvia henkeen ja terveyteen liittyviä haittavaikutuksia.

Päästöjen vähenemisellä arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia meriympäristöön sekä ihmisten terveyteen rannikkoalueilla ja satamakaupungeissa. Muutokset tukevat myös kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan IMO:n strategian tavoitteita.

##### *Vaikutukset varustamoelinkeinoille*

MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutoksilla laajennetaan päästövalvonta-alueita Kanadan arktiselle alueelle, Norjanmerelle ja Koillis-Atlantille sekä täsmennetään alusten polttoaineenkulutustietojen raportointia koskevia säännöksiä. Päästövalvonta-alueilla sovellettavat tiukemmat rikki- ja typenoksidipäästöjen raja-arvot voivat lisätä alusten käyttöön ja teknisiin ratkaisuihin liittyviä kustannuksia. Aluksissa on käytettävä matalarikkisiä polttoaineita tai vaihtoehtoisesti hyväksytyjä pakokaasujen puhdistusjärjestelmiä. Lisäksi uusien alusten moottoreiden on täytettävä Tier III -typenoksidipäästövaatimukset niiden liikennöidessä kyseisillä alueilla.

Suomalaisille varustamoille muutosten vaikutusten arvioidaan kuitenkin olevan kokonaisuutena rajallisia. Itämeri kuuluu jo nykyisin typen ja rikin oksidien päästövalvonta-alueisiin, minkä vuoksi vastaavat päästövaatimukset täyttyvät jo nykyisellään. Muutoksilla ei todennäköisesti ole vaikutuksia suomalaisiin aluksiin, joiden liikennöinti kyseisillä merialueilla on vähäistä.

#### *Hallinnolliset vaikutukset*

Muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä uusia hallinnollisia vaikutuksia viranomaisille. Polttoaineenkulutustietojen raportointia koskevien säännösten täsmäntäminen voi lisätä jonkin verran tietojen käsittelyyn liittyviä tehtäviä, mutta raportointijärjestelmä on jo käytössä IMO:n polttoöljyn kulutustietokannan (IMO DCS) kautta.

Suomen viranomaisille muutokset merkitsevät lähinnä sääntelyn toimeenpanoon ja valvontaan liittyviä tavanomaisia tehtäviä. Muutoksista ei arvioida aiheutuvan lisäresurssitarpeita.

## **5 Muut aluspäästädirektiivin täytäntöönpanon toteuttamisvaihtoehdot**

### **5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

Aluspäästädirektiivin edellyttämien hallinnollisten seuraamusten sääntelyn valmistelun aikana on harkittu eräitä muitakin toteuttamisvaihtoehtoja. Direktiivi edellyttää MARPOL-yleissopimuksen velvoitteiden vastaisista teoista määrättävien seuraamusten sisältävän maksuja, mutta sallii myös muunlaiset hallinnolliset seuraamukset. Muita vaihtoehtoja<sup>28</sup> ei kuitenkaan harkittu, koska ne eivät sisällä vastaavaa rangaistusluonteista elementtiä kuin seuraamusmaksu eivätkä ne sovi yhtä hyvin aluspäästöjen sanktiointiin.<sup>29</sup>

Aluspäästädirektiivi edellyttää, että seuraamusten soveltamisessa ml. maksun määrään harkinnassa huomioidaan vastuussa olevan henkilön syyllisyyden tai tuottamuksen aste asianomaisen jäsenvaltion oikeusjärjestelmässä tarkoitettussa merkityksessä. Säännös kohdistuu lähinnä seuraamuksen mittaamiseen. Se jättää siis jäsenvaltion harkintaan, millainen merkitys seuraamuksesta säädettäessä annetaan päästöstä epäillyn objektiiviselle tai subjektiiviselle vastuulle. Kansallisesti on vahva lähtökohta, että hallinnollisen seuraamuksen maksuvelvollisuus perustuu henkilön objektiiviseen vastuuseen, siis tahallisuuteen tai

---

<sup>28</sup> Oikeusministeriön laatimassa lainkirjoittajan oppaassa luetellaan hallinnollisina seuraamuksina muun muassa luvan peruuttaminen, toiminnan kieltäminen, karenssi, takaisinperintä, uhkasakko, turvaamistoimet, välitön hallintopakko.

<sup>29</sup> On syytä huomata, että voimassa oleva merenkulun ympäristönsuojelulaki sisältää yleiset säännökset uhkasakosta ja turvaamistoimista. Rankaisemisen sijaan niiden tarkoituksena on turvata viranomaistoimintaa ja varmistaa vaatimusten noudattaminen ennalta.

tuottamukseen. Tämä kuitenkin edellyttäisi, että maksun määräävä viranomainen pystyy osoittamaan vastuussa olevan tahon syyksiluettavuuden asteen.

Direktiivi sallii liikkumavaraa siinä, kohdistetaanko seuraamukset vain oikeushenkilöihin vai lisäksi luonnollisiin henkilöihin. Luonnollisten henkilöiden vastuuta hallinnollisesta seuraamuksesta harkittiin, mutta sitä ei pidetty oikeusturvasyistä perusteltuna, kun vastuun ehdotetaan olevan ankaran objektiivista.

Valmistelun aikana arvioitiin aluspäästömaksua koskevaan muutoksenhakuun liittyviä vaihtoehtoja. Esityksessä ehdotetaan muutoksenhakua hallinto-oikeudesta oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain mukaisesti. Esillä oli myös vaihtoehto, että muutosta haetaan merioikeudesta oikeudenkäymiskaaren mukaisesti, kuten öljypäästömaksun osalta voimassa olevassa merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään. Muutoksenhakua hallintotuomioistuimissa pidetään kuitenkin parempana vaihtoehtona, koska hallinnollisen seuraamusmaksun määrääminen on hallintoasia ja vakiintunut muutoksenhakureitti hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevissa asioissa.

## 5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Muiden jäsenvaltioiden suunnitelmista aluspäästödirektiivin täytäntöönpanemiseksi ei ole vielä juurikaan tietoa, koska missään jäsenvaltiossa ei ole vielä tehty päätöksiä lainsäädännöstä eikä tämänhetkisiä (toukokuu 2026) luonnoksia ole ollut mahdollista jakaa. On kuitenkin tiedossa, että direktiivin muutokset tulevat ainakin lähtökohtaisesti edellyttämään lainsäädännön muutoksia kaikissa jäsenvaltioissa. [Jaksoa pyritään täydentämään jatkovalmistelun aikana myöhemmin saatavien tietojen perusteella.]

Ruotsissa ja Saksassa on käytössä hallinnolliset sakonluonteiset seuraamukset, jotka voi määrätä ainakin joiden MARPOL-yleissopimuksen päästömääräysten rikkomisesta. Kuten edellä jaksossa 3.2 on kuvattu, Ruotsin hallinnollinen seuraamus (*vattenföroreningavgift*) on ollut pohjana Suomen öljypäästömaksulle. Sääntely muistuttaa perusratkaisuiltaan, kuten sanktioitavan tahon, ankaran vastuun ja maksutaulukon käytön osalta, Suomen lainsäädäntöä. Ruotsissa on käytössä maksutaulukko, jonka suuruus määräytyy yleiseen hintatasoon sidotun perusluvun (nk. *prisbasbelopp*) mukaan. Maksuun sisältyy siten automaattinen indeksikorjaus. Ruotsissa arvioidaan parhaillaan, pitäisikö sääntely jatkossakin sisällään maksutaulukot, ja miten direktiivin 8 d artiklan vaatimukset sovitettaisiin taulukoissa mahdollisesti asetettaviin maksutasoihin.

Myös Saksassa on käytössä maksutaulukot. Saksassa hallinnollinen seuraamus on mahdollista määrätä miltei mistä tahansa MARPOL-yleissopimuksen I, II ja IV–VI liitteiden vastaisesta toimesta ja kullekin on lainsäädännössä asetettu maksutaso, joka on joko kiinteä tai vaihtelee esim. päästön tilavuuden mukaan. Vaatimusten vastaisen päästöjen lisäksi seuraamus voidaan määrätä esimerkiksi puutteellisista päiväkirjamerkinnöistä tai ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyönnistä. Yksittäisestä päästötapahtumasta määrättävän maksun taso on nyt Suomessa esitettävään verrattuna maltillinen, mutta toisaalta kokonaismaksu voi kuvattujen monien rangaistavien seikkojen vuoksi nousta korkeammaksi. Maksujen suuruus voi vaihdella hallinnollisia seuraamuksia koskevan yleislain<sup>30</sup> mukaisesti esim. syyksiluettavuuden tason

---

<sup>30</sup> Gesetz über Ordnungswidrigkeiten.

perusteella. Saksalaisviranomaisten tämänhetkinen arvio on, että direktiivin täytäntöönpano ei edellytä merkittäviä muutoksia kansalliseen sääntelyyn.

Alankomaiden ja Tanskan oikeusjärjestelmät eivät tunne hallinnollisten seuraamusten järjestelmää. Tanskassa perustuslaki kieltää hallinnolliset seuraamukset ja se neuvotteli direktiiviin poikkeuksen, joka mahdollistaa tuomioistuimen määräämien sakkojen soveltamisen, jos jäsenvaltion oikeusjärjestelmässä ei säädetä hallinnollisista seuraamuksista. Alankomaat aikoo mahdollistaa hallinnollisten seuraamusten määräämisen MARPOL-rikkomuksista, mutta sääntelyn yksityiskohdista ei ole vielä tietoa.

## 6 Lausuntopalautte

[Esitysluonnoksesta pyydettiin lausuntoja 6.5.4.–17.6.2026. Lausuntoja pyydettiin... Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelu.fi-sivustolla, jonka kautta kuka tahansa voi antaa esitysluonnoksesta lausunnon.

Yhteensä XX tahoja jätti lausunnon esitysluonnoksesta. Lausunnon antoivat...]

## 7 MARPOL-yleissopimuksen muutokset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

Muutokset koskevat MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen sääntöjä 13, 14, 20, 25, 27 ja 28 sekä VII lisäystä. Muutoksilla nimetään uusia päästövalvonta-alueita, täsmennetään alusten polttoainekulutustietojen raportointia koskevia säännöksiä sekä päivitetään kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen liittyviä tarkastelulausekkeita.

13 sääntö. *Typen oksidit (NO<sub>x</sub>)*. Sääntö 13 koskee typen oksidipäästöjen (NO<sub>x</sub>) rajoittamista meridieselmoottoreissa. Sääntöä sovelletaan kaikkiin yli 130 kW:n lähtötehon moottoreihin, sekä tietyn poikkeuksin moottoreihin, joihin on vuoden 2000 alun jälkeen tehty merkittäviä muutoksia. Meridieselmoottorien tulee täyttää tietty tehoon ja nimelliskierrosnumeroon sidottu päästöraja (I-, II- tai III-taso) riippuen aluksen valmistus- ja käyttöönottovuodesta sekä alueesta, jolla alus operoi. Säännössä määrätään NO<sub>x</sub>-päästöjen valvonta-alueista, joilla sovelletaan III-tason sääntelyä. Itämeri on yksi tällainen valvonta-alue. Päätöslauselmalla MEPC.392(82) muutetaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen sääntöä 13 siten, että Kanadan arktinen alue ja Norjanmeri nimetään typen oksidien päästövalvonta-alueiksi (NO<sub>x</sub> Emission Control Area, NECA). Kanadan arktinen päästövalvonta-alue laajentaa Pohjois-Amerikan nykyistä päästövalvonta-alueita kattamaan kaikki Kanadan arktiset vedet. Norjanmeren päästövalvonta-alue puolestaan laajentaa Pohjanmeren päästövalvonta-alueita alkaen 62° pohjoisesta leveydestä ja kattaen Norjan talousvyöhykkeen 200 meripeninkulmaan saakka Venäjän rajalle asti. Kanadan arktisella alueella sovelletaan Tier III -typenoksidipäästörajaa aluksiin, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2025 tai sen jälkeen. Norjanmeren osalta Tier III -vaatimuksia sovelletaan 1 päivästä maaliskuuta 2026 alkaen alueella liikennöiviin aluksiin sääntöön lisätyn uuden alakohdan mukaisesti.

MEPC 84 -istunnossa hyväksytyllä 13 säännön muutoksella nimetään Koillis-Atlanti typen oksidien päästövalvonta-alueeksi. Alueella Tier III -vaatimuksia sovelletaan aluksiin, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2027 tai sen jälkeen ja jotka liikennöivät kyseisellä alueella. Muutoksella laajennetaan päästövalvonta-alueiden maantieteellistä kattavuutta ja yhdenmukaistetaan sääntely vuoden 2023 IMO:n kasvihuonekaasustrategian kanssa.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. NO<sub>x</sub>-päästörajoitukset on pantu kansallisesti täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 1 §:n ilmaa pilaavien aineiden päästökierroilla ja päästörajoituksella. Typen oksidipäästöjen päästämistä poikkeustilanteissa säädetään mainitun luvun 4 §:ssä. Aluksen konepäiväkirjaan 13 säännön mukaisesti tehtävistä merkinnöistä säädetään mainitun luvun 6 a §:ssä. 7 luvun 1 § kattaa nyt hyväksyttäväksi esitettävät 13 säännön muutokset, joten ne eivät edellytä kansallisen aineellisen lainsäädännön muuttamista.

14 sääntö. *Rikin oksidit (SO<sub>x</sub>) ja hiukkaset*. Säännössä 14 määrätään rikin oksidipäästöjen sekä hiukkaspäästöjen hallinnasta aluksilla. Yleisten vaatimusten mukaan aluksen käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuuden massaosuus ei saa ylittää 0,50. Päästöjen valvonta-alueilla, kuten Itämerellä ja Pohjanmerellä, alusten on noudatettava tiukempaa, 0,10 painoprosentin rikkipitoisuusrajaa. Päätöslauselmalla MEPC.392(82) muutetaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen sääntöä 14 siten, että Kanadan arktinen alue ja Norjanmeri lisätään rikin oksidien ja hiukkaspäästöjen päästövalvonta-alueisiin. Päästövalvonta-alueilla käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa siten olla enintään 0,10 prosenttia, ellei aluksessa käytetä hyväksytyä pakokaasujen puhdistusjärjestelmää.

MEPC 84 -istunnossa hyväksytyllä muutoksella 14 sääntöön lisätään lisäksi Koillis-Atlantin päästövalvonta-alue.

Alusten rikin oksidipäästöjen rajoittamisesta ja valvonnasta säädetään rikkidirektiivissä, joten MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön sisältö kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Rikkidirektiivi ja MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 14 sääntö on pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 1 ja 7 §:n sääntelyllä. Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Mainitut säännökset kattavat päätöslauselmilla MEPC.392(82) ja MEPC.407(84) tehdyt 13 säännön muutokset, joten muutokset eivät edellytä kansallisen aineellisen lainsäädännön muuttamista.

20 sääntö. *Tavoite*. Säännön mukaan luvun tavoitteena on vähentää kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteettiä ja pyrkiä saavuttamaan alusten kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevassa IMO:n alustavassa strategiassa vahvistetut tavoitteet.

MEPC 84 -istunnossa käsitellyllä muutoksella sääntö 20 korvataan uudella sanamuodolla, jossa viitataan vuoden 2023 IMO:n kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisstrategiaan. Muutoksella täsmennetään, että VI liitteen energiatehokkuus- ja hiili-intensiteetisääntelyn tavoitteena on kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteetin vähentäminen strategian mukaisesti. Muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

25 sääntö. *Vaadittu EEXI*. Säännössä 25 määrätään alukselta edellytettävästä vaaditusta olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksistä eli nk. vaaditusta EEXIstä.

MEPC 84 -istunnossa hyväksytyllä muutoksella 25 säännön tarkastelulauseke päivitetään vastaamaan vuoden 2023 IMO:n kasvihuonekaasustrategiaa. Säännöstä pidetään jatkossakin tarkastelun alaisena sen täytäntöönpanon perusteella.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Sääntö on pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 1 §:llä. Mainittu pykälä kattaa nyt hyväksyttäväksi esitettävät 25 säännön muutokset, joten ne eivät edellytä kansallisen aineellisen lainsäädännön muuttamista.

27 sääntö. *Aluksen polttoöljyn kulutustietojen keruu ja ilmoittaminen.* Säännön 27 mukaan bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 olevilla aluksilla on velvollisuus kerätä ja ilmoittaa polttoöljyn kulutustiedot SEEMP-suunnitelman mukaisesti. IMO:n alusten polttoöljyn kulutustietokantaan toimitetut tiedot käsitellään anonyymisti, ja IMO:n pääsihteeri vastaa tietokannan toteuttamisesta ja hallinnoinnista.

MEPC 84-istunnossa käsitellyllä muutoksella sääntöä 27 muutetaan siten, että IMO:n polttoöljyn kulutustietokannan käyttöä ja tietojen saatavuutta koskevia säännöksiä täsmennetään. Hallinnoille annetaan pääsy aluksia koskeviin ei-anonymisoituihin tietoihin. Sopimuspuolille annetaan pääsy ei-anonymisoituun tietokantaan analysointia varten. Lisäksi pääsihteeri ylläpitää anonymisoitua julkista tietokantaa ja voi jakaa tietoja tutkimus- ja analyysitarkoituksiin luottamuksellisuussääntöjen mukaisesti. Samassa yhteydessä lisäyksessä IX täsmennetään tietojen ilmoittamista koskevia vaatimuksia, mukaan lukien raportointijaksojen päivämäärät.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Säännön sisältö kuuluu meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757 eli nk. MRV-asetuksen vuoksi unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Aluksen polttoaineen kulutusta koskevaan tiedonkeruujärjestelmään toimitettavista tiedoista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 4 §:ssä. IMO:n tiedonkeruujärjestelmää koskevat MARPOL-muutokset liittyvät siihen, kenelle IMO:n pääsihteeri voi luovuttaa polttoainekulutustietoja ja miten tietoja saavien tahojen tulee käsitellä tietoja. Mainittu pykälä kattaa nyt hyväksyttäväksi esitettävät 27 säännön muutokset, joten ne eivät edellytä kansallisen aineellisen lainsäädännön muuttamista.

28 sääntö. *Operatiivinen hiili-intensiteetti.* Säännön 28 mukaan bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 olevien alusten on kerättävä ja ilmoitettava operatiivista hiili-intensiteettiään (CII) koskevat tiedot. Saavutettu vuotuinen operatiivinen CII lasketaan kultakin kalenterivuodelta ja alusten on ilmoitettava se sähköisesti hallinnolle.

MEPC 84-istunnossa käsitellyllä muutoksella säännön 28 tarkastelulauseketta päivitetään siten, että säännöstä pidetään tarkastelun alaisena ottaen huomioon vuoden 2023 IMO:n kasvihuonekaasustrategia. Muutoksella varmistetaan, että operatiivista hiili-intensiteettiä koskeva sääntely mukautuu strategian tavoitteisiin.

Unionin merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskeva sääntelyn myötä sääntö kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Säännön määräykset on pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 5 §:ssä. Mainittu pykälä kattaa nyt hyväksyttäväksi esitettävät 25 säännön muutokset, joten ne eivät edellytä kansallisen aineellisen lainsäädännön muuttamista.

VII lisäys. *Päästöjen valvonta-alueet (13 säännön 6 kappale ja 14 säännön 3 kappale).* Lisäyksessä kuvataan päästöjen valvonta-alueiden rajat koordinaatein ilmaistuna.

Päätöslauselmalla MPEC.392(82) tehdyllä muutoksella lisätään Kanadan arktisten vesien ja Norjanmeren päästövalvonta-alueet ja päätöslauselmalla MEPC.407(84) Koillis-Atlantin päästövalvonta-alue VII lisäyksen päästövalvonta-alueiden luetteloon. Lisäys tai siihen tehdyt muutokset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

IX lisäys. *IMO:n alusten polttoöljyn kulutustietokantaan toimitettavat tiedot (27 sääntö)*. Lisäykseen tehtävillä muutoksilla tarkennetaan aluksen raportoitavia tunnistetietoja. Lisäys tai siihen tehtyt muutokset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

## **8 Säännöskohtaiset perustelut**

### **8.1 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.392(82) tehdyistä muutoksista**

**1 §.** Pykälä sisältäisi tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan ne MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.392(82) tehdyt muutokset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selostettu edempänä jaksossa 7.

**2 §.** Pykälän mukaan muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

**3 §.** Pykälän mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset olisi tarkoitus saattaa voimaan mahdollisimman pian.

### **8.2 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.407(84) tehdyistä muutoksista**

**1 §.** Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan ne MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.407(84) tehdyt muutokset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selostettu edempänä jaksossa 7.

**2 §.** Pykälän mukaan muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

**3 §.** Pykälän mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset olisi tarkoitus saattaa voimaan 1.9.2027.

### **8.3 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta**

#### **1 luku. Yleiset säännökset.**

**2 §. Määritelmät.** Pykälän 2 kohdan mukaista AFS-yleissopimuksen määritelmää täydennettäisiin viittauksella sopimuksen sopimussarjanumeroon.

11 kohta sisältäisi päivitetyn aluspäästödirektiivin määritelmän. Jotta pykälän määritelmät säilyvät aakkosjärjestyksessä direktiivin nimen muututtua alusjäterikosdirektiivistä

aluspäästädirektiiviksi, direktiivin määritelmä siirtyisi nykyisestä 9 kohdasta 11 kohdaksi ja vastaavasti aluskierrätysasetuksen ja alusliikennepalvelun tarjoajan määritelmät siirtyisivät kumpikin yhden kohdan ylöspäin.

Voimassa olevaa 14 kohdan haitallisen aineen määritelmää täydennettäisiin rikkipesureiden pesuvesillä ja jämillä, jotta mm. 1 luvun 6 §:n haitallisten ja ilmaa pilaavien aineiden päästökielto säännös tulisi sovellettavaksi myös rikkipesuripäästöihin.

Uutena 15 a kohtana pykälään lisättäisiin hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden määritelmä. Määritelmä on tarpeen 5 lukuun ehdotettavan 1 a §:n vuoksi. Pykälä sisältäisi hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden päästökIELLON ja -rajoituksen. Määritelmä perustuisi MAPROL-yleissopimuksen IV liitteen 9 säännön 1 kappaleeseen, jonka mukaan jokaisella aluksella on oltava joko käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, hienonnus- ja desinfiointilaitteisto tai käymäläjäteveden varastointisäiliö. Kappaleen 2 kohdan mukaan hienonnus- ja desinfiointilaitteiston pitää olla aluksen hallinnon hyväksymä ja se on varustettava hallintoa tyydyttävillä tiloilla jäteveden väliaikaista varastointia varten. Suomalaisille aluksille ei ole hyväksytty hienonnus- ja desinfiointilaitteita, joten kyse on ulkomaisten alusten lippuvaltioiden hyväksymistä laitteista.

Voimassa olevan 28 kohdan mukaiseen käsitellyn käymäläjäteveden määritelmään tehtäisiin kieliopillinen muutos, joka ei muuta määritelmän sisältöä.

Pykälään lisättäisiin uutena 30 a kohtana laivanisännän määritelmä. Määritelmä vastaisi pitkälti alusturvallisuuden valvontalain mukaista laivanisännän määritelmää. Lähes samanlainen määritelmä on myös laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009). Verrattuna mainittuihin lakeihin nyt esitettävässä määritelmässä olennaista olisi vastuu aluksesta ja sen operoinnista, ei aluksen alusturvallisuudesta. Määritelmä vastaa pitkälti IMO:n yleissopimusten mukaista yhtiön määritelmää. Esimerkiksi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 2 säännön 8 kappaleessa yhtiö on määritelty aluksen omistajaksi tai muuksi organisaatioksi tai henkilöksi, kuten laivanisännäksi tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinottajaksi, joka on ottanut aluksen omistajalta vastuulleen aluksen toiminnan ja joka on tällaisen vastuun otettuaan suostunut hoitamaan kaikki tehtävät ja velvollisuudet, jotka johtuvat alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä turvallisuusjohtamissäännöstöstä, sellaisena kuin se on muutettuna.<sup>31</sup> Voimassa olevassa merenkulun ympäristönsuojelulaissa on jo useita viittauksia laivanisäntään, mutta määritelmä on puuttunut. Lisäksi määritelmä on perusteltu, koska uusi aluspäästömaksu olisi mahdollista määrätä vain laivanisännälle.

Pykälään ehdotetaan lisättävän myös uusi 41 b kohta, joka sisältäisi polaaristen vesialueiden määritelmän. Määritelmä on tarpeen, koska alueisiin viitataan 2, 4, 4 a ja 5–7 lukujen aluspäästökIELLOISSA, jotka kirjoitetaan nyt auki. Määritelmä vastaisi IMO:n polaarisäännösten mukaista määritelmää.

## **2 luku. Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen**

---

<sup>31</sup> Vastaavat määritelmät mm. kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen (nk. STCW-yleissopimus, SopS 22/1984) I/1 säännön 25 kappaleessa ja alusten turvallista toimintaa sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen johtamissäännösten eli nk. ISM-säännösten 1 säännön 1 kappaleen 2 kohdassa.

**1 §. Öljyn päästökielto.** Öljyn päästökieltoa koskevaa 1 §:ää ehdotetaan muutettavan siten, että päästökiellon sisältö kirjoitetaan auki, kun voimassa oleva pykälä saa sisältönsä MARPOL-yleissopimuksesta viittauksen kautta. Jatkossa 1 §:ssä säädettäisiin lähtökohdasta eli öljyn ja öljypitoisten seosten päästökiellosta. MARPOL-yleissopimuksen öljypäästöjen ehkäisemistä koskevan I liitteen nojalla tilanteet, joissa päästöt on kuitenkin sallittu, luettelaisiin uusissa 1 a ja 1 b §:ssä. Samalla pykälän otsikosta ja sisällöstä poistettaisiin viittaukset päästörajoituksiin, sillä 1 §:ssä kuvataan vain päästökielto ja 1 a § ja 1 b §:ssä sallitut päästöt. Pykälämuutoksilla ei laajennettaisi päästökiellon tai sallittujen päästöjen soveltamisalaa, vaan kyse on säännösten kirjaamisesta lain tasolla. Vastaavanlaisia muutoksia esitetään muidenkin aineiden päästökieltoja koskeviin pykäliin lain 4–7 luvuissa.

Lisäksi on syytä huomata, että 2 §:ssä säädetään poikkeustilanteissa, kuten merihädässä, sallituista päästöistä. 2 §:ään ei esitetä muutoksia.

1 §:n 1 momentti sisältäisi jatkossakin öljyn aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisyn lähtökohdalla olevan öljyn ja öljypitoisten seosten päästökiellon. Momentin alkuosa säilyisi nykyisen kaltaisena: siinä todettaisiin öljyn tai öljypitoisen seoksen päästämisen olevan kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisesta aluksesta myös muilla alueilla. Momentista poistettaisiin loppuosan viittaus MARPOL-yleissopimuksen I liitteeseen ja Helsingin sopimukseen sekä muihin kansainvälisiin velvoitteisiin ja EU:n lainsäädäntöön.

Voimassa oleva 2 momentin säännös, joka kieltää öljypitoisen seoksen päästämisen aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta sisävesialueella ja Suomen aluemerellä enintään neljän meripeninkulman päässä rannasta, esitetään siirrettävän uuteen 1 a §:ään, joka koskisi päästöjä aluksen konehuoneesta.

Voimassa olevat 3 ja 4 momentit säilyisivät muuten muuttumattomina, mutta 3 momentista poistettaisiin tarpeettomat viittaukset päästörajoitukseen. Samalla ne siirtyisivät 2 ja 3 momentiksi.

**1 a §. Edellytykset öljypitoisen veden päästämiseksi aluksen konehuoneesta.** Uudessa 1 a §:ssä säädettäisiin edellytyksistä, joiden täyttyessä öljypitoisen veden päästäminen aluksen konehuoneesta olisi sallittu. Kyse on niin sanottujen pilssivesien päästöistä. Säännös perustuisi MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 15 sääntöön. 15 sääntö koskee öljyn tyhjentämisen valvontaa. Käytännössä sääntö soveltuu aluksen konehuoneesta tehtäviin päästöihin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin edellytyksistä, joiden täyttyessä päästö olisi sallittu. Vaatimukset ovat yhteisiä kaikenkokoisille aluksille kaikilla merialueilla. Säännös perustuisi 15 säännön kohtiin, jotka koskevat päästöjä vähintään 400 GT:n aluksilta erityisalueiden ulkopuolella (2 kohta) ja erityisalueilla (3 kohta) sekä päästöjä alle 400 GT:n aluksilta (6 kohta). Vähintään 400 GT:n alusten öljynsuodatuslaitteille mainitun säännön 2 ja 3 kohdissa asetetut lisävaatimukset kirjattaisiin 3 ja 4 momentteihin.

1 momentin mukaan päästö olisi sallittu, jos 1) alus olisi kulussa reitillään<sup>32</sup>, 2) aluksella olisi hallinnon hyväksymä öljynsuodatuslaite, jonka poistoveden öljypitoisuus olisi korkeintaan 15

---

<sup>32</sup> MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 15.2 sääntöä koskevassa yhtenäisessä tulkinnassa no 32 reitillä olo ("en route") määritellään siten, että alus on merellä kurssilla tai kursseilla, mukaan lukien poikkeaminen lyhimmästä suorasta reitistä, mikä, sikäli kuin se on merenkulun kannalta mahdollista, aiheuttaa päästöjen leviämisen niin suurelle merialueelle kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista.

ppm, 3) öljypitoinen seos ei olisi peräisin öljysäiliöalusten lastinsiirtopumpputilojen kuvuista ja 4) öljypitoiseen seokseen ei öljysäiliöalusten kohdalla olisi sekoittunut öljylastin jäännöksiä. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama luokituslaitos hyväksyy öljynsuodatuslaitteet suomalaisalusten osalta. Öljynsuodatuslaitteet on sisällytetty EU:n laivavarustedirektiiviin ja niiden hyväksyntä saavutetaan luokituslaitosten toimesta lippuvaltion valtuuttamana. Hyväksynnässä on MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 14 säännön 6 ja 7 kohtien mukaan huomioitava IMO:n öljynsuodatuslaitteiden tyyppihyväksyntöjä koskevat ohjesäännöt.

2 momentissa säädettäisiin siitä, milloin aluksen öljynsuodatuslaitteiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 14 säännön 7 kappaleen vaatimukset hälytysjärjestelmästä ja tyhjennyksen automaattisesta pysähtymistoiminnosta. Mainitun määräyksen mukaan laitteessa tulee olla hälytysjärjestelmä, joka osoittaa, milloin 15 ppm tasoa ei ole mahdollista pitää yllä. Järjestelmässä tulee myös olla mahdollisuus varmistaa öljypitoisten seosten tyhjennyksen automaattinen pysähtyminen, milloin poistoveden öljypitoisuus ylittää 15 ppm. Lisäksi tarkastellessaan kyseisten laitteiden suunnittelua hallinnon tulee huomioida järjestön suosittelu erittely.

MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 15 säännön 3 kohdan mukaisesti vaatimus soveltuisi vähintään 400 GT aluksiin MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisilla erityisalueilla. Siksi momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että se soveltuu Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä kaikkiin vähintään 400 GT:n aluksiin, 2 kohdassa, että se soveltuu vähintään 400 GT:n suomalaisaluksiin muilla MARPOL-yleissopimuksen mukaisilla erityisalueilla. MARPOL-yleissopimuksen I liitteen erityisalueet koordinaatteineen on lueteltu liitteen 1 säännön 11 kohdassa. Erityisalueita ovat tällä hetkellä Välimeri, Itämeri, Mustameri, Punainenmeri, Lahtien alue<sup>33</sup>, Adeninlahti, Etelämantereen alue, Luoteis-Euroopan vedet<sup>34</sup>, Arabianmeren Omanin alue ja eteläisen Etelä-Afrikan vedet. Momentin 3 kohdassa säädettäisiin 14 säännön 2 kohdan mukaisesti, että öljynsuodatuslaitteen hälytysjärjestelmää ja tyhjennyksen automaattista pysähtymistoimintoa koskeva vaatimus soveltuu kuitenkin kaikkiin vähintään 10 000 GT:n suomalaisaluksiin merialueesta riippumatta.

3 momentti asettaisi 1 momenttia täydentävän lisävaatimuksen vähintään 400 GT:n aluksille I liitteen erityisalueiden ulkopuolella. Säännös perustuisi MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 15 säännön 2 kohtaan. Koska Suomella on oman lainkäyttöalueensa ulkopuolella toimivaltaa vain Suomen lipun alla purjehtivien alusten osalta, sääntely koskisi vain suomalaisaluksia. Vaatimuksena olisi, että aluksen öljynsuodatuslaitteet ovat I liitteen 14 säännön mukaisia. MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 14 sääntö asettaa kokorajaan perustuvat vaatimukset asentaa laitteisto alukselle. Lisäksi sääntö asettaa vaatimukset laitteiston hyväksynnälle sekä edellytykset laitteiston asennukseen liittyvälle poikkeukselle.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin alueista, joilla päästöt alusten konehuoneesta olisi kuitenkin poikkeuksetta kielletty. Säännös kattaisi sekä polaariset vesialueet että Suomen sisävesialueen ja aluevesien alueen, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta. Kansallisten vesialueiden osalta kyse on voimassa olevasta kansallisesta lisästä, joka siirrettäisiin 1 §:n 2 momentista ja jonka tarkoituksena on suojella Suomen sisävesiä ja saaristoa pieniltäkin öljypäästöiltä. Polaaristen vesialueiden osalta säännös perustuisi MARPOL-

---

<sup>33</sup> Kattaa Persianlahden ja Omaninlahden.

<sup>34</sup> Ulottuu pohjoinen-eteläsuunnassa Etelä-Norjasta Norjan Bretagneen kattaen Irlantia ja Iso-Britanniaa ympäröivät vedet ja vedet Manner-Euroopan rannikkoon asti.

yleissopimuksen 15 säännön 4 kohtaan ja IMO:n polaarisaännösten II-A osan 1.1.1 sääntöön (arktiset vedet). Polaaristen vesialueiden määritelmä ehdotetaan lisättävän 1 luvun 2 §:ään.

**1 b §.** *Edellytykset öljypitoisen veden päästämiseksi öljysäiliöaluksen lastialueelta erityisalueiden ulkopuolella.* Uudessa 1 b §:ssä säädettäisiin edellytyksistä, joiden täyttyessä öljypitoisen veden päästäminen on sallittu öljysäiliöalusten eli öljytankkereiden lastitiloista. Säännös koskisi vain vähintään 150 GT:n tankkereita, koska MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 34 säännön 6 kohdan mukaisesti alle 150 GT:n alusten lastitiloista ei sallita päästöjä veteen, vaan öljypitoiset vedet tulee toimittaa sataman vastaanottolaitteisiin. Säännös perustuisi MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 34 sääntöön ja soveltuisi ainoastaan I liitteen mukaisten erityisalueiden ulkopuolella. Mainitun liitteen ja IMO:n polaarisaännösten määräysten mukaisesti päästöt arktisilla vesialueilla olisi kuitenkin aina kielletty.<sup>35</sup> 1 momentin mukaan päästö on sallittu, jos 1) alus kulkee reitillään, 2) päästö tehdään vähintään 50 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, 3) veteen pääsevän öljyn määrä ei millään hetkellä ylitä 30 litraa meripeninkulmaa kohden, 4) veteen päästetyn öljyn määrä ei ylitä 1/30 000 sen lastin kokonaismäärästä, josta jäännös muodosti osan ja 5) aluksella on toiminnassa MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 31 säännössä vaadittu öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmä sekä 29 säännössä vaadittu jätesäiliöjärjestely.

**7 §.** *IOPP-todistuskirja.* Pykälään ehdotetaan muutosta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntäisi MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan IOPP-todistuskirjan katsastuksen perusteella (vrt. aiempi sanamuoto ”kirjallisesta hakemuksesta”). Muutoksella yhdenmukaistettaisiin tekstiä MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 7 säännön 1 kohdan sekä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009, jäljempänä *alusturvallisuuslaki*) kanssa. Alukset saavat nykyisinkin todistukset tosiasiallisesti katsastuksen perusteella eivätkä erillisestä hakemuksesta.

**9 §.** *Porauslautat ja muut alustat.* MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 39 sääntöön perustuvaan porauslauttoja ja muita alustoja koskevaan säännökseen esitetään päivitettäväksi viittaus uusiin öljypäästöjen ehkäisemistä koskeviin 2 luvun säännöksiin eli ehdotettuihin 1 a ja 1 b §:iin.

### **3 luku. Öljypäästömaksu.**

Öljypäästömaksua koskeva 3 luvun sääntely esitetään kumottavana tarpeettomana, koska uudessa 14 luvussa on tarkoitus säätää kaikkien aineiden laittomia aluspäästöjä, myös öljypäästöjä, koskevasta aluspäästömaksusta.

### **4 luku. Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen.**

Kuten 2 luvun öljyn päästökieltoa koskevat säännökset, myös haitallisia nestemäisiä aineita koskevan 4 luvun päästökieltosäännökset kirjoitettavana auki. Jatkossa 1 §:ssä säädettäisiin haitallisten nestemäisten aineiden (kemikaalien) lähtökohtaisesta päästökiellosta. MARPOL-yleissopimuksen haitallisten nestemäisten aineiden ehkäisemistä koskevan II liitteen nojalla tilanteet, joissa päästöt on kuitenkin sallittu, luettelaisiin uusissa 1 a ja 1 b §:ssä. Samalla 1 §:n otsikosta ja sisällöstä poistettaisiin viittaukset päästörajoituksiin. Pykälämuutoksilla ei laajennettaisi päästökiellon tai sallittujen päästöjen soveltamisalaa, vaan kyse on säännösten kirjaamisesta lain tasolla. Luvun sääntely perustuu MARPOL-yleissopimuksen II liitteeseen.

---

<sup>35</sup> Etelämantereen vesialueet on I liitteen mukainen erityisalue; arktiset vedet ei.

Ainut kansallinen lisä on voimassa oleva 9 §, jossa säädetään lastin purkamisen ja säiliön pesun valvonnasta.

**1 §. Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus.** Pykälän 1 momentin säännöstä muutettaisiin koskemaan selkeämmin haitallisten nestemäisten aineiden luokittelua, kun voimassa oleva säännös koskee pikemminkin MARPOL-sääntelyn soveltumista luokiteltuihin aineisiin. 1 momentissa säädettäisiin haitallisten nestemäisten aineiden jaottelusta neljään luokkaan (X, Y, Z ja OS) niiden haitallisuuden perusteella MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 6 säännön mukaisesti. Aineiden luokitusta on kuvattu edellä jaksossa 3.1.

2 momentissa säädettäisiin eräistä luokittelemattomia aineita koskevista vaatimuksista. Ensinnäkin momenttiin lisättäisiin uusi säännös, jonka mukaan aineiden, joita ei ole luokiteltu II liitteen säännösten mukaisesti, kuljettaminen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisaluksella myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kielletty. Säännös perustuu II liitteen 13 säännön 1.3 kappaleeseen. Sen lisäksi momentissa säilyisi voimassa oleva säännös luokittelemattomien aineiden arvioinnista väliaikaista luokitusta varten. Säännöstä kuitenkin tarkennettaisiin, jotta lakitekstistäkin kävisi ilmi, että se koskee väliaikaista soveltamista.

3 momentti, jossa säädetään luokitusta koskevista poikkeuksista, säilyisi ennallaan.

**2 §. Haitallisten nestemäisten aineiden päästökielto.** Haitallisten nestemäisten aineiden päästökieltoa koskeva 1 momentti pysyisi muuten ennallaan, mutta viittaus MARPOL-yleissopimuksen II liitteeseen ja muihin kansainvälisiin velvoitteisiin ja EU-sääntelyyn poistettaisiin tarpeettomana, kun päästökielton ja sallittujen päästöjen sisällöstä säädettäisiin kansallisessa laissa. Samalla tarkennettaisiin, että säännös koskee luokkiin X, Y tai Z kuuluvia haitallisia nestemäisiä aineita, koska laissa ei ole haitallisen nestemäisen aineen määritelmää.

2 momentti, jossa voimassa olevan lain mukaan säädetään päästökiellosta suomalaisaluksilta Etelämantereen alueella, laajennettaisiin soveltumaan myös arktisilla merialueilla. Laajennus perustuu IMO:n polarisäännösten II-A osan 2.1 sääntöön.

3 momenttiin lisättäisiin MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 1.3 kappaleeseen perustuva päästökielto, joka koskee aineita, joita ei ole luokiteltu, alustavasti arvioitu tai arvioitu MARPOL-yleissopimuksen II liitteen säännön 6 mukaisesti.

**2 a §. Luokan X aineiden lastijäämien päästämistä koskevat edellytykset.** Pykälässä säädettäisiin vaatimuksista, jotka koskevat luokan X aineiden jäämien päästämistä mereen. Säännös perustuu MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 6 kohtaan.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin luokan X aineita koskevasta esipesuvaatimuksesta. Säännöksessä edellytettäisiin, että aluksen jokainen yksittäinen säiliö, josta on purettu luokkaan X kuuluvaa ainetta, on lopputyhjennyksen jälkeen esipestävä 13 säännön 6 kappaleen mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta. Mainitun määräyksen 1 kohdan mukaan esipesun aikana syntyvät jätevedet on tyhjennettävä sataman vastaanottolaitteistoon, kunnes poistoveden ainepitoisuus on enintään 0,1 painoprosenttia. 3 kohdan mukaan hallinto voi hyväksyä 1 kohdan vaatimukselle MARPOL-yleissopimuksen II liitteen VI lisäyksen mukaisen vaihtoehtoisen esipesumenettelyn, jos poistoveden pitoisuuden mittaaminen aiheuttaisi alukselle kohtuutonta viivästystä. Korvaavasta esipesumenettelystä on tehtävä aluksen lastipäiväkirjaan asianmukaiset merkinnät, jotka nimetty tarkastaja hyväksyy.

2 momentissa viitattaisiin 2 d §:ään, jossa säädetään esipesun jälkeen toteutettavalle päästölle asetettavista vaatimuksista.

**2 b §.** *Luokkien Y ja Z aineiden lastijäämien päästämistä koskevat edellytykset.* Pykälässä säädettäisiin vaatimuksista, jotka koskevat luokkien Y ja Z aineiden jäämien päästämistä mereen. Säännös perustuu MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 7 kappaleen 1 kohtaan.

Pykälän 1–3 momentissa säädettäisiin MARPOL-yleissopimuksen II liitteen mukaisista esipesuvaatimuksista. 1 momentti koskisi luokkaan Y kuuluvien korkean viskositeetin kiinteytyvien tai pysyvästi kelluvien aineiden esipesuvaatimuksia ja perustuisi 1 kohdan 3 alakohtaan. Tällaiset aineet ovat tyypillisesti erilaisia suhteellisen pitkiä hiilivetyketjuja sisältäviä yhdisteitä, kuten kasvi- ja eläinpohjaisia rasvoja (triglyseridit) ja/tai niiden rasvahappotseleitä. Säännöksen mukaan kunkin kyseisiä aineita sisältävän säiliön esipesu on tehtävä II liitteen VI lisäyksen vaatimusten mukaisesti ja kaikki esipesussa syntyneet pesuvedet on jätettävä sataman vastaanottolaitteeseen ennen kuin alus lähtee purkusatamasta.

2 momentissa säädettäisiin luokan Y pysyvästi kelluvien aineiden, joiden viskositeetti on vähintään 50 mPa 20 °C lämpötilassa ja/tai joiden sulamispiste on vähintään 0 °C, erityisiä esipesuvaatimuksia, joita sovelletaan vain tietyillä merialueilla. Tällaiset aineet ovat tyypillisesti erilaisia kasvi- ja eläinrasvoja tai niiden johdannaisia, esimerkiksi palmuöljyn rasvahappotseleitä, laardi eli porsaanrasva sekä rasvahappojen metyyliesterit eli nk. ensimmäisen sukupolven FAME-biodieselit. Momentti perustuisi II liitteen 13 säännön 7 kappaleen 1 kohdan 4 alakohtaan. Mainitun määräyksen mukaan se soveltuu aineisiin, jotka on tunnistettu sellaisiksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännöstössä (nk. IBC-säännöstö). Säännöksen mukaan tällaisia aineita sisältävät säiliöt on esipestävä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen VI lisäyksen mukaisesti ja kaikki esipesussa syntyneet pesuvedet on jätettävä sataman vastaanottolaitteeseen ennen kuin alus lähtee purkusatamasta. Vaatimus soveltuu vain 13 säännön 9 kappaleessa luetelluilla alueilla eli Luoteis-Euroopan vesillä, Itämeren alueella, Länsi-Euroopan vesillä ja Norjan merellä siten kuin alueet on määritelty mainitussa kappaleessa. Koska Suomi voi kohdistaa vaatimukset vain omassa lainkäyttövallassaan oleviin aluksiin, koskisi momentti kaikkia kemikaalisäiliöaluksia Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisia aluksia myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolisilla 9 kohdassa luetelluilla alueilla.

3 momentissa säädettäisiin muita kuin 1 ja 2 momentissa mainittujen luokan Y aineita ja luokan X aineita sisältäneiden säiliöiden esipesuvaatimuksista. Säännös perustuisi 13 säännön 7 kappaleen 1 kohdan 2 alakohtaan. Säännöksen mukaan mainittuja aineita sisältävä päästö on sallittu, jos vähintään yksi luetelluista ehdoista täyttyy: 1) aineet tyhjennetään aluksen menettelytapaohjekirjan mukaisesti, 2) jokainen tällaista ainetta sisältänyt säiliö esipestään ennen aluksen lähtöä purkusatamasta ja kaikki esipesussa syntyneet pesuvedet toimitetaan sataman vastaanottolaitteistoon, tai 3) ryhdytään nimetyn tarkastajan vaatimiin MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 16 säännön 8 kohdassa mainittuihin vaihtoehtoisiin toimenpiteisiin.

4 momentissa viitattaisiin 2 d §:ään, jossa säädetään esipesun jälkeen toteutettavalle päästölle asetettavista vaatimuksista.

**2 c §.** *Saastuneiden painolastivesien päästämistä koskevat edellytykset.* Pykälässä säädettäisiin edellytyksistä, joiden täytyessä haitallista nestemäistä ainetta sisältäneeseen säiliöön otettu painolastivesi voidaan päästää mereen. Säännös perustuisi MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 7 kappaleen 2 kohtaan. Siten päästäminen on sallittu noudattaen 13 säännön 2 kappaleen vaatimuksia, joista kansallisesti säädettäisiin 2 d §:ssä, tai jos säiliö on pesty siten,

että painolastivesi sisältää alle yhden ppm aiemmin kuljetettua ainetta, ja alus on vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta veden syvyyden ollessa vähintään 25 metriä.

**2 d §.** *Vaatimukset haitallisen nestemäisen aineen päästön toteuttamiselle.* Pykälässä säädettäisiin MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 2 kappaleen 1 kohdan mukaisista vaatimuksista haitallisen nestemäisen aineen päästön toteuttamiselle. Säännöksen mukaan aluksen tulee ensinnäkin kulkea reitillään vähintään 7 solmun nopeudella tai, jos aluksella ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella. Toiseksi edellytetään, että päästö johdetaan vedenalaisesta tyhjennysaukosta vesiviivan alapuolelle ylittämättä aukon suunnittelun mukaista enimmäismäärää. Kolmanneksi päästön tulee tapahtua vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta ja paikassa, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä.

2 momentissa säädettäisiin 13 säännön 2 kappaleen 2 kohdan mukaisesta poikkeuksesta vaatimuksesta toteuttaa tyhjennys vesiviivan alapuolelle eli 1 momentin 2 kohdan vaatimuksesta. MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti vaatimus ei koskisi ennen vuotta 2007 rakennetuilta aluksilta tehtäviä luokan Z päästöjä.

13 säännön 2 kappaleen 3 kohta sallii hallinnon poiketa myös 12 meripeninkulman etäisyydestä vaatimuksesta. Poikkeusmahdollisuus koskee sellaisia aluksia, jotka liikennöivät yksinomaan kyseisen valtion tai lisäksi sen naapurivaltion lainkäyttöalueella ja purjehtivat kyseisen valtion lipun alla. Suomi ei sovelta tätä poikkeusta.

**6 §.** *Menettelytapaohjekirja.* Pykälässä esitetään tarkennettavan, että MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 16 säännön mukaista menettelytapaohjekirjaa on noudatettava sen pitämisen sijaan. Lisäksi tehtäisiin terminologinen korjaus, jonka mukaan ohjekirja koskee aluksen säiliöiden tyhjennystä ja pesua, ei aluksen tyhjennystä ja pesua.

**9 §.** *Lastin purkamisen ja säiliön pesun valvonta.* Voimassa olevan pykälän 1 momentin haitallisen nestemäisen aineen purkamista, säiliöiden ja putkistojen puhdistamista, pesuvesien tyhjentämistä ja merkintöjä lastipäiväkirjaan koskevia viittauksia soveltuvaan sääntelyyn esitetään muutettavan. Säännökseen lisättäisiin luvun viittaus, koska nyt esitettävillä muutoksilla keskeiset esipesu- ja purkuvaatimukset kävisivät nyt ilmi laista eivätkä vain MARPOL-yleissopimuksesta. Samalla viittaus Helsingin sopimukseen poistettaisiin tarpeettomana, koska Helsingin sopimus ei anna sitovia määräyksiä kemikaalilastien purkamisesta tai säiliön pesusta.

Pykälän 2 momentista poistettaisiin tarpeettomina maininnat alusten lastaamisesta, koska 4 luku tai MARPOL-yleissopimuksen II liite eivät sisällä vaatimuksia alusten lastaamiselle. Siten sitä ei ole myöskään tarpeen valvoa.

#### **4 a luku. Pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden päästöjen ehkäiseminen.**

Lakiin esitetään lisättäväksi uusi luku, joka koskee pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden päästöjen ehkäisemistä ja sisältäisi MARPOL-yleissopimuksen samaa aihetta koskevan III liitteen pakattujen haitallisten aineiden päästökielton. Päästökielto on tarpeen, koska aluspäästödirektiivi edellyttää jäsenvaltioiden kieltävän omassa lainsäädäntöön MARPOL-yleissopimuksen III liitteen vastaiset päästöt sekä ulottavan hallinnollisten seuraamusten järjestelmän näihin päästöihin. III liite on pantu täytäntöön vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säännöksiin, mutta päästökielto on selkeintä sisällyttää merenkulun ympäristönsuojelulakiin, johon ehdotetaan myös uutta aluspäästömaksusääntelyä.

### **1 §. Pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden veteen poistamisen kielto.**

Pykälän 1 momentissa kielletäisiin pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden poistaminen veteen. Tällaisia aineita ovat vaarallisten aineiden kuljetusta kappaletavarana aluksessa koskevan säännösten (nk. IMDG-säännöstö) mukaisesti meriä saastuttavat aineet ja MARPOL-yleissopimuksen III liitteen lisäyksessä luetellut kriteerit täyttävät aineet. Säännös perustuisi merialueiden osalta MARPOL-yleissopimuksen III liitteen 8 sääntöön, kuten aluspäästödirektiivin 4 artikla edellyttää. Kansallisena lisänä poistamiskielto laajennettaisiin sisävesille. Käytännössä pakattuina meritse kuljetettavien eli esimerkiksi konteissa olevien haitallisten aineiden veteen poistaminen on hyvin harvinaista. Viranomaisten tiedossa ei ole tällaisia tapauksia Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Ylipäätään kappaletavarana kuljetettavan lastin poistaminen alukselta veteen on harvinaista, koska ei ole aluksen miehistön tai varustamon edun mukaista poistaa alukselta lastia, jonka kuljettamiseen ne ovat sitoutuneet.

2 momenttiin kirjattaisiin 8 säännön mukainen poikkeus päästöille, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi.

### **5 luku. Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ja harmaan veden päästöjen ehkäiseminen.**

Voimassa olevassa 5 luvun 1 §:ssä säädetään käymäläjäteveden päästökiellosta ja -rajoituksesta ja 1 a §:ssä harmaan veden päästökiellosta. 1 § saa sisältönsä pitkälti MARPOL-yleissopimuksen IV liitteestä. Viittaus MARPOL-yleissopimukseen esitetään poistettavan ja päästökieltoa ja -rajoitusta koskevat säännökset kirjoitettavan olennaisilta osin auki. Samalla 1 § esitetään jaettavan kolmeen pykälään siten, että käsittelemättömän käymäläjäteveden päästöistä säädetäisiin 1 §:ssä, hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden päästöistä 1 a §:ssä ja käsitellyn käymäläjäteveden päästöistä 1 b §:ssä. Kaikissa pykälissä säädetäisiin ensin lähtökohtaisesta päästökiellosta ja sitten edellytyksistä sallituille päästöille. Säännösmuutokset eivät vaikuta käymäläjätevesien päästöjä koskevaan oikeustilaan, vaan kyse on jo nykyisin sovellettavien säännösten auki kirjoittamisesta. Niiden lisäksi käymäläjäteveden sekä harmaan veden päästöt on sallittu luvun 2 §:n nojalla, joka koskee päästöjä poikkeustilanteissa, kuten aluksen tai siellä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi. 2 §:ään ei esitetä muutoksia.

**1 §. Käsittelemättömän käymäläjäteveden ja hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden päästökielto ja -rajoitus.** Pykälän 1 momentissa säädetäisiin käsittelemättömän ja hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden lähtökohtaisesta päästökiellosta. Sääntely perustuisi MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 1 ja 3 kappaleisiin. Päästökielto soveltuisi kaikkiin aluksiin Suomen lainkäyttöpiirissä eli Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Suomalaisalusten osalta päästökielto koskisi myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolisia alueita. Momentissa viitattaisiin samassa pykälässä säädetyin edellytyksin sallituista päästöistä. Käsittelemättömällä käymäläjätevedellä tarkoitetaan aluksella syntyvää käymäläjätevetä, jota ei ole käsitelty millään laitteella, ei myöskään hienonnettu tai desinfioitu. Hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden määritelmä lisättäisiin nyt 1 luvun 2 §:ään; se viittaisi MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 9 sääntöön. Käymäläjätevetenä pidetään myös käymäläjätevetä, johon sekoitettu esimerkiksi harmaata vettä.

On syytä huomata, että 1 momentti kattaa IV liitteen 11 säännön 3 kappaleen mukaisen matkustaja-aluksia koskevan käsittelemättömän käymäläjäteveden päästökielton, joka on voimassa liitteen 1 säännön mukaisilla erityisalueilla. Toistaiseksi vain Itämeri on nimetty tällaiseksi erityisalueeksi. Koska Suomen merialueet ovat Itämeren erityisalueella, on käsittelemättömän käymäläjäteveden päästäminen matkustaja-alukselta aina kielletty Suomen

alumerellä ja talousvyöhykkeellä. Siksi sallittuja päästöjä koskevat 2 ja 3 momentit on nuotoiltu siten, että ne eivät koske matkustaja-aluksilta erityisalueilla tehtäviä päästöjä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin käsittelemättömän käymäläjäteveden sallituista päästöistä. Säännös perustuisi MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 1 kappaleen 1 kohtaan. Momentin mukaan käsittelemättömän käymäläjäteveden päästöt olisi sallittu tietyiltä aluksilta tietyillä alueilla yli 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Momentti koskisi ensinnäkin suomalaisia matkustaja-aluksia erityisalueiden ulkopuolella. Toiseksi momentti koskisi muita suomalaisaluksia kuin matkustaja-aluksia alueesta riippumatta. Yli 12 meripeninkulman etäisyyden vaatimuksesta kuitenkin seuraisi, että päästöjä ei sallittaisi Suomen aluevesillä eli säännös ei muuttaisi voimassa olevaa Suomen aluevedet kattavaa käymäläjäteveden päästökieltoa. Kolmanneksi säännös koskisi muita ulkomaisia aluksia kuin matkustaja-aluksia Suomen talousvyöhykkeellä. Suomi voi asettaa ulkomaisille aluksille päästökieltoja vain omaan lainsäädäntövaltaansa kuuluville alueille eli merellä aluevesille ja talousvyöhykkeelle. Koska päästöjen tulisi olla jatkossakin kielletty Suomen aluevesillä, säännös koskisi vain Suomen talousvyöhykettä.

3 momentissa säädettäisiin 2 momenttia vastaavalla tavalla sallituista hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden päästöistä. Päästöt olisi sallittu yli 3 meripeninkulman päässä lähimmästä rannasta, mutta kuitenkin aina kielletty Suomen vesialueella. Säännös perustuisi MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 1 kappaleen 1 kohtaan. 3 momentti soveltuisi samoihin aluksiin ja alueisiin kuin 2 momentti. Suomalaisten muiden kuin matkustaja-alusten osalta maantieteellisenä soveltamisalana olisi Suomen vesialueen ulkopuoliset alueet, jotta Suomen aluevesiä koskevaan voimassa olevaan päästökieltoon ei tulisi muutoksia.

4 momentissa asetettaisiin 11 säännön 1 kohdan 1 alakohdan mukaiset käymäläjäteveden tyhjentämistä hienonnuksen- ja desinfiointilaitteistoista koskevat lisävaatimukset, jotka tulevat sovellettavaksi, jos käymäläjätevesi on säilytetty erillisessä tankissa erillään tai se on peräisin eläviä eläimiä sisältävistä tiloista. Tällöin edellytetään, että päästö tehdään aluskohtaisesti määritetyllä tyhjennysnopeudella aluksen kulkiessa vähintään 4 solmun nopeudella. Samaan momenttiin sisällytettäisiin voimassa olevan pykälän 2 momentin säännös siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisalusten aluskohtaisen tyhjennysnopeuden.

5 momentissa säädettäisiin 2 momentin nojalla tehtävistä käsittelemättömän käymäläjäteveden päästöistä suomalaisaluksilta polaarisisäisillä vesialueilla. Säännös perustuisi polaarisisäisyyden II-A osan 4.2 jaksoon. Säännöksen mukaan päästö tulisi tehdä mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on 1/10. Päästöihin 2 ja 3 momentin nojalla soveltuva etäisyysvaatimus laskettaisiin lähimmän maan sijaan lähimmästä jäähylyistä tai kiintojäädästä.

**1 a §. Käsitellyn käymäläjäteveden päästökielto ja -rajoitus.** Voimassa olevat säännökset käsitellyn käymäläjäteveden päästökiellosta ja -rajoituksesta esitetään siirrettävän voimassa olevasta 1 §:stä hieman tarkennettuina uuteen 1 a §:ään. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassa olevan lain mukaisesti, Suomen aluevesiä koskevasta käsitellyn käymäläjäteveden päästökiellosta. Päästökielto soveltuu kaikkiin vähintään 400 GT:n aluksiin tai sitä pienempiin aluksiin, jotka saavat kuljettaa yli 15 henkilöä ja joiden rungon pituus on yli 24 metriä. Rungon pituutta koskevan vaatimuksen osalta kyse on muutoksesta voimassa olevaan säännökseen. Tarkoituksena on varmistaa, että säännöksen soveltamisala olisi sama kuin harmaan veden päästökielloilla. Muutoksella rajattaisiin sääntelyn ulkopuolelle alle 400 GT:n aluksista, jotka saavat kuljettaa yli 15 henkilöä, ne, joiden pituus on 24 metriä tai vähemmän.

Pykälän 2 momentin mukaan käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen olisi sallittu Suomen sisävesillä ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti hyväksytyllä käsittelylaitteistolla edellyttäen, että päästö ei tuota näkyviä kelluvia kiintoaineita eikä aiheuta ympäröivän veden värimuutosta. Käsittelylaitteistoa koskevista vaatimuksista määrätään IV liitteen 9.1.1 säännössä. Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytyt luokituslaitokset hyväksyvät suomalaisalusten laitteistot 3 §:n mukaisesti.

3 momentissa säädettäisiin lisävaatimuksista, jotka koskevat suomalaisaluksilta 2 momentin nojalla polaarisisävesialueilla tehtäviä päästöjä. Säännöksen mukaan päästö tulee tehdä mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, jäähyllisestä, kiintojäästä tai alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10. Vaatimus perustuu polaarisisävesialueiden II-A osan 4.2 jaksoon.

**1 b §.** *Harmaan veden päästökielto.* Harmaan veden päästökieltoa koskeva pykälä, joka on lailla 1116/2024 lisätty lakiin uutena 1 a §:nä, joka tulee voimaan 1.1.2030, esitetään siirrettäväksi muiden luvun päästökieltopykäliden jälkeen uudeksi 1 b §:ksi. Samalla tarkennettaisiin, että sääntely soveltuisi bruttovetoisuudeltaan alle 400 GT:n aluksiin, jotka saavat kuljettaa yli 15 henkilöä ja joiden rungon pituus olisi yli 24 metriä. Lisäksi korjattaisiin 3 momentin vaatimus, jonka mukaan kotimaan liikenteen alusten laitaventtiiliin tulee olla suljettuna Suomen vesialueella, että vaatimus koskisi vain Suomen aluevesiä, koska päästökielto ei ole voimassa Suomen sisävesillä. Säännöksen on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2030.

**5 §.** *ISPP-todistuskirja.* Pykälään ehdotetaan muutosta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytyt luokituslaitokset myöntäisi MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaisen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan ISPP-todistuskirjan katsastuksen perusteella (vrt. voimassa olevan lain sanamuoto ”kirjallisesta hakemuksesta”). Muutoksella yhdenmukaistettaisiin tekstiä MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 5 säännön 1 kohdan sekä alusturvallisuuslain kanssa. Alukset saavat nykyisinkin todistukset tosiasiallisesti katsastuksen perusteella eivätkä erillisestä hakemuksesta.

## **6 luku. Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen.**

Voimassa oleva kiinteän jätteen päästöjen ehkäisemistä koskeva sääntely merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvussa saa sisältönsä merkittävältä osin MARPOL-yleissopimuksen V liitteestä, johon sääntelyssä viitataan. Jotta aluksia koskevat vaatimukset kävisivät keskeisiltä osin ilmi kansallisesta laista, päästökieltoa koskevan 1 §:n viittaukset MARPOL-yleissopimukseen ja muihin kansainvälisiin velvoitteisiin ja EU:n säädöksiin esitetään poistettavan ja poistamiskieltoa ja -rajoitusta koskevat säännökset kirjoitettavan olennaisilta osin auki. Siksi esitetään muutoksia 1 §:ään sekä uusia 1 a–c §:iä, joissa säädettäisiin sallituista päästöistä. Aineelliset vaatimukset säilyisivät ennallaan.

**1 §.** *Kiinteän jätteen poistamiskielto.* Voimassa olevan pykälän viittaus poistamis- tai päästörajoitukseen poistettaisiin tarpeettomana, koska 1 §:ssä säädettäisiin vain päästöjen lähtökohtaisesta kiellosta. Viittaukset päästöt tietyin edellytyksin salliviin kansainvälisiin velvoitteisiin ja EU-lainsäädäntöön poistettaisiin ja sen sijaan sallitut päästöt kuvattaisiin lainsäädännössä (uudet 1 a–c §). Kuten nykyäänkin, kielloksi olisi voimassa lainkäyttöalueella eli Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja soveltuisi loppuvaltioperiaatteen nojalla suomalaisen alueeseen myös näiden alueiden ulkopuolella.

**1 a §.** *Edellytykset ruokajätteen poistamiselle veteen.* Kun 1 §:stä poistettaisiin viittaus MARPOL-yleissopimuksen V liitteen ja muiden kansainvälisten velvoitteiden päästörajoitukseen, tulisi lain tasolla säätää edellytyksistä, joiden vallitessa kiinteän jätteen

päästöt ovat sallittuja. Kiinteitä jätteitä koskevassa MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä ja IMon polaarisaännösten II-A osan 5 luvussa on määräykset, joiden nojalla sallitaan ruokajätteiden päästöt tietyin edellytyksin. Nämä kirjattaisiin uuteen 1 a §:ään.

1 momentissa säädettäisiin ruokajätteen päästämisestä MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisilla erityisalueilla sekä polaarilla vesialueilla. Säännös perustuisi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 6 säännön 1 kappaleen 1 kohtaan ja polaarisaännösten II-A osan 5.2 jakson 1.1, 1.2 ja 2.1 kappaleisiin. Koska Itämeri on kokonaisuudessaan V liitteen erityisaluetta, säännös soveltuisi kaikkiin aluksiin Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä liikkueensa sekä suomalaisiin aluksiin myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeellä ulkopuolisilla V liitteen mukaisilla erityisalueilla ja polaarilla vesialueilla. V liitteen mukaisia erityisalueita ovat Välimeri, Itämeri, Mustanmeri, Punainenmeri, Lahtien alue, Pohjanmeri, Etelämanner ja laajempi Karibian alue.

1 momentin mukaan ruokajätteen päästäminen olisi sallittu aluksen ollessa kulussa reitillään mahdollisimman etäällä ja vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, tai polaarilla vesialueilla myös lähimmästä jäähyllystä, jos ruokajäte on jauhettu tai hienonnettu enintään 25 millimetrin raekokoon ja jos ruokajäte ei sisällä mitään jäämiä muista jätteistä.

2 momentissa säädettäisiin polaarisia vesialueita koskevista lisävaatimuksista viittauksella IMon polaarisaännösten II-A osan 5 lukuun. Mainitun luvun 5.1 sääntö sisältää soveltuvat määritelmät ja 5.2 säännössä määrätään operatiivisista vaatimuksista. 5.2.1.1 ja 5.2.2.1 kappaleiden vaatimus, jonka mukaan Sen 1.1 ja 2.1 kappaleiden mukaan päästö on sallittu vain mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10. Lisäksi mainitun säännön 1.3 ja 2.2 kappaleiden mukaan ruokajätettä ei saa päästää jään päälle. Lisäksi edellytettäisiin, että Antarktiksella alueella olisi noudatettava MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 6 säännön mainitulla alueella soveltuvia määräyksiä. 6 säännön 1.1 kappaleen mukaan antarktiksella alueella mahdolliset tuodut lintutuotteet, siipikarja ja siipikarjan osat mukaan luettuina, voi päästää veteen vain, jos ne on käsitelty steriileiksi. Lisäksi säännön 3.2 kappaleessa määrätään riittävästä varastokapasiteetista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin sallituista ruokajätteen päästöistä MARPOL-yleissopimuksen V liitteen erityisalueiden ulkopuolella. Koska Suomen oma lainkäyttöalue on kokonaan erityisaluetta, kansallinen säännös soveltuisi ainoastaan suomalaisiin aluksiin erityisalueiden ulkopuolella. Säännös perustuisi V liitteen 4 säännön 1 kappaleen 1 ja 2 kohtiin. 3 momentin mukaan päästö on sallittu aluksen ollessa kulussa reitillään mahdollisimman etäällä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä<sup>36</sup>. Aluksen tulee olla vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai, jos ruokajäte on jauhettu ja hienonnettu enintään 25 millimetrin kokoon, vähintään 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta.

Pykälän 4 momenttiin sisällytettäisiin MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 5 säännön mukaiset määräykset, jotka koskevat ruokajätteen päästämistä kiinteältä tai kelluvalta alustalta. MARPOL-yleissopimuksen mukaan kiinteät ja kelluvat alustat, kuten öljynporaustalut, rinnastetaan aluksiin ja niitä koskevat lähtökohtaisesti samat säännöt kuin liikkuvia aluksia. MARPOL-yleissopimuksen V liitteen lähtökohtana on, että kiinteän jätteen päästöt on sallittu vain aluksen ollessa kulussa. Siten kiinteän jätteen päästöt on lähtökohtaisesti kielletty kiinteiltä ja kelluvilta alustoilta. 5 sääntö kuitenkin sallii ruokajätteen päästämisen tällaisilta alustoilta, jotka sijaitsevat yli 12 meripeninkulman päässä lähimmästä rannasta, sekä niiden läheisyydessä

---

<sup>36</sup> Jälkimmäisiä vain polaarilla vesialueilla.

enintään 500 metrin päässä olevilta aluksilta, jos jäte on hienonnettu tai jauhettu enintään 25 millimetrin raekokoon. 4 momentti toistaisi 5 säännön sisällön.

Voimassa oleva 1 §:n 2 momentin säännös, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä ruokajätteen hienonnuslaitteistoja, siirrettäisiin 1 a §:n uudeksi 5 momentiksi. Samalla viittaus MARPOL-yleissopimuksen V liitteeseen muutettaisiin viittaukseksi 1 a §:n muihin momentteihin.

**1 b §.** *Edellytykset kiinteiden irtolastien lastijäämien poistamiselle veteen.* Pykälässä säädettäisiin MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 ja 6 sääntöjen ja polaarisaännöstön II-A osan 5 luvun mukaisesti edellytyksistä, joiden täytyessä meriympäristölle haitattomien (non-HME) kiinteiden irtolastien lastijäämien päästäminen veteen on sallittu joko kuivana tai pesuveteen sekoitettuna

1 momentissa säädettäisiin kaikilla alueilla soveltuvista edellytyksistä lastijäämien päästämiseksi. Säännökseen on yhdistetty edellä mainittujen MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 ja 6 sääntöjen ja polaarisaännöstön II-A osan 5 luvun määräysten vaatimukset, jotka soveltuvat kaikkiin lastijäämien päästöihin alueesta riippumatta. Säännöksen mukaan 1) aluksen on oltava kulussa reitillään mahdollisimman kaukana ja vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä, 2) kyseisiä lastijäämiä ei voida ottaa talteen yleisesti saatavilla olevilla lastinpurkumenetelmillä, 3) ruumanpesuveden sisältämät lastijäämät eivät saa sisältää aineita, jotka on luokiteltu meriympäristölle haitallisiksi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen I lisäyksessä esitettyjen perusteiden mukaisesti, 4) ruumanpesuveden sisältämät puhdistusaineet tai lisäaineet eivät saa sisältää aineita, jotka on luokiteltu meriympäristölle haitallisiksi, ja 5) SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 1-1 säännön 2 kappaleessa määritellyt kiinteät irtolastit, viljaa lukuun ottamatta, on luokiteltu mainitun lisäyksen mukaisesti ja rahdinantaja ilmoittaa, ovatko ne haitallisia meriympäristölle.

1–3 kohdat perustuvat MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 säännön 1.3 kappaleeseen. 3 kohta perustuu lisäksi 4 säännön 3 kappaleeseen. Siinä viitatus I lisäyksen mukaan aineiden luokittelu tulee tehdä YK:n yhdenmukaistetun kemikaalien luokittelu- ja merkintäjärjestelmän mukaisesti. 4 kohta perustuu MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 säännön 2 kappaleeseen. Mainitun kappaleen mukaan aineiden haitallisuutta tulee arvioida ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet, jotka ovat kuvattu päätöslauselmassa MEPC.295(71).

2 momentissa säädettäisiin MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisilla erityisalueilla ja polaarisisä vesialueilla sovellettavista lisävaatimuksista mainitun liitteen 6 säännön 1 kappaleen 2 kohdan ja polaarisaännöstön II-A osan 5.2.1.5 ja 5.2.2.1 kohdan mukaisesti. Koska Itämeri ja siten myös Suomen merialueet ovat erityisalueella, vaatimukset koskisivat kaikkia aluksia Suomen vesialueella<sup>37</sup> ja talousvyöhykkeellä. Lisäksi vaatimukset koskisivat suomalaisaluksia Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella V liitteen mukaisilla erityisalueilla ja polaarisisä vesialueilla. Näillä alueilla lastijäämien päästöt on sallittu vain, jos meriympäristölle haitaton (non-HME) lastijäämä on lastiruuman pesuveteen sekoittuneena, sekä aluksen lähtösatama että seuraava määräsatama sijaitsevat tällaisella alueella, alus ei näiden satamien välillä poikkea kyseisen alueen ulkopuolella ja mainituissa satamissa ei ole saatavana riittäviä vastaanottolaitteistoja. Erityisalueella ja polaarisisä non-HME- lastijäämä tulee siis lähtökohtaisesti purkaa sataman vastaanottolaitteisiin. Vastaanottolaitteistojen

---

<sup>37</sup> MARPOL-yleissopimus soveltuu vain merialueilla, mutta merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksillä sen vaatimukset on lähes poikkeuksetta laajennettu myös sisävesille. Esimerkiksi kiinteän jätteen veteen poistamisikielto on koskenut Suomen vesialuetta sen säätämisestä lähtien (laki 300/1979).

riittävyttä arvioidaan MARPOL-yleissopimuksen ja polaarisaännöstön mukaan ottaen huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön laatimat ohjeet eli päätöslauselma MEPC.295(71).

3 momentissa säädettäisiin polaarisaännöstön edellyttämällä tavalla, että polaarilla vesialueilla päästö tehdään mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10.

**1 c §.** *Edellytykset muun kiinteän jätteen poistamiselle veteen.* 1 c §:ssä säädettäisiin muiden kiinteiden jätteiden kuin ruokajätteen ja lastijäämien poistoista, jotka on sallittu kansainvälisten velvoitteiden nojalla.

1 momentissa säädettäisiin eläinten ruhojen poistamisesta MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 säännön 1 kappaleen 4 kohdan ja polaarisaännöstön II-A osan 5.2.1.4 kappaleen mukaisesti. Mainittu MARPOL-yleissopimuksen määräys sallii eläinten ruhojen poistamisen erityisaluiden ulkopuolella mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta. Polaarisaännöstö puolestaan kieltää eläinten ruhojen poistamisen arktisella vesialueella, joka ei ole MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukainen erityisalue, joten 1 momentin kieltö tulisi kirjoittaa muotoon, joka sallii päästöt vain erityisaluiden ja polaaristen vesialueiden ulkopuolella. Poistamisessa tulee huomioida Kansainvälisen merenkulkujärjestön ohje eli päätöslauselma MEPC.295(71).

2 momentissa säädettäisiin MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti puhdistus- ja lisäaineita sisältävien aluksen lastiruman, kannen tai ulkopintojen pesuvesien päästöistä MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 säännön 2 kappaleen ja 6 säännön 1 kappaleen 2 kohdan 3 alakohdan ja 6 säännön 2 kappaleen mukaisesti. Siten säädettäisiin, että tällaisen pesuveden päästäminen on sallittua vain, jos nämä puhdistus- ja lisäaineet on luokiteltu meriympäristön kannalta ei-haitallisiksi. Aineiden haitallisuuden arvioinnissa on huomioitava päätöslauselmalla MEPC.295(71) annettu ohje.

2 §. Kiinteän jätteen poistaminen veteen poikkeustilanteissa. Pykälän 2 momentti koskee poikkeuksia aluksen kulussa olosta (nk. *en route* -vaatimukset). Momentin viittaukset MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 ja 6 sääntöihin muutettaisiin viittauksiksi luvun 1 a ja 1 b §:iin. Kyse on lakiteknisistä muutoksista, jotka johtuvat MARPOL-yleissopimuksen ja polaarisaännöstön vaatimusten kirjoittamisesta auki 1 a ja 1 b §:iin.

## **7 luku. Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen**

**6 §.** *IAPP-todistuskirja.* Pykälään ehdotetaan muutosta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntäisi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisen ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan IAPP-todistuskirjan katsastuksen perusteella (vrt. voimassa olevan lain sanamuoto ”kirjallisesta hakemuksesta”). Muutoksella yhdenmukaistettaisiin tekstiä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 6 säännön 1 kohdan sekä alusturvallisuuslain kanssa. Alukset saavat nykyisinkin todistukset tosiasiallisesti katsastuksen perusteella eivätkä erillisestä hakemuksesta.

**9 b §.** *Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto.* Lailla 1116/2024 lakiin lisätty pykälä sisältää pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä eli niin sanotuista rikkipesureista tehtävien päästöjen kiellon. Pykälän 1 momentti, joka koskee käsittelemättömiä pesuvesiä eli niin kutsuttujen avoimen kierron pesureiden pesuvesiä, on tullut voimaan 1.7.2025. Pykälän 2 momentti, jossa säädetään suljetun kierron pesureiden päästöistä eli käsiteltyjen pesuvesien ja niistä eroteltujen jäämien kiellosta, tulee voimaan 1.1.2029.

Pykälän rakennetta muutettaisiin siten, että kutakin rikkipesuripäästön tyyppiä koskisi erillinen momentti. Samalla päästökielto laajennettaisiin sisävesille ja pykälään lisättäisiin uusi säännös, joka koskee poikkeustilanteita.

1 momentissa säädettäisiin rikkipesurin pesuvedestä eroteltujen jäämien, jotka eivät täytä IMO:n päästöstandardeja, päästökiellosta, joka koskisi kaikkia aluksia Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisia aluksia myös muilla merialueilla. Lailla 1116/2024 tehty ja 1.1.2029 voimaan tulevaksi tarkoitettu kielto koskee vain Suomen lainkäyttöpiiriin kuuluvia alueita eli Suomen aluevesiä, mutta sen laajentaminen myös kaikkiin aluksiin Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisaluksiin kaikkialla on tarpeen aluspäästödirektiivin muutosten täytäntöönpanemiseksi. Päästökielton olisi myös tultava voimaan direktiivin edellyttämässä aikataulussa eli 6.7.2027 mennessä. Laajennus sisävesille olisi kansallinen lisä. Momentissa viitatuksi IMO:n päästöstandardit päivitetään ajoittain, joten tarkka viittaus olisi säädösteknisesti hankala. Viimeisin standardi on annettu IMO:n meriympäristökomitean päätöslauselmalla MEPC.340(77), 2021 Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems.

2 momenttiin sisällytettäisiin voimassa olevan pykälän 1 momentin säännös, joka koskee niin sanotussa avoimessa kierrossa käytetyn rikkipesurin pesuvesipäästöjä. Kielto laajenisi nyt myös Suomen sisävesille.

3 momentti sisältäisi voimassa olevan pykälän 2 momentin säännöksen siltä osin kuin kyse on niin sanotussa suljetussa kierrossa käytetyn rikkipesurin vesipäästöistä. Momentin on tarkoitus tulla voimaan suljetun kierron vesien päästökielton alkuperäisessä aikataulussa eli 1.1.2029. Myös tämä kielto laajenisi sisävesille.

4 momentti sisältäisi uuden säännöksen poikkeustilanteista, joissa 1–3 momenteissa tarkoitettu päästö olisi päästökielloista huolimatta hyväksyttävä. Tällaisia tilanteita olisivat aluksen tai sillä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi tarpeelliset päästöt sekä päästöt, jotka aiheutuvat aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta, kun kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty. Säännös vastaisi MARPOL-yleissopimuksen liitteiden mukaisia poikkeusmääräyksiä, jotka on kansallisesti sisällytetty lain 2, 4, 5 ja 6 lukuun.

## **7 a luku. Alusten energiatehokkuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen.**

**6 §.** *IEE-todistuskirja.* Pykälään ehdotetaan muutosta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntäisi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisen kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan eli niin sanotun IEE-todistuskirjan katsastuksen perusteella (vrt. voimassa olevan lain sanamuoto ”kirjallisesta hakemuksesta”). Muutoksella yhdenmukaistettaisiin tekstiä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 6 säännön 4 kohdan sekä alusturvallisuuslain (1686/2009) kanssa. Alukset saavat nykyisinkin todistukset tosiasiallisesti katsastuksen perusteella eivätkä erillisestä hakemuksesta. Säännöstä muutettaisiin lisäksi siten, että todistuskirja myönnettäisiin toistaiseksi voimassa olevana. Voimassa olevan säännöksen mukaan todistuskirja myönnettäisiin määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Kyse on tarpeettomasta kansallisesta lisästä, sillä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 8 säännön mukaan IEE-todistus tulee myöntää aluksen elinkaaren ajaksi.

## **8 luku. Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet.**

**13 §.** *Painolastivesitodistuskirja.* Pykälään ehdotetaan muutosta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntäisi painolastiyleissopimuksen mukaisen todistuskirjan katsastuksen perusteella (vrt. voimassa olevan lain sanamuoto ”kirjallisesta hakemuksesta”). Muutoksella yhdenmukaistettaisiin tekstiä painolastivesiyleissopimuksen E-2 säännön 1 kohdan sekä alusturvallisuuslain kanssa. Alukset saavat nykyisinkin todistukset tosiasiallisesti katsastuksen perusteella eivätkä erillisestä hakemuksesta.

## **8 a luku. Aluskierrätys.**

**2 §.** *Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat.* Pykälään ehdotetaan muutosta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntäisi Hongkongin yleissopimuksen mukaiset vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan ja kierrätyskelpoisuuden osoittavan todistuskirjan katsastuksen perusteella (vrt. voimassa olevan lain sanamuoto ”kirjallisesta hakemuksesta”). Muutoksella yhdenmukaistettaisiin tekstiä Hongkongin yleissopimuksen C-osan 11 säännön 1 kohdan sekä alusturvallisuuslain kanssa. Alukset saavat nykyisinkin todistukset tosiasiallisesti katsastuksen perusteella eivätkä erillisestä hakemuksesta.

## **12 luku. Valvonta ja hallintopakko**

**6 §.** *Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät.* Rajavartiolaitoksen valvontatehtäviä koskevaan pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, joka koskisi toimia, joita aluspäästödirektiivi edellyttää jäsenvaltioiden viranomaisilta, kun ne vastaanottavat mainitulla direktiivillä perustetun eurooppalaisen satelliittipohjaisen pilaantumisen paikannuspalvelun (nk. CleanSeaNet) kautta nk. korkean luotettavuustason hälytyksiä.

Aluspäästödirektiivin johdannon 22 kappaleen mukaan korkean luotettavuustason hälytyksillä tarkoitetaan CleanSeaNet-palvelun A-luokan hälytyshavaintoja. Johdantokappaleessa kuvataan, että satelliittivalvontaan liittyvistä teknisistä syistä luotettavuustasoon perustuva lähestymistapa soveltuu tällä hetkellä vain MARPOL-yleissopimuksen liitteiden I ja II mukaisten ympäristöä pilaavien aineiden mahdollisiin päästöihin, siis epäilyihin öljy- ja kemikaalipäästöihin. Komissio ja Euroopan meriturvallisuusvirasto kuitenkin pyrkivät kehittämään järjestelmää siten, että MARPOL-yleissopimuksen muidenkin liitteiden piiriin kuuluvat ympäristöä pilaavat aineet saataisiin CleanSeaNet-palvelun piiriin ja siten mahdollisesti myös luotettavuustason arvioinnin piiriin.

Ehdotetun uuden 4 momentin mukaan Rajavartiolaitoksen tulisi analysoida digitaalisesti CleanSeaNetin kautta vastaanotetut korkean luotettavuustason hälytykset. Direktiivin neuvotteluvaiheessa komissio selvensi digitaalisen analyysin tarkoittavan satelliittikuvien silmämääräistä arviointia. Tämän lisäksi vähintään 25 prosentissa tällaisista korkean luotettavuustason hälytyksistä Rajavartiolaitoksen tulisi todentaa, onko kyseessä laitton päästö. Tällä hetkellä Rajavartiolaitos todentaa vuosittain reilu 50 % havainnoista. Rajavartiolaitoksen olisi ilmoitettava CleanSeaNetin kautta, todentaako se korkean luotettavuustason päästön, ja syyt mahdolliselle todentamatta jättämiselle. Direktiivin 22 johdantokappaleen mukaan todentamistoimia voivat olla esimerkiksi paikan päällä tehtävä todennus, satelliittihavainnon vertaaminen kansallisesti saatavilla oleviin lisätietoihin ja satamavaltion suorittamat tarkastukset.

**9 §.** *Virka-apu.* Voimassa olevan lain yleisen virka-apusäännöksen 2 momentti sisältää informatiivisen viittauksen virka-apua öljypäästömaksua koskevassa asiassa koskevaan pykälään. Tämä viittaus korvattaisiin nyt viittauksella virka-apua aluspäästömaksuasiassa koskevaan uuteen 14 luvun 7 §:ään.

**15 §. Hallintopakko.** Pykälää muutettaisiin siten, että voimassa olevan lain mukaisten viranomaisten (Liikenne- ja viestintävirasto, kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, Lupa- ja valvontavirasto ja Tulli) ohella myös Rajavartiolaitos voisi käyttää pakkokeinoja toimivaltaansa kuuluvassa asiassa. Tavoitteena on, että Rajavartiolaitos voisi myös hallintopakolla puuttua aluksilta tehtäviin päästöihin. Hallintopakko täydentäisi siten Rajavartiolaitoksen olemassa olevia valvontatehtäviä ja nyt esitettäviä hallinnollisen aluspäästömaksun määräämiseen liittyviä tehtäviä.

**18 §. Raportointi Euroopan komissiolle.** Voimassa olevassa 18 §:ssä säädetään direktiivin 2005/35/EY 12 artiklan mukaisista direktiivin soveltamista koskevista, kolmen vuoden välein Euroopan komissiolle toimitettavista raporteista (direktiivissä käytetään termiä ”kertomus”). Vuoden 2024 direktiivimuutoksilla 12 artikla kumottiin ja aluspäästödirektiivin uudessa 10 a artiklassa säädetään nyt raportoinnista. Siten 18 §:n voimassa oleva sisältö korvattaisiin aluspäästödirektiivin 10 a artiklan 2 kohdan mukaisilla raportointivaatimuksilla.

Pykälän mukaan Rajavartiolaitos ja Liikenne- ja viestintävirasto vastaisivat toimivaltuuksiensa mukaisesti direktiivin edellyttämien tietojen ilmoittamisesta komission sähköisen raportointivälineen kautta. Ilmoitettavista tiedoista säädettäisiin viittauksella direktiivin 10 a artiklan 2 kohtaan. Mainitun säännöksen mukaan ilmoitettavia tietoja ovat 1) se, millaisiin jatkotoimiin toimivaltaiset viranomaiset ovat ryhtyneet CleanSeaNet-satelliittipaikannuspalvelun tekemän hälytyksen seurauksena tai syyt siihen, miksi jatkotoimia ei ole toteutettu, 2) tiedot direktiivin 6 artiklan mukaisesti tehdyistä alustarkastuksista tai muista asianmukaisista toimista, 3) tiedot 7 artiklan mukaisesti eli kauttakulkumatalla oleviin aluksiin kohdistetuista toimista ja 4) tiedot direktiivin mukaisista seuraamuksista eli kansallisesti 14 luvun mukaisesti määrättyistä aluspäästömaksuista. 4 kohta edellyttää lisäksi, että seuraamuksia koskevat tiedot anonymisoidaan siltä osin kuin ne sisältävät henkilötietoja. Ensimmäisessä kolmessa tapauksessa tiedot tulisi toimittaa mahdollisimman pian sen jälkeen, kun toimet on saatu päätökseen (tai CleanSeaNet-hälytysten osalta päätös jatkotoimien toteuttamatta jättämisestä on tehty). Määrättyistä seuraamuksista tulisi ilmoittaa niiden tultua lainvoimaisiksi, ilman aiheetonta viivytystä ja kuitenkin viimeistään määräämistä seuraavan vuoden kesäkuun 30 päivänä päivään mennessä. 1 ja 4 kohdan osalta raportointitehtävä kuuluisi Rajavartiolaitokselle; 2 ja 3 kohdan osalta Liikenne- ja viestintävirastolle.

10 a artiklan 3 kohdan mukaan komissio voi artiklan yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen ilmoittamismenettelystä, mukaan lukien ilmoitettavien tietojen tyypit. Täytäntöönpanosäädösten valmistelu komissiossa on kesken eikä niiden tarkemmasta sisällöstä ole vielä tietoa.

### **13 luku. Erinäiset säännökset**

**3 §. Rangaistussäännökset.** Merenkulun ympäristönsuojelurikkomusta koskeva 2 momentti muutettaisiin kokonaisuudessaan. Voimassa olevan momentin eräitä kohtia on tarpeen päivittää ja lisäksi momenttiin tulisi lisätä viittaus 4 a luvun päästökieltoon. Momentin muuttaminen kokonaisuudessaan mahdollistaa juoksevan numeroinnin.

Viittaukset merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksena rangaistavaksi säädettyihin 2 ja 4–7 päästökieltoihin on tarpeen päivittää mainittuihin säännöksiin esitettävien muutosten myötä. Momentin numeroinnin muuttuessa nämä kriminalisoinnit olisivat jatkossa momentin 1, 5, 8, 9 ja 11 kohdissa. Ehdotuksella ei lähtökohtaisesti olisi vaikutusta seuraamusten kattavuuteen, vaan kyse on viittausteknisistä muutoksista. Uusi 4 a luvun 1 §:n mukainen pakattuina meritse

kuljetettavien haitallisten aineiden veteen poistamisen kieltä lisättäisiin merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksena rangaistavien tekojen piiriin (7 kohta).

Samalla pykälään lisättäisiin informatiivinen viittaus 14 luvun sääntelyyn.

**8 §. Muutoksenhaku.** Voimassa olevan säännöksen mukaan tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta muutosta lain nojalla tehtyyn päätökseen voi hakea valittamalla hallintotuomioistuimeen. Yksi näistä poikkeuksista on öljypäästömaksun määräämistä koskeva 3 luvun 5 §, johon tehty viittaus tulee poistaa 3 luvun kumoamisen myötä. Uuden 14 luvun säännösten myötä 12 luvun 8 §:n muutoksenhakusäännös soveltuisivat aluspäästömaksua koskevaan päätökseen, joten muutoksenhaku tapahtuisi hallintotuomioistuinten kautta.

#### **14 luku. Hallinnollinen aluspäästömaksu.**

Lakiin esitetään lisättäväksi uusi 14 luku, jossa säädettäisiin aluspäästädirektiivin edellyttämistä hallinnollisista tunnusmerkistöistä ja niitä koskevista seuraamuksista. Ehdotetun luvun säännökset pohjautuvat soveltuville osin voimassa oleviin öljypäästömaksua koskeviin säännöksiin (lain 3 luku), kuitenkin päivitettyinä vastaamaan öljypäästömaksun säätämisen jälkeen kehittyneitä hallinnollisten seuraamusmaksujen sääntelyperiaatteita ja aluspäästädirektiivin asettamia vaatimuksia sekä ajantasaista rahamääräistä tasoa.

Aluspäästömaksu määrättäisiin hallintomenettelyssä. Aluspäästömaksupäätöstä koskevaan muutoksenhakuun sovellettaisiin siten erilaista prosessia kuin voimassa olevan lain mukaisessa öljypäästömaksussa, jossa muutoksenhakutuomioistuimena toimii merioikeus. Aluspäästömaksuasiat käsiteltäisiin lain yleisen muutoksenhakusäännöksen (13 luvun 8 §) mukaan oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain mukaisesti hallinto-oikeudessa. Muutoksenhaku hallintotuomioistuimeen on vahva pääsääntö hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevassa sääntelyssä. Hallintotuomioistuimille on kertynyt merkittävästi kokemusta hallinnollisista seuraamuksista ja niihin sovellettavasta menettelystä, ja tarvittaessa ne voivat muutoksenhakuasian selvittämistä varten hankkia vesiliikenteeseen liittyvää asiantuntijaselvitystä.

**1 §. Aluspäästömaksu.** Luvun 1 §:ssä säädettäisiin aluspäästömaksun maksuvelvollisuuden syntyminen edellytyksistä ja muista maksun määräämiseen liittyvistä seikoista.

1 momentin mukaan aluspäästömaksu määrättäisiin muun kuin huviveneen tai huvialuksen laivanisännälle, joka rikkoo momentissa lueteltuja päästökieltoja ja -rajoituksia. Öljypäästömaksua koskeneessa hallituksen esityksessä HE 77/2005 vp (s. 21–22) on tarkasteltu lähemmin laivanisännän roolia. Kyseinen kuvaus on relevantti myös ehdotetun säännöksen kannalta. Huviveneiden ja -alusten rajaaminen aluspäästömaksusääntelyn ulkopuolelle olisi perusteltua, koska aluspäästömaksu määrättäisiin ankaraan objektiiviseen vastuuseen perustuen. Huviveneilyssä kyse ei ole ammattimaisesta toiminnasta, jota koskee merenkulun sääntely edellyttämät vaatimukset laatuajrjestelmästä ja muusta huolellisuudesta.

Säännöksessä luetellut kiellot ja rajoitukset vastaisivat aluspäästädirektiivin 4 artiklan vaatimuksia eli sisältäisivät mainitussa artiklassa lueteltujen MARPOL-yleissopimuksen eri aineita koskevien liitteiden määräysten mukaiset päästökellot, joista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2, 4–7 luvuissa sekä nyt ehdotetusti myös uudessa 4 a luvussa. Aineiden päästäminen tai poistaminen veteen olisi kuitenkin sallittu MARPOL-yleissopimuksen

sallimissa tapauksissa, ja nämä säännökset on sisällytetty päästökieltopykäliin tai erillisiin pykäliin kussakin luvussa.

Momentin 1 kohdan mukaan seuraamus kattaisi 2 luvun 1 §:n mukaisen öljyn päästökiellon rikkomisen. Mainitun pykälän nojalla luvun 1 a ja b §:ien mukaiset päästöt olisi kuitenkin sallittu aluksen konehuoneesta ja öljysäiliöaluksen lastitilasta. Yhdessä nämä säännökset vastaavat MARPOL-yleissopimuksen 15 ja 34 sääntöjen ja polaarisaännöstön II-A osan 1.1.1 jakson vaatimuksia.

Momentin 2 kohta viittaisi lain 4 luvun 2 §:n mukaiseen haitallisten nestemäisten aineiden päästökieltoon. 2 §:ää täydentävät nyt esitettävät 2 a–d §:t, joissa säädetään 2 §:n sallituista luokkien X, Y ja Z aineiden ja haitallisten aineiden lasteista saastuneiden painolastivesien päästöistä. Säännökset vastaisivat MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 sääntöä ja polaarisaännöstön II-A osan 2.1 jakson vaatimuksia.

Momentin 3 kohdassa viitattaisiin 4 a luvun 1 §:n mukaiseen pakattuina meritse kuljetettävien haitallisten aineiden veteen poistamisen kieltoon. Säännös vastaisi MARPOL-yleissopimuksen III liitteen 8.1 säännön vaatimuksia.

Momentin 4 kohdan mukaan aluspäästömaksulla rangaistavaa olisi toimiminen vastoin 5 luvun 1 tai 1 a §:n mukaista käsittelemättömän, hienonnetun ja desinfioidun tai käsitellyn käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta tai 1 c §:n mukaista harmaan veden päästökieltoa. Käymäläjätevesien osalta säännös perustuisi aluspäästödirektiivin 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan edellyttämällä tavalla MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 4–6 sääntöihin. Harmaan veden osalta kyse olisi kansallisesta lisästä. Aluspäästömaksun ulottaminen harmaan veden päästöihin olisi perusteltua aluspäästöjä koskevan rangaistussääntelyn yhtenäisyyden näkökulmasta.

Momentin 5 kohdassa viitattaisiin 6 luvun 1 §:n mukaiseen kiinteän jätteen veteen poistamisen kieltoon. 6 luvun 1 a–c §:ssä puolestaan säädettäisiin 1 §:n nojalla ruokajätteiden, kiinteiden irtolastien lastijäämien ja muun kiinteän jätteen veteen poistamisen edellytyksistä.

Momentin 6 kohdan mukaan aluspäästömaksu olisi mahdollista määrätä myös toimimisesta vastoin 7 luvun 9 b §:n mukaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmien eli rikkipesureiden erottelemien jäämien ja pesuvesien päästökieltoa. Pesurin erottelemien jäämien osalta sanktiointi perustuu aluspäästödirektiivin 4 artiklan 1 kohdan f alakohtaan eli MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 4 säännön ja 14 säännön 1, 4 ja 6 kappaleisiin ottaen huomioon IMO:n rikkipesuriohjesäännön MEPC.340(77). Pesureista eroteltujen vesien, jotka täyttävät ohjesäännön kriteerit sallituille päästöille, osalta 6 kohdassa olisi kyse kansallisesta lisästä. Olisi kuitenkin johdonmukaista sanktioida kaikki 7 luvun 9 b §:n päästökiellon kattamat päästöt samalla tavoin.

Maksun osoitettaisiin laivanisännälle, koska laivanisäntä on muun muassa IMO:n alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännöstön (jäljempänä *ISM-säännöstö*) 2 ja 1.2 sääntöjen mukaan vastuussa yhtiön turvallisuus- ja ympäristönsuojeluohjelmasta, jolla pyritään muun muassa varmistamaan, että kaikilla sen aluksilla vältetään ympäristölle aiheutuvat vahingot ja noudatetaan IMO:n pakollisia sääntöjä ja määräyksiä. Muiden tahojen, kuten aluksen päällikön tai miehistön jäsenten, aiheuttamiin öljypäästömaksuihin sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n mukaisia rikosoikeudellisia seuraamuksia.

Lisäksi aluspäästädirektiivin 8 artiklan mukaan kielletyistä aluspäästöistä määrättävien hallinnollisten seuraamusten on sisällettävä sakkoja, jotka määrätään aluksesta vastaavalle yhtiölle, jonka katsotaan olevan vastuussa rikkomuksesta. Direktiivin mukaan aluksesta vastaavalla yhtiöllä tarkoitetaan aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteenharjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinantajaa, joka on ottanut aluksen toiminnan vastuulleen varustamolta. Direktiivin johdannon 11 kappaleessa viitataan tältä osin ISM-säännösten mukaiseen yhtiön käsitteeseen. ISM-säännöstö on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 336/2006. Lakiin ehdotetaan laivanisännän määritelmää (1 luvun 2 §:n 30 a kohta), joka vastaisi olennaisilta osin ISM-säännösten mukaista yhtiön määritelmää.

Laivanisännän vastuu laittomista päästöistä olisi ankaran objektiivista eli vastuu ei edellyttäisi tahallisuutta tai tuottamusta. Tämä vastaisi öljypäästömaksua koskevaa sääntelyä, mutta olisi merkittävä poikkeus Suomen oikeusjärjestelmän lähtökohdasta, jonka mukaan rangaistuksen määräämisen tulee perustua henkilön syyllisyyteen tai huolimattomuuteen. Ankaran objektiivisen vastuun puolesta puhuu muun muassa laivanisännän vastuu aluksesta ja Rajavartiolaitoksen näyttötaakka siitä, miltä alukselta päästö on aiheutunut. Rajavartiolaitoksen tulisi kuitenkin osoittaa, että päästö on peräisin asianomaiselta alukselta. Ankaraa vastuuta on kuvattu tarkemmin perusoikeusnäkökulmasta hallituksen esityksen jaksossa 14.1.

Ajallisessa tai teknisessä yhteydessä toteutunutta useamman pienemmän päästön sarjaa pidettäisiin yhtenä päästönä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vastuunjaosta laivanisännistöyhtiössä. Merilain 5 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan vastuu jakautuu laivanisännistöyhtiössä pääsääntöisesti kunkin laivanisännän laivaosuuden mukaisessa suhteessa. Aluspäästömaksun maksuvastuu olisi tästä poiketen yhteisvastuullinen, niin kuin maksuissa ja korvauksissa yleensäkin.

3 momentti koskisi kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyjä päästöjä koskevasta rajauksesta, joka johtuu YK:n merioikeusyleissopimuksen (SopS 49–50/1996) 220 artiklan 6 kohdasta. Näissä tilanteissa aluspäästömaksu olisi mahdollista määrätä vain, jos päästöistä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa. Säännös vastaisi voimassa olevan 2 luvun 1 §:n 1 momenttia, jonka perusteluissa annettiin arvoa muun muassa lentovalvonnassa tehtäville havainnoille ja Suomen talousvyöhykkeen maantieteellisille ominaisuuksille ja lyhyelle etäisyydelle rannikosta, mutta todettiin, että vaikutukset olisi kuitenkin aina arvioitava tapauskohtaisesti. Korkein oikeus vahvisti öljypäästömaksua koskevassa ennakkopäätöksessään KKO:2019:61, että huomattavan vahingon tai sen vaaran tapauskohtainen osoittaminen riittävällä näytöllä on edellytys maksun määräämiselle. Siksi virka-apuun perustuvien muiden viranomaisten asiantuntijanäytön merkitys korostuu talousvyöhykkeellä tapahtuvissa päästötapaauksissa.

4 momentissa säädettäisiin, että aluspäästömaksun määrää Rajavartiolaitos. Toimivalta maksuseuraamusten määräämiseksi on perusteltua osoittaa Rajavartiolaitokselle, joka on lain 12 luvun 6 §:n mukaan johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee merenkulun ympäristönsuojelulain aluksesta veteen menevien päästöjen sääntelyn noudattamista. Rajavartiolaitos myös määrää voimassa olevan lain mukaiset öljypäästömaksut. Rajavartiolaitoksen johtavan valvontaviranomaisen roolista on poikkeuksena ensinnäkin poliisin valvontatehtävä sisävesillä (12 luvun 8 §) ja toiseksi harmaan veden ja rikkipesureiden päästöjen valvonta, josta vastaa 12 luvun 2 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto. On kuitenkin perusteltua keskittää kaikista aluspäästöistä määrättävien maksujen määrääminen yhdelle viranomaiselle, tässä tapauksessa Rajavartiolaitokselle. Seuraamusmaksuasioiden

yhdennukaisen käsittelyn varmistamiseksi johtavien valvontaviranomaisten, eli Rajavartiolaitoksen sekä poliisin ja Liikenne- ja viestintäviraston, on luotava järjestelyt, jotta valvonnassa esille tulleet tosiseikat toimitetaan tutkintaviranomaiselle ja maksun määräävälle tai 14 luvun 5 pykälässä tarkoitetun rahavakuuden määräävälle viranomaiselle kattavalla ja yhdennukaisella tavalla. Tällä varmistetaan, että seuraamusmaksun näyttökyynnystä ja arviointiperusteita aluspäästöistä sovelletaan valtakunnallisesti johdonmukaisesti ja että maksun määrääminen perustuu samoihin tosiseikkoihin kuin valvontatoimet.

Rikkipesuripäästöjä ja harmaan veden päästöjä koskevia seuraamusmaksuasioita ei arvioida tulevan viranomaisten käsittelyyn suuria määriä. Rikkipesuripäästöjä on havaittu toistaiseksi vain aivan yksittäisiä tapauksia. Harmaan veden päästöjen havaitseminen vedessä on vaikeaa, joten valvonnassa on tarkoitus nojata alustarkastusten yhteydessä tehtäviin aluksen laitaventtiilin tarkastuksiin. Päästökielto ei ole vielä tullut voimaan, joten tällaisia tarkastuksia ei ole vielä tehty.

Momentin mukaan Rajavartiolaitoksessa maksun määräämisestä päättäisi merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö. Säännös vastaisi menettelyä, jossa öljypäästömaksu määrätään 3 luvun 5 §:n mukaan. Menettely on osoittautunut toimivaksi. Tämä lisäksi kuitenkin säädettäisiin, että asiassa olisi ennen maksun määräämistä pyydettävä lausunto Rajavartiolaitoksen esikunnan oikeudelliselta osastolta. Tarkoituksena on tehostaa aluspäästöistä vastuussa olevan tahon oikeusturvaa.

Perustuslakivaliokunnan viimeaikaisen lausuntokäytännön<sup>38</sup> perusteella on lisäksi tarpeen säätää määrältään suurimmat maksut monijäsenisen päätöksentekuelimen määrättäviksi. Siksi esitetään, että yli 100 000 euron suuruiset maksut määrättäisiin Rajavartiolaitoksessa toimivassa erityisessä aluspäästömaksulautakunnassa. Lautakunnassa olisi kolme jäsentä, jotka Rajavartiolaitoksen esikunta nimeäisi. Lautakunnan puheenjohtajalle asetettaisiin vaatimukseksi tehtävän edellyttämä riittävä oikeudellinen asiantuntemus. Lautakunnassa asian esittelisi merivartioston komentaja.

5 momentin mukaan 14 luvun säännöksiä ei sovellettaisi poliisin, Tullin, Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen aluksiin. Suomen oikeusjärjestelmässä on lähtökohtana, että seuraamuksia ei voida määrätä viranomaiselle. Lisäksi lain 1 luvun 5 §:llä rajataan ulkomaiset viranomaisalukset sääntelyn ulkopuolella. Mainitussa pykälässä säädetään, että lain estämättä on noudatettava, mitä vieraan valtion omistaman aluksen tai sota-aluksen oikeudellisesta asemasta kansainvälisten sopimusten mukaan määrätään. Tämä säännös viittaa ennen kaikkea YK:n merioikeusyleissopimuksen 236 artiklaan, jonka mukaan yleissopimuksen määräyksiä meriympäristön suojelusta ja säilyttämisestä ei sovelleta sota-aluksiin, apualuksiin tai muihinkaan valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin tai ilma-aluksiin, joita käytetään kyseisellä hetkellä valtion muihin kuin kaupallisiin tehtäviin. Vastaava määräys on myös MARPOL-yleissopimuksen 3 artiklassa.

**2 §. Aluspäästömaksun määrä.** Aluspäästömaksun rahamäärä määräytyisi lähtökohtaisesti pykälän 1 momentissa viitattujen lain liitteinä olevien maksutaulukoiden mukaan. 1 momentti koskisi 1 §:n 1 momentin 1, 2 ja 4–6 kohdassa tarkoitettuja aluspäästömaksuja eli öljyn päästökIELLON, haitallisten nestemäisten aineiden päästökIELLON, käsittelemättömän, hienonnetun ja desinfioidun tai käsitellyn käymäläjäteveden päästökIELLON ja päästörajoituksen tai mukaista

---

<sup>38</sup> PeVL 14/2018 vp, s. 19–20.

harmaan veden päästökiellon, kiinteän jätteen veteen poistamiskiellon ja pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämien ja pesuvesien päästökiellon rikkomista.

Poikkeuksena tästä olisi 2 momentti, jonka mukaan 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetun teon eli 4 a luvun 1 §:n mukaisen pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden veteen poistamisen kiellon rikkomisen perusteella määrättävän aluspäästömaksun suuruus olisi korkeintaan 100 000 euroa.

Taulukoiden maksutasot on pyritty asettamaan siten, että maksu olisi korkeampi kuin päästön jättämisestä saamaan tai käsittelystä maissa aiheutuva kustannus. Tarkoituksena on, että maksut olisivat siinä määrin tuntuvia, että niillä olisi pelotevaikutusta, kuten direktiivi edellyttää.

Direktiivi vaatii maksujen olevan oikeasuhtaisia, mikä on pyritty varmistamaan sillä, että maksujen suuruus riippuu esimerkiksi päästön tyypistä ja suuruudesta. Siksi kullekin aineelle esitetään omaa maksutaulukkoa, jossa huomioidaan kyseisen aineen päästön moitittavuus. Esimerkiksi haitallisen aineen päästöstä määrättävä maksu olisi suurempi kuin ei-haitallisen ja öljypäästöstä määrättävä maksu olisi suurempi kuin käymäläjäteveden päästöstä määrättävä maksu. Myös päästön suuruus (tilavuus) olisi maksun suuruuteen vaikuttava tekijä niiden aineiden osalta, joiden päästöjen tilavuus on mahdollista arvioida aineen päästyä veteen.

Maksun oikeasuhteisuuden varmistamiseksi maksujen suuruus vaihtelisi myös aluksen aluskoon ja alustyyppin mukaan. Siten vaikkapa öljypäästöstä määrättävä maksu olisi pienempi huviveneen tai yhteysaluksen tapauksessa kuin suuren kauppa-aluksen tapauksessa. Vastaavasti matkustaja-alukselle vaatimusten vastaisesta käymäläjätevesien päästöstä määrättävä aluspäästömaksu olisi suurempi kuin rahtialukselle, koska matkustaja-aluksilla kertyy enemmän käymäläjätevettä kuin rahtialuksilla.

Maksujen tasossa on myös arvioitu muiden jäsenvaltioiden vastaavien hallinnollisten seuraamusten suuruutta. Etenkin Saksassa on säädetty hyvin yksityiskohtaisesti erilaisiin aluspäästöihin liittyviin liittyvistä rikkomuksista määrättävistä maksuista. Esitettyjä taulukoita on kuvattu tarkemmin liitteiden perusteluissa sivulta 60 alkaen.

Taulukot sisältäisivät kullekin yksilöidylle tasolle vaihteluvälin, jonka sisällä maksun lopullinen suuruus voisi vaihdella aluspäästödirektiivin edellyttämällä tavalla. Kunkin maksun enimmäismäärä on kolminkertainen minimiin verrattuna. Direktiivin 8 d artiklan 1 kohdan mukaan seuraamusten tehokkuuden, oikeasuhteisuuden ja varoittavuuden varmistamiseksi maksujen tyypin ja tason määrittämisessä ja maksun soveltamisessa on otettava huomioon tietyt seikat. Näistä seikoista säädettäisiin 2 §:n 3 momentissa. Rajavartiolaitoksen tulisi siten ottaa huomioon ne kunkin määrättävän maksun suuruuden harkinnassa. Lopullisen maksun määrän asettaminen edellyttää kokonaisharkintaa, jossa eri tekijöiden ankaruutta ja lieventävyyttä tulee punnita keskenään.

3 momentin 1 kohdan mukaan maksun suuruudessa tulisi ottaa huomioon päästön luonne, vakavuus ja kesto. Aineen erityinen haitallisuus ja päästön poikkeuksellisen pitkä kesto puoltaisivat verrattain korkeaa maksua sovellettavan maksutaulukon vaihteluvälin puitteissa. Toisaalta esimerkiksi aineen lievät haittaominaisuudet puoltaisivat melko matalan maksun määräämistä. Keston osalta voidaan lähteä siitä, että vähintään 5 tunnin kestoinen päästö on sellainen, joka olisi pitänyt huomata aluksella, koska aluksilla toimitaan yleensä 4 tunnin vahtivuoroissa. Siksi vähintään 5 tunnin kesto voidaan pitää ankaruuttavana tekijänä.

2 kohdan mukaan maksun määrän arvioinnissa tulisi ottaa huomioon vastuussa olevan laivanisännän syyllisyyden tai tuottamuksen aste. Maksun tulisi lähtökohtaisesti olla sitä

korkeampi, mitä tietoisempaa ja tarkoituksellisempaa laivanisännän päästön aiheuttanut toiminta on ollut. Siksi sen, että päästö on aiheutunut aluksella sattuneesta vahingosta, johon laivanisännällä on ollut vain vähän tai ei lainkaan vaikuttamismahdollisuuksia, tulisi olla maksun määrää laskeva tekijä.

3 kohdan mukaan maksun määrää arvioitaessa tulee ottaa huomioon päästön ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheuttamat vahingot sekä tapauksen mukaan vaikutukset kalastukseen, matkailuun ja rannikkoyhteisöihin. Vahinkojen arvioimiseksi käytännön lähtökohtana on, että Poliisin rikostekniseltä laboratoriolta pyydetään arvio aineen laadusta ja Suomen ympäristökeskukselta asiantuntijalausunto ympäristövaikutuksista. Rajavartiolaitos voisi pyytää lausuntoja kalastukseen, matkailuun ja rannikkoyhteisöihin kohdistuvista vaikutuksista toimivaltaisilta viranomaisilta, kuten elinvoimakeskuksilta, tai kunnilta tai maakuntien liitoilta.

4 kohdan mukaan maksun määrän tulee heijastella vastuussa olevan laivanisännän taloudellista maksukykyä. Maksukykyä voisi arvioida esimerkiksi vastuussa olevan yhtiön tilinpäätösten perusteella. Jos tällaisia tietoja ei kuitenkaan ole saatavilla esimerkiksi ulkomaisten alusten osalta, maksun määrän tulisi lähtökohtaisesti asettua vaihteluvälin keskivaiheille. Öljyn ja öljyisten seosten sekä niihin rinnastettavien aineiden osalta maksukyky tulee jossain määrin huomioitua aluksen kokoon kytkeytyvän maksutaulukon perusteella.

5 kohdan mukaan tulisi huomioida myös rikkomisesta vastuussa olevan laivanisännän saama tai odotettavissa oleva taloudellinen hyöty tapauksen mukaan. Rajavartiolaitoksen tulisi siten huomioida päästöön johtaneesta velvoitteiden laiminlyönnistä saatu taloudellinen hyöty, kuten sataman jätehuoltomaksun välttäminen. Taloudellista hyötyä olisi mahdollista selvittää esimerkiksi satamilta tai Liikenne- ja viestintävirastolta.

6 kohdan mukaan maksun määrässä tulisi huomioida vastuussa olevan laivanisännän toteuttamat toimenpiteet päästön estämiseksi tai sen vaikutusten lieventämiseksi ja 7 kohdan mukaan se, missä määrin rikkomisesta vastuussa oleva laivanisäntä on tehnyt yhteistyötä toimivaltaisen viranomaisen kanssa, mukaan lukien toimet, joilla pyritään kiertämään tai estämään toimivaltaisen viranomaisen suorittama asianmukainen tarkastus tai muu tutkinta. Rajavartiolaitoksella olisi johtavana valvontaviranomaisena ainakin valtaosassa aluspäästötapauksia tieto laivanisännän toimista ja yhteistyökykyisyydestä. Päästön ja sen vaikutusten ehkäisy ja lieventäminen olisivat lähinnä maksun määrää lieventäviä tekijöitä. Asiaa selvittävän viranomaisen tulee ottaa huomioon, edustaako aluksen päällikkö laivanisäntää. Aluksen päällikön itsekriminointisuoja voi vaikuttaa siihen, missä määrin päällikön on mahdollista tehdä yhteistyötä viranomaisten kanssa asian selvittämiseksi.

8 kohdan mukaan maksun määrässä tulisi huomioida myös vastuussa olevan yhtiön tai muun oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön mahdolliset aiemmat rikkomukset, joissa on kyse alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta. Näillä tarkoitetaan aluspäästödirektiivin mukaisia MARPOL-yleissopimuksen liitteiden päästökieltojen rikkomisia. Rajavartiolaitoksen tulisi tarkastella vähintään Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä tapahtuneita päästöjä, mutta se voisi tiedustella myös takautuvasti muilta jäsenvaltioilta niiden alueilla tapahtuneista päästöistä. Korkeintaan 10 vuotta on pidettävä kohtuullisena tarkasteluaikana. Kyse olisi ankaroitavasta tekijästä.

On syytä huomata, että laivanisännän, jolle on määrätty aluspäästömaksu, voi syntyä vahingonkorvausvastuu päästön torjunnasta aiheutuneista kustannuksista. Tämä voi aiheuttaa merkittävän taloudellisen taakan. Esimerkiksi vuonna 2019 sattuneessa öljypäästötapauksessa, jonka ottamista käsiteltäväksi korkein oikeus parhaillaan arvioi, määrätty öljypäästömaksu oli

suuruudeltaan 28 064 euroa. Saman päästön torjuntaan perustuva vahingonkorvausvaatimus on 850 000 euroa.

**3 §.** *Vapautus aluspäästömaksusta ja maksun kohtuullistaminen.* Säännöksen mukaan maksuvelvollinen voisi vapautua vastuusta tai maksua voitaisiin alentaa, jos maksun määrääminen olisi ilmeisen kohtuutonta tai soveltuvan maksutaulukon mukainen maksun määrä olisi ilmeisen kohtuuton. Perustuslakivaliokunta on pitänyt tällaista säännöstä välttämättömänä, jos seuraamukseen sovelletaan ankaraa vastuuta.<sup>39</sup> Perusteena maksusta vapautumiselle tai sen kohtuullistamiselle olisi hätä- tai onnettomuustilanne, jollaista laissa ei ole tunnistettu poikkeusperusteena, tai muu sellaiseen rinnastettava syy. Näyttötaakka tällaisesta tilanteesta tai syytä olisi maksuvelvollisella itsellään.

**4 §.** *Aluspäästömaksun toissijaisuus.* Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklassa määritellyn kaksoisrangaistavuuden kiellon (niin kutsuttu *ne bis in idem* -kielto) vuoksi on tarpeen säätää päästömaksun toissijaisuudesta rikosoikeudelliseen seuraamukseen verrattuna. Siten aluspäästömaksua ei olisi mahdollista määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus.

Päästömaksun toissijaisuus edellyttäisi, että valvontaviranomaiset tekevät heti tutkinnan alkaessa päätöksen siitä, aletaanko päästöä tutkia hallinnollisessa vai rikosprosessissa. Käytännössä hallinnollinen tutkinta lienee pääsääntönä, kuten öljypäästöjen osalta on tapana. Öljypäästöihin liittyvää asian tutkintaa ja selvittämistä kuvataan edellä jaksossa 3.4.

On syytä ottaa huomioon, että kaksoisrangaistavuuden kielto koskee kutakin luonnollista tai oikeushenkilöä erikseen eikä esimerkiksi yhtä päästötapahtumaa. Siten yhdestä päästöstä olisi mahdollista tuomita luonnolliselle henkilölle rikosoikeudellinen rangaistus ja määrätä varustamolle aluspäästömaksu.

**5 §.** *Toimet aluspäästömaksun määräämisen turvaamiseksi.* Pykälä täydentäisi Rajavartiolaitoksen merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa lueteltuja päästöasian selvittämiseksi tarpeellisia toimivaltuuksia. Merenkulun ympäristönsuojelulain valvontaa ja hallintopakkoa koskevan 12 luvun 11 § koskee muun muassa tapahtuneiden päästöjen selvittämistä ja 12 § oikeutta suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä. Hallinnollisiin seuraamuksiin ei sovelleta pakkokeinolakia, joten tutkinnan turvaavista toimista on säädettävä erikseen.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Rajavartiolaitoksen toimivaltuudesta pysäyttää alus 12 luvun 11 ja 12 §:ssä säädetyillä edellytyksillä aluspäästömaksuun liittyvän maksusaatavan turvaamiseksi. Säännöksen mukaan pysäyttämispäätös olisi lisäksi nojaututtava perusteltuun syyhyn, jos se tehdään ennen maksupäätöksen tekemistä. Asiassa tulisi voida olla riittävän varmasti pääteltävissä, ettei maksu ole kohtuudella saatavissa maksuvelvolliselta.

Lisäksi Rajavartiolaitos voisi määrätä, että sille asetetaan riittävä rahavakuus mahdollisen maksuvelvollisuuden täyttämiseksi. Vakuuden eli rahasuorituksen tallettamisesta olisi voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931)

---

<sup>39</sup> PeVL 57/2010 vp, s. 3–4.

säädetään. Vakuus olisi palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiseksi ei enää ole. Vakuus siirtyisi maksun täytäntöönpanon yhteydessä Oikeusrekisterikeskukselle.

Pykälän 2 momentin mukaan pysäyttämispäätöstä ja vakuuden asettamisesta olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Jos öljypäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus tai jos ei muutoin enää ole perusteita aluksen pysäyttämiseksi, pysäytysmääräys olisi välittömästi peruutettava. Päätös aluksen pysäyttämiseksi olisi voimassa enintään 14 päivää päätöksen antamisesta lukien.

Pykälän 3 momentin ilmoitusvelvollisuus lippuvaltiolle perustuisi YK:n merioikeusyleissopimuksen 231 artiklaan, jonka mukaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista merioikeusyleissopimuksen XII osan 6 osaston mukaisista täytäntöönpanotoimista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle. Käytännössä ilmoitus olisi tehtävä lippuvaltion lähimmälle diplomaattiedustajalle tai konsuliviranomaiselle.

**6 §. Poikkeus tilaisuuteen tulla kuulluksi.** Aluspäästömaksun määrääminen olisi hallintoasian käsittelyä, joten määräämismenettelyssä noudatettaisiin lähtökohtaisesti hallintolakia. Hallintolain 6 luvussa säädetään asian selvittämisestä ja asianosaisen kuulemisesta. 34 §:n mukaan asianosaiselle on ennen asian ratkaisemista varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun. Lain 36 §:ssä säädetään kuulemisesta ilmoittamisesta ja asiakirjojen toimittamisesta ja 37 §:ssä suullisesta kuulemisesta. Hallintolain 33 §:n mukaan asianosaiselle on annettava selityksen antamista varten asian laatuun nähden riittävä määräaika. Määräajan pituus riippuu asian luonteesta siten, että monimutkaisessa ja paljon asiakirjoja sisältävässä asiassa määräaika on luonnollisesti pidempi kuin yksinkertaisessa asiassa. Öljypäästömaksuasioissa on käytännössä annettu vähintään 2 viikon määräaika. Määräämismenettelyyn soveltuu myös kielilaki.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin hallintolain mukaisesta kuulemismenettelystä poikkeamisesta 5 §:n 1 momentin nojalla tehtävässä aluksen pysäyttämistä ja/tai vakuuden asettamista koskevassa asiassa. Säännöksessä on lähdetty siitä, että jos 5 §:n 1 momentissa mainitun päätöksen tarkoituksen toteutuminen saattaa muuten vaarantua, asian saa ratkaista asianosaista kuulematta. Pysäyttämiseksi on kysymys enintään 14 päivää kestävästä turvaamistoimesta, joka tulee lopettaa esimerkiksi silloin, kun aluspäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus. Vakuus puolestaan olisi palautettava sen asettajalle heti, kun edellytyksiä sen pitämiseksi ei enää ole. Kuuleminen saattaisi vaarantaa näiden päätösten tarkoituksen toteutumisen kuten aluksen laivanisännän saamisen tehokkaassa menettelyssä vastuuseen kielletystä päästöstä. On kuitenkin syytä korostaa, että poikkeus tilaisuudesta tulla kuulluksi ei koskisi aluspäästömaksun määräämistä koskevaa asiaa.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksen päällikkö voisi edustaa maksuvelvollista aluspäästömaksua koskevissa asioissa. Merilain 6 luvun säännöksissä on säädetty aluksen päällikön tehtävistä. Mainitun 6 luvun 13 §:n 1 momentista ilmenee, että aluksen päällikkö voi tehdä määrättyjä oikeustoimia laivanisännän puolesta eli edustaa laivanisäntää. Edustamismahdollisuuden lähtökohtana olisi järjestelmän tehokkuuden turvaaminen. Aluksen päällikölle voitaisiin toimittaa tiedoksi kuulemisasikirjat mutta myös maksupäätös silloin, kun alusesimerkiksi poikkeaa Suomen satamaan. Lähtökohtana olisi kuitenkin, että varustamoaa kuullaan suoraan. Tämä on perusteltua siksi, että aluksen päällikköä saatetaan epäillä samaan päästöön liittyvässä rikosasiasassa, jolloin päällikön itsekriminointisuoja estäisi laivanisännän tehokkaan edustamisen.

**7 §.** *Virka-apu aluspäästömaksua koskevassa asiassa.* Säännöksessä ehdotetaan säädettävän, että minkä tahansa viranomaisen olisi annettava Rajavartiolaitokselle aluspäästömaksua koskevan asian tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen. Virka-apua koskeva säännös vastaisi virka-apua öljypäästömaksuasioissa koskevaa voimassa olevan lain 3 luvun 8 §:n säännöstä. Öljypäästömaksua koskevissa asioissa Rajavartiolaitos on pyynnöstään saanut virka-apua esimerkiksi Keskusrikospoliisilta, Suomen ympäristökeskukselta ja Ilmatieteen laitokselta, jotka ovat antaneet lausuntoja öljypäästöjen laadusta, ympäristövaikutuksista ja leviämisestä. Myös esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto, Tulli ja Puolustusvoimat ovat viranomaisia, joiden virka-apu voi olla tarpeen asian ratkaisemiseksi.

**8 §.** *Aluspäästömaksun määrämisen määräaika.* Hallintolain 23 §:n ja hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti päätös on tehtävä kohtuullisessa ajassa eli ilman aiheetonta viivytystä. Toisaalta asianosaisen oikeusturvan vuoksi on tarpeen säätää maksun määrämisen määräajasta. YK:n merioikeusyleissopimuksen 228 artiklan 2 kappaleen mukaan oikeudelliseen menettelyyn rangaistusten määräämiseksi ulkomaisille aluksille ei saa ryhtyä, kun rikkomuksesta on kulunut kolme vuotta. Kolme vuotta myös öljypäästömaksun määrämisen määräaika. Öljypäästöjen tutkinnasta saadun kokemuksen perusteella on selvää, että etenkin tilanteissa, joissa päästön aiheuttaja on aluksi epäselvä, teknisessä tutkinnassa laboratorioanalyysit mukaan lukien voi kestää yli vuoden. Siksi YK:n merioikeusyleissopimuksen salliman kolmen vuoden enimmäismääräaika voi pitää perusteltuna.

**9 §.** *Aluspäästömaksun täytäntöönpano.* Säännöksen mukaan maksun täytäntöönpanosta säädettäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa, mikä on lähtökohtainen menettely hallinnollisten seuraamusmaksujen täytäntöönpanossa. Mainitun lain mukaan seuraamusmaksun täytäntöönpanosta vastaa Oikeusrekisterikeskus.

## **15 luku. Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut.**

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun direktiivin (EU/2023/1805) mukaisista seuraamusmaksuista säädetään voimassa olevan lain 7 b luvussa. Kun aluspäästödirektiivin edellyttämistä hallinnollista seuraamuksista säädettäisiin uudessa 14 luvussa, olisi perusteltua siirtää muutkin hallinnolliset seuraamukset lain loppuun. Siten esitetään, että 7 b luvun säännökset siirretään muuttamattomina uuteen 15 lukuun. Säännöksiä on perusteltu hallituksen esityksessä 178/2024 vp.

**Liitteet.** Lain liitteissä 1–5 esitetään säädettävän 14 luvun 1 §:n 1 momentin 1, 2 ja 4–6 kohdan mukaisen aluspäästömaksun määrään sovellettavista maksutaulukoista. Kussakin liitteessä olisi maksutaulukko (liitteessä 4 kaksi taulukkoa eri aineille), joissa säädettyjen vaihteluvälien puitteissa maksut tulisi määrätä.

Uuteen liitteeseen 6 siirrettäisiin voimassa olevan lain liitteen 2 uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset vaatimustenmukaisuustaseen ja kasvihuonekaasuintensiteettimaksun laskukaavat.

**Liite 1.** *14 luvun mukaisen 1 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina.*

Liite 1 sisältäisi 14 luvun 1 §:n 1 momentin 1 kohdan nojalla eli vaatimusten vastaisesta öljypäästöstä määrättävän aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärän euroina.

Taulukko vastaisi voimassa olevan lain liitteen 1 maksutaulukkoa, jossa säädetään öljypäästömaksun suuruudesta. Maksujen tasoa kuitenkin nostettaisiin merkittävästi aiemmasta. Tämä on perusteltua pelotevaikutuksen aikaansaamiseksi sekä maksujen suhteuttamiseksi öljyisen jätteen käsittelystä aiheutuviin kustannuksiin. Lisäksi on syytä huomata, että öljypäästömaksujen tasoa ole päivitetty päästömaksusta säättämisen (v. 2005) jälkeen. Tilastokeskuksen elinkustannusindeksi on noussut 47 prosenttia tänä aikana. Esimerkiksi pienimmille aluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 400, tilavuudeltaan pienimmistä eli alle 50 litran päästöistä määrättävän maksun tulisi olla ehdotuksen mukaan vähintään 3 600 ja enintään 10 800 euroa. Voimassa olevan öljypäästömaksua koskevan taulukon mukaan aluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 3 001, tämän suuruudesta päästöstä määrättävä maksu on 4 278 euroa.

Kuten voimassa olevan öljypäästömaksusääntelyn nojalla, vaatimusten vastaisesta öljypäästöstä määrättävän päästömaksun määrään vaikuttaa öljypäästön tilavuus litroina ja aluksen bruttovetoisuus. Maksun määrään vaikuttavia aluskorajoja kuitenkin muutettaisiin siten, että taulukossa eroteltaisiin aiempaa selvemmin yhtäältä huviveneet ja muut pienet alukset, kuten yhteysalukset (alukset, joiden bruttovetoisuus on alle 400), toisaalta pienet kauppa-alukset (bruttovetoisuus vähintään 400, mutta korkeintaan 4 999) ja kolmanneksi suuremmat kauppa-alukset (bruttovetoisuus 5 000 tai enemmän). Aluksen bruttovetoisuuden katsotaan heijastavan varustamon tai muun laivanisännän maksukykyä. Kuten muitakin aineita koskevien maksutaulukoiden osalta, myös öljypäästön maksutaulukossa lueteltaisiin tarkkojen euromäärien sijaan vaihteluväli, jonka puitteissa maksun määrä voisi vaihdella ottaen huomioon 2 momentissa säädettäväksi esitetyt, aluspäästödirektiivin 8 d artiklan mukaan maksun määräämisessä huomioon otettavat seikat. Kunkin maksuluokan enimmäismäärä olisi kolminkertainen minimimäärään verrattuna.

**Liite 2.** 14 luvun 1 §:n 1 momentin 2 kohdan nojalla määrättävän aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina jokaista päästettyä kuutiometriä kohden. Liite 2 sisältäisi 4 luvun 2 §:n mukaisen haitallisten nestemäisten aineiden päästökiellon rikkomisesta määrättävän aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärät jokaista päästettyä kuutiometriä kohti. Hinnat vaihtelisivat aineiden haitallisuuden mukaan: luokan X aineiden ja luokan Y jähmettyvien ja kelluvien aineiden osalta maksu olisi suurempi kuin muiden aineiden osalta. Päästön tilavuuteen laskettaisiin jokainen kuutiometri pesuvettä, johon haitallinen aine on sekoittunut. Päästömaksun taso perustuisi siihen, millaista hintaa jäteyhtiöt perivät saastuneen pesuveden vastaanottamisesta ja käsittelystä. Esimerkiksi erittäin saastuneen veden, jollaisia luokan X aineita ja luokan Y jähmettyviä ja kelluvia aineita sisältävät pesuvedet ovat, hävittäminen maksaa Suomessa noin 1 200 euroa/tonni. Päästömaksun tulisi direktiivin mukaan olla tehokas, oikeasuhtainen ja varoittava, minkä vuoksi maksun vähimmäismäärän tulisi olla suurempi kuin pesuveden hävittämisestä perittävä maksu. Siksi esitetään lähtökohtaisesti 1 800–5 400 euron vaihteluväliä. Myös muiden luokan Y aineiden ja luokan Z aineiden maksutasot asetettaisiin tasoille, jotka olisivat korkeammat kuin näiden aineiden lastijäämiä sisältävien pesuvesien käsittelystä perittävä hinta. Siten luokan Y muiden kuin jähmettyvien ja kelluvien aineiden päästöistä määrättäisiin lähtökohtaisesti 870–2 610 euron maksu jokaista päästettyä kuutiometriä kohden ja luokan Z aineiden päästöistä lähtökohtaisesti 505–1 515 euron maksu jokaista päästettyä kuutiometriä kohden. Kaikkien kolmen hintatason osalta vaihteluväli olisi yhtä suuri kuin muissakin taulukoissa: maksun enimmäismäärä olisi kolminkertainen vähimmäismäärään verrattuna.

Mainittujen maksumäärien lisäksi taulukossa olisi lueteltu vähimmäis- ja enimmäismäärät maksuille, jotka määrätään päästöstä, joka on tehty noudattamatta yhtä tai useampaa 4 luvun 2 d §:n purkuvaatimuksista. Mainitussa pykälässä edellytetään, että purkamisen tapahtuu aluksen ollessa kulussa reitillään vähintään 7 solmun nopeudella tai, jos aluksella ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella; että päästö johdetaan vedenalaisesta

tyhjennysaukosta vesiviivan alapuolelle ylittämättä aukon suunnittelun mukaista enimmäismäärää; ja että päästö tapahtuu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta ja paikassa, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä. Korkeammilla maksuilla pyritään varmistamaan, että seuraamukset heijastavat teon moitittavuutta.

**Liite 3.** 14 luvun 1 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina. Kolmas liite sisältäisi euromääräiset vähimmäis- ja enimmäismäärät maksuille, jotka määrätään lain 5 luvun päästökieltojen ja -rajoitusten rikkomisesta eli vaatimusten vastaisista käymäläjäteveden ja harmaan veden päästöistä. Maksujen suuruus vaihtelisi päästettävän jäteveden tyyppin mukaan. Kullekin 5 luvussa tarkoitetulle jätevesityypille eli käsittelemättömälle käymäläjätevedelle, hienonnetulle ja desinfioidulle käymäläjätevedelle, käsitellylle käymäläjätevedelle ja harmaalle vedelle olisi oma maksutasonsa. Päästön tilavuus ei vaikuttaisi maksun määrään, koska veteen päässeän jätevesipäästön suuruutta on käytännössä hyvin vaikeaa ellei mahdotonta arvioida. Jotta oletettu päästön suuruus voitaisiin kuitenkin huomioida maksutasossa, riippuisi maksun suuruus alustyyppistä ja matkustajamäärästä. Matkustaja-aluksille olisi omat maksutasot, jotka vaihtelisivat aluksella olevan henkilömäärän mukaan, ja muille aluksille omansa. Taustalla on se seikka, että aluksella olevien henkilöiden määrä vaikuttaa suoraan siihen, minkä verran aluksella syntyy käymäläjätevettä ja harmaata vettä. Matkustaja-alusten päästöistä määrättäville maksuille asetettaisiin luokat, joista ensimmäinen kattaisi 12–500 henkilön alukset, toinen 501–1 500 henkilön alukset ja kolmas tätä useamman henkilön alukset. Ensimmäinen kategoria pitäisi sisällään pienimmät matkustaja-alukset, kuten vesibussit, yhteysalukset ja pienet autolautat. Toinen kategoria pitäisi sisällään pienet matkustaja-autolautat. Kolmas kattaisi suuret matkustaja-autolautat ja risteilyalukset. Taulukon laadinnassa on lähdetty näistä henkilömääristä ja siitä tiedosta, että yksi henkilö tuottaa vuorokaudessa noin 0,01–0,06 kuutiometriä käymäläjätevettä vuorokaudessa (maksimia 0,06 kuutiota on käytetty laskennan lähtökohtana). Kertyvän käsittelemättömän jäteveden kuutiomäärä on kerrottu 1 740 eurolla, joka perustuu jätevesien jätehuollosta kaupallisesti perittävistä hinnasta (noin 580 euroa/kuutiometri), johon sovellettu kerrointa 3, jotta maksun määrä olisi oikeasuhtainen päästön tekemisestä saatuun hyötyyn eli jätemaksun välttämiseen. Laskennan lopputuloksena saatua lukua on käytetty asetetun käsittelemättömän käymäläjäteveden päästölle asetetun vaihteluvälin keskiarvona, josta on laskettu 50 prosentin vaihteluväli molempiin suuntiin. Muille aluksille kuin matkustaja-aluksille esitetään samansuuruisia maksuja kuin pienimmille matkustaja-aluksille. Niillä saattaa olla vähemmän henkilöitä, mutta toisaalta rahtialukset voivat tehdä kestoltaan pidempiä matkoja kuin matkustaja-alukset, joten niillä voi olla suhteessa enemmän käymäläjätevettä kuin saman henkilömäärän matkustaja-aluksilla. Hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden hintatasot on laskettu käsittelemättömän veden maksujen määrästä kertoimella 2/3, koska hienonnettu ja käsitelty käymäläjätevesi sisältää vähemmän ravinteita ja haitallisia aineita kuin käsittelemätön käymäläjätevesi. Käsitellyn käymäläjäteveden ja harmaan veden maksuihin on käytetty vastaavasti kerrointa 1/3.

**Liite 4.** 14 luvun 1 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaisen aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina. Neljäs liite sisältäisi vaatimusten vastaisista kiinteän jätteen päästöistä määrättävän aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärät. Maksun määrä vaihtelisi päästetyn aineen mukaan. Kiinteiden irtolastien lastijäämien osalta maksun suuruus vaihtelisi päästetyn aineen haitallisuuden ja aluksen bruttovetoisuuden mukaan. Sen sijaan päästön tilavuus ei vaikuttaisi maksun määrään, koska veteen sekoittuneen päästön tilavuuden arviointi olisi hyvin vaikeaa. Aineen haitallisuuden osalta eroteltaisiin meriympäristölle haitalliset aineet ja aineet, jotka eivät ole haitallisia meriympäristölle (nk. non-HME). Aluskoon osalta eroteltaisiin alukset, joiden bruttovetoisuus on alle 400; alukset, joiden bruttovetoisuus on 400–4 999; ja alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 5 000. Esitetyt maksutasot perustuvat laskelmiin, joissa on käytetty meriympäristölle haitallisten aineiden osalta lähtökohtana 1 200

euron kuutiometrikohtaista hintaa jätteen käsittelylle, aluskoosta riippuen 50, 100 tai 200 kuution pesuvesikapasiteettia ja rangaistusluonteista kerrointa 3, jolla varmistetaan, että maksun määrä olisi oikeasuhtainen päästön tekemisestä saatuun hyötyyn eli jätemaksun välttämiseen. Siten esimerkiksi alle 400 GT alusten osalta määrä perustuu laskelmaan  $1\,200\text{ €/m}^3 \times 50\text{ m}^3 \times 3 = 180\,000\text{ €}$ . Yksittäiseen päästötapahtumaan liittyvien seikkojen (3. lakiehdotuksen 14 luvun 2 §:n 3 momentti; aluspäästädirektiivin 8 d artikla) soveltamisen mahdollistamiseksi saaduille hintatasoille on asetettu vaihteluväli, joka on 50 % suuntaansa eli esimerkiksi edellä kuvatun laskelman osalta 90 000–270 000 euroa. Non-HME-aineiden osalta maksun määrän ehdotettu taso perustuu samankaltaiseen laskelmaan, mutta jätehuollon hintatasona on oletuksena  $335\text{ €/m}^3$  (esim.  $335\text{ €/m}^3 \times 50\text{ m}^3 \times 3 = 50\,250\text{ €}$ ).

Ruokajätteen sekä muiden jätteiden (muovit, kotitalousjäte, tuhka ja aluksen toiminnasta syntyvät jätteet) osalta esitetään toista taulukkoa, jonka mukaisesti maksun suuruus vaihtelisi aluksen tyyppin mukaan ja matkustaja-alusten osalta myös koon mukaan. Matkustaja-alusten kokorajat olisivat samat kuin käymäläjäteveden ja harmaan veden päästöistä määrättävän maksun (taulukko 3) osalta. Matkustaja-aluksille määrättävien maksujen hintatason taustalla on laskutoimitukset, joissa on kerrottu yhden henkilön vuorokaudessa tuottaman jätteen määrä, aluksen henkilömäärä ja jätetyn jätteen hinta. Kertyvän jätteen määrä on arvioitu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/89 taulukon 1<sup>40</sup> mukaiseksi. Ruokajätteen osalta tämä on 0,003 kuutiometriä vuorokaudessa ja kotitalousjätteen osalta 0,02 kuutiometriä vuorokaudessa. Matkustajamäärä on kunkin vaihteluvälin maksimi. Jäteyhtiöiltä on saatu tieto ruokajätteen käsittelystä perittävästä hinnasta, joka on ruokajätteen osalta noin 4 000 euroa kuutiometriltä ja muiden jätteiden osalta noin 4 400 euroa kuutiometriltä. Saadut luvut on kerrottu kolmella, jotta seuraamusmaksu olisi selvästi korkeampi kuin jätehuollosta aiheutuva kustannus. Lopuksi maksutaso on asetettu vaihteluväliin, joka on -50 % ... + 50 % laskutoimituksen tuloksesta.

**Liite 5. 14 luvun 1 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaisen nojalla määrättävä aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina.** Viidennessä liitteessä säädettäisiin rikkipesureista tehtävän vaatimusten vastaisten päästön perusteella määrättävän aluspäästömaksu määrästä. Maksu vaihtelisi ensinnäkin päästön laadun perusteella eli jäämille sekä suljetun ja avoimen kierron pesuvesille olisi omat rivinsä. Toiseksi maksun suuruuteen vaikuttaisi aluksen yhteenlaskettu konetehto (<10 MW; 10–20 MW; >20–40 MW; ja >40 MW), koska konetehto vaikuttaa pesurista kertyvän jäämän ja jäteveden määrään. Päästön tilavuutta on lähes mahdotonta arvioida jälkikäteen sen havainnoinnin perusteella, joten tilavuus ei olisi maksun suuruuteen vaikuttava tekijä. Lisäksi pesuvesien osalta maksun suuruuteen vaikuttaisi jokainen alkava vuorokausi, jolloin päästö on tapahtunut. Esitettyjen maksutasojen taustalla on laskelmat, joissa on hyödynnetty rikkipesureiden valmistajien julkaisemia tietoja laitteista kertyvästä lietteen määrästä, jäteyrittäjiltä saatua rikkipesurijäämien vastaanottamisesta perittävästä hinnasta (noin 1 200 euroa/kuutiometri). Koska kyse on rangaistuksesta, jonka tulisi olla oikeasuhtainen ja tehokas, saatu luku on kerrottu kolmella (3 600 euroa/kuutiometri). Jäämien osalta oletetaan lisäksi, että alukselta päästetään kerralla seitsemän vuorokauden aikana kertynyt määrä jäämiä. Siten esimerkiksi alle 10 MW konetehon aluksilla maksun määrä perustuu laskuun  $1,8\text{ m}^3 \times 3\,600\text{ euroa/m}^3 \times 7\text{ vuorokautta} = 45\,360\text{ euroa}$ . Lopuksi maksutaso on asetettu vaihteluväliin, joka on -50 % ... + 50 % laskutoimituksen tuloksesta.

---

<sup>40</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/89 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/883 soveltamissäännöistä riittävän erillisen varastotilan laskemisessa käytettävän menetelmän osalta.

Rikkipesurissa käytetyn käsittelemättömän pesuveden päästöihin esitetään maksutasoa, joka olisi 2/3 rikkipesurijäämien päästöjen maksutasosta. Koska pesuvesiä on kuitenkin käytännössä pakko päästää koko ajan aluksen ollessa kulussa, päästö voi olla kestoaltaan useitakin vuorokausia. Siksi maksu kerrottaisiin niiden alkaneiden vuorokausien määrällä, jolloin päästö tapahtui. Käsiteltyjen pesuvesien maksut esitetään puolestaan asetettavan tasolle, joka perustuisi 0,1 kuutiometrin vuorokausikertymään ja 335 euron jätemaksuun jokaista kuutiometriä kohti, joka kerrottaisiin rangaistuskertoimella 3. Myös tämän viimeisen kategorian osalta sovellettaisiin edellä kuvattua vaihteluväliä.

**Liite 6.** *Aluksen vaatimustenmukaisuustaseen ja kasvihuonekaasuintensiteettimaksun laskentakaavat.* Liitteeseen kopioitaisiin voimassa olevan lain liitteen 2 sisältö. Selvyden vuoksi liite otsikoitaisiin.

#### **8.4 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta**

**1 §.** *Lain soveltamisala.* Sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n 2 momenttiin, jossa luetellaan ne hallinnolliset seuraamukset, joiden täytäntöönpanosta kyseisessä laissa säädetään, esitetään lisättäväksi viittaus merenkulun ympäristönsuojelulain 14 luvussa tarkoitettuun aluspäästömaksuun. Muutos on tarpeen, jotta mainittu laki tulisi sovellettavaksi aluspäästömaksuun täytäntöönpanoon.

### **9 Lakia alemman asteinen sääntely**

Merenkulun ympäristönsuojelusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (76/2010) säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 ja 4–6 lukujen päästökielto- ja päästörajoitussäännösten tarkemmasta sisällöstä. Asetukseen on sisällytetty MARPOL-yleissopimuksen liitteiden aluspäästömääräyksiä vastaavat säännökset. Nyt merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan muutoksia, joilla MARPOL-vaatimukset kirjoitetaan auki lain säännöksissä, jolloin vastaaville säännöksille asetuksessa ei ole enää tarvetta. Siksi lakiin esitettävien päästökielto- ja päästörajoitussäännösten hyväksyminen edellyttäisi asetuksen 2 luvun, 3 luvun 2–4 §:n, 4 luvun 1 §:n ja 5 luvun kumoamista.

### **10 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että lait merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta tulevat voimaan 6.7.2027, joka on aluspäästödirektiivin vuoden 2024 muutosdirektiivissä muutoksille kansallisille täytäntöönpanotoimille asetettu määräaika.

Lain MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.392(82) tehdyistä muutoksista (1. lakiehdotus) on tarkoitus tulla voimaan mahdollisimman pian, koska mainitut muutokset ovat tulleet kansainvälisesti voimaan 1.3.2026. Toisen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutoksia koskevan blankettilain, jolla saatettaisiin voimaan MEPC 84 -kokouksessa hyväksyttävät muutokset, on tarkoitus tulla voimaan 1.9.2027 eli samanaikaisesti kyseisten muutosten kansainvälisen voimaantulon kanssa.

## **11 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus**

Ahvenanmaan itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaan maakuntapäivien suostumus on tarpeen valtiosopimuksen voimaansaattamissäädökselle, jos sopimus sisältää määräyksen maakunnan toimivaltaan kuuluvassa asiassa. Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 10 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ympäristönsuojelua. Lain 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä.

Ahvenanmaan valtuuskunta on kommentoinut toimivallan jakautumista merenkulun ympäristönsuojeluasioissa. Valtuuskunnan mukaan itsehallintolain 18 §:n 10 kohdan nojalla maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu myös ilman pilaantumisen ehkäiseminen tai vähentäminen siltä osin kuin kyse on päästöistä, joita saattaa esiintyä maakunnan alueella. Siten MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 13 ja 14 sääntöjen muutosten voimaantulo Ahvenanmaan maakunnassa edellyttää maakuntapäivien hyväksyntää.

Ahvenanmaan valtuuskunnan näkemyksen mukaan polttoaineen kulutustietojen raportointi katsotaan samoin ympäristönsuojeluun liittyväksi ja siten maakunnan lainsäädännön lainsäädäntövaltaan kuuluvaksi siltä osin kuin kyse on maakunnassa rekisteröidyistä aluksista. Päätöslauselmalla MEPC.407(84) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 20, 25, 27 ja 28 sääntöjen muutosten voimaantulo Ahvenanmaan maakunnassa edellyttää siten maakuntapäivien hyväksyntää.

## **12 Toimeenpano ja seuranta**

Aluspäästöjen valvontaa ja aluspäästömaksua koskeva sääntely edellyttää Rajavartiolaitoksen henkilöstön kouluttamista ja viraston sisäisten ohjeiden päivittämistä.

EU-tasolla jäsenvaltioiden toimeenpanotoimia seurataan komission asiantuntijaryhmässä, joka kokoontuu kahdesti vuodessa.

## **13 Esityksen riippuvuus muista esityksistä**

Aluspäästädirektiivin uudistus liittyy ympäristön suojelusta rikosoikeudellisin keinoin ja direktiivien 2008/99/EY ja 2009/123/EY korvaamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (EU) 2024/1203 eli niin kutsutun ympäristörikosdirektiivin uudistukseen. Ympäristörikosdirektiivi edellyttää jäsenvaltioiden kriminalisoivan aluspäästädirektiivin mukaisten velvoitteiden rikkomiset kansallisessa lainsäädännössään. OM:n asettaman työryhmän työn tuloksena laaditun hallituksen esitysluonnoksen<sup>41</sup> mukaan direktiivin täytäntöönpano on tarkoitus toteuttaa lähinnä rikoslain ympäristörikoksia koskevan 48 luvun muutoksilla. Aluspäästädirektiivin vaatimusten vastainen toiminta, joka on kansallisesti kielletty merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiin, voi tulla rangaistavaksi

---

<sup>41</sup> [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/3e7e3d39-3dbb-421d-908e-4af0e1073af1/1858bbc3-5109-479c-a0fc-0a6c22b0427c/LAUSUNTOPYYNTO\\_20260218095516.PDF](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/3e7e3d39-3dbb-421d-908e-4af0e1073af1/1858bbc3-5109-479c-a0fc-0a6c22b0427c/LAUSUNTOPYYNTO_20260218095516.PDF), vierailtu 1.4.2026.

rikoslain 48 luvun voimassa olevien 1–4 §:n nojalla. Esityksessä on tarkoitus muuttaa myös eräitä merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiä, joista 13 luvun 3 §:ään esitetään muutoksia myös tässä esityksessä.

Ympäristörikosdirektiiviin liittyvä hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle viikolla kesäkuussa 2026. Direktiivin täytäntöönpanon määräaika on 21.5.2026 ja kansalliset lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on vireillä alusturvallisuuden valvontalain kokonaisuudistus.<sup>42</sup> Hankkeen tavoitteena on antaa uusi laki alusturvallisuuden valvonnasta sekä panna täytäntöön meriliikennepaketin alusturvallisuussäätely eli ns. lippuvaltioidirektiivin ja satamavaltiotarkastusdirektiivin muutokset. Alusturvallisuuslain säännökset täydentävät merenkulun ympäristönsuojelulain alusten tarkastamista koskevia säännöksiä, mutta hankkeessa ei ehdoteta muutoksia merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiin. Sen sijaan siinä esitetään muutoksia sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:ään, kuten tässäkin esityksessä.

## **14 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys**

### **14.1 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

Jaksossa keskitytään pääasiassa aluspäästömaksua koskevaan ehdotukseen eli 3. lakiehdotuksen (merenkulun ympäristönsuojelulaki) 14 lukuun. 1. ja 2. lakiehdotus ovat MARPOL-yleissopimuksen muutosten voimaansaattamiseen liittyviä nk. blankettilakeja. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta ja muutosten käsittelyjärjestystä tarkastellaan esityksen jaksossa 14.2.

Esitettävän lainsäädännön kannalta merkityksellisiä perusoikeuksia ovat vastuu ympäristöstä (20 §), omaisuudensuoja (15 §), rikosoikeudellinen laillisuusperiaate (8 §) ja oikeusturva ml. syyttömyysolettama (21 §). Lisäksi jaksossa tarkastellaan lailla säätämisen vaatimusta, josta säädetään perustuslain 2 §:n 3 momentista ja joka on lisäksi johdettavissa perusoikeussäännösten nimenomaisista sääntelyvarauksista, kaksoisrangaistavuuden kieltoa, joka perustuu Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklaan, sekä Ahvenanmaan asemaa, josta säädetään perustuslain 120 §:ssä.

Aluspäästömaksun osalta on syytä huomata, että maksu olisi mahdollista määrätä vain laivanisännälle, joka on oikeudellinen henkilö. Esitöiden mukaan perustuslaissa turvatut perusoikeudet on kirjoitettu tavalla, jossa niiden kohteena on luonnollinen henkilö, mutta ne ulottuvat oikeushenkilöihin välillisesti.<sup>43</sup>

#### *Vastuu ympäristöstä (PL 20.1 §)*

Perustuslain 20 §:n 1 momentin perusteella vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Perustuslain esitöiden mukaan vastuu kohdistuu sekä julkiseen valtaan että yksityisiin luonnollisiin henkilöihin ja oikeushenkilöihin.

<sup>42</sup> <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM003:00/2025>, vierailtu 1.4.2026.

<sup>43</sup> HE 309/1993 vp, s. 23/II.

Säännös on julistuksenomainen, ja vastuu konkreettisissa tilanteissa on perustettava muun lainsäädännön säännöksiin. Pykälän 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön ja mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

Nyt esitettävänä olevina aluspäästödirektiiviä täytäntöönpanevilla laeilla sekä hyväksyttäväksi esitettävillä MARPOL-yleissopimuksen muutoksilla pyritään tehostamaan ympäristönsuojelua ja lieventämään meriliikenteestä aiheutuvia haitallisia ympäristövaikutuksia sekä varmistamaan. Aluspäästömaksua koskevalla sääntelyllä pyritään varmistamaan tehokas sanktiointi ja se, että päästön aiheuttanut taho saatetaan vastuuseen.

Hallinnollista seuraamusmaksua koskevan sääntelyn on täytettävä perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin lukeutuvan hyväksyttävyyksivaatimuksen asettamat edellytykset. Hyväksyttävyyksivaatimus edellyttää, että perusoikeusrajoituksen tulee olla painavan yhteiskunnallisen tarpeen vaatima. Kuten alempana todetaan, aluspäästömaksu olisi puuttua jossain määrin perustuslain 15 §:n nojalla suojattuun omaisuudensuojaan. Siksi on olennaista, että omaisuudensuojan rajoitus tapahtuu hyväksyttävästä syystä eli ympäristön suojelemiseksi.

#### *Omaisuudensuoja (PL 15.1 §)*

Omaisuudensuojasta säädetään perustuslain 15 §:n 1 momentissa, jonka mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Pykälän 2 momentti sisältää omaisuuden pakkolunastamista koskevan sääntelyvarauksen. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan rikosoikeudellinen sakkorangaistus tarkoittaa kajoamista tuomitun omaisuuteen<sup>44</sup>, jota omaisuudensuoja turvaa. Periaate on laajennettavissa rangaistusluonteisiin hallinnollisiin maksuihin.<sup>45</sup>

Omaisuudensuoja ei kuitenkaan estä taloudellisten seuraamusten määräämistä, jos yleiset perusoikeuksien rajoittamisperusteet täyttyvät. Näitä ovat vaatimukset lailla säätämistä, lain täsmällisyydestä ja tarkkarajaisuudesta, rajoituksen hyväksyttävyydestä, rajoituksen suhteellisuudesta, perusoikeuden ydinalueen koskemattomuudesta, oikeusturvajärjestelyjen riittävydestä ja ihmisoikeusvelvoitteiden noudattamisesta. Lailla säätämistä, täsmällisyyttä, hyväksyttävyyttä, suhteellisuutta ja oikeusturvaa on kuvattu edellä muiden perusoikeuksien yhteydessä.

Omaisuudensuojan ydinalueen koskemattomuuden vaatimuksesta voidaan todeta, että sanktiomaksut olisivat rajallisen suuruisia ja maksutaso heijastelisi teosta saatua taloudellista hyötyä. Lisäksi aluspäästömaksu kohdistettaisiin oikeushenkilöön, joten se ei puuttuisi suoraan luonnollisen henkilön omaisuudensuojaan. Kansainväliset ihmisoikeusvelvoitteet puolestaan eivät tarjoa omaisuudensuojalle kansallista perusoikeutta pidemmälle menevää tulkintaa tai estä taloudellisia seuraamuksia.

#### *Lailla säätämisen vaatimus*

Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Hallinnollisten seuraamusmaksujen määräämisessä on kyse merkittävästä julkisen vallan käytöstä, joten seuraamusmaksuista on säädettävä lailla. Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan asiasta päättää lain mukaan

---

<sup>44</sup> PeVL 23/1997 vp, s. 2/I.

<sup>45</sup> Ks. esim. Sakari Melander ja Raimo Lahti, Sakkojärjestelmien kehittäminen. Oikeusministeriön julkaisu 23/2024, s. 32.

toimivaltainen viranomainen tai tuomioistuin. Lailla säätämisen vaatimuksesta seuraa, että laissa on säädettävä täsmällisesti ja selkeästi muun muassa maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista.<sup>46</sup>

Lailla säätämisen vaatimukseen liittyy rikosoikeudellisiin seuraamuksiin sisältyvä erityinen vaatimus lain täsmällisyydestä ja tarkkarajaisuudesta, joka johdetaan perustuslain 8 §:n rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta koskevasta säännöksestä. Sen mukaan kunkin rikoksen tunnusmerkistö on ilmaistava laissa riittävällä täsmällisyydellä siten, että lain sanamuodon perusteella on ennakoitavissa, onko jokin teko tai laiminlyönti rangaistavaa. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten seuraamusten sääntelyyn, mutta ei tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa.<sup>47</sup>

3. lakiehdotuksen 14 luvun 1 §:n mukaisesti aluspäästömaksun määrääminen osoitettaisiin Rajavartiolaitoksen tehtäväksi. Muutoksenhakuun aluspäästömaksuasioissa sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 8 §:n mukaista yleistä muutoksenhakusäännöstä. 14 luvussa säädettäisiin myös muun muassa maksuvelvollisuuden perusteista, maksun suuruudesta mukaan lukien maksun määrittämisessä huomioitavista seikoista, mahdollisuudesta vapautukseen maksusta ja maksun kohtuullistamisesta sekä maksun toissijaisuudesta suhteessa rikosoikeudelliseen rangaistukseen. Näillä säännöksillä varmistettaisiin lailla säätämisen vaatimuksen toteutuminen.

Perustuslakivaliokunta on myös katsonut, että rikosoikeudellisen lainsäädännön yhteydessä kehitetty niin sanottua avointa eli blankorangaistussääntelyä koskevat edellytykset koskevat myös hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevaa sääntelyä.<sup>48</sup> Valiokunta on pitänyt sääntelyn tällaista täsmentämistä edellytyksenä lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.<sup>49</sup>

Tämän vuoksi 3. lakiesityksen 14 luvun 1 §:ssä on laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla esitetty tarkkarajaiset ja täsmälliset aluspäästöjen hallinnolliset tunnusmerkistöt. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain päästökieltosäännöksiä 3. lakiehdotuksen 2, 4–7 luvuissa esitetään tarkennettavan siten, että rangaistavien tekojen ja laiminlyöntien keskeinen sisältö olisi kirjattu täsmällisesti lakiin.

### *Oikeasuhtaisuus*

Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan hallinnolliset sanktiot rinnastuvat rikosoikeudellisiin seuraamuksiin myös siltä osin, että niiden tulee täyttää yleinen oikeasuhtaisuuden vaatimus.<sup>50</sup> Maksun tulee olla oikeasuhtainen teon moitittavuuteen verrattuna ja siten esimerkiksi porrastaminen teon vakavuuden mukaan tai erilaiset maksutasot luonnollisille ja oikeushenkilöille ovat suosittelavia.<sup>51</sup> Oikeasuhtaisuuteen liittyy ajatus

<sup>46</sup> Esim. PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II

<sup>47</sup> Esim. PeVL 74/2002 vp, s. 5/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II ja PeVL 14/2013 vp, s. 2/II.

<sup>48</sup> PeVM 25/1994 vp, s. 8/I.

<sup>49</sup> PeVL 10/2016 vp, s. 7–8.

<sup>50</sup> Esim. PeVL 39/2017 vp, s. 3, PeVL 2/2017 vp, s. 5, PeVL 15/2016 vp, s. 5, ja PeVL 28/2014 vp, s. 2/II.

<sup>51</sup> Esim. Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintö. Oikeusministeriön julkaisu 52/2018, s. 40; PeVL 46/2021 vp, 16 kohta.

hallinnollisen seuraamusmaksun viimesijaisuudesta muihin hallinnollisiin seuraamuksiin verrattuna.<sup>52</sup> Lisäksi oikeasuhtaisuuden vaatimuksesta johtuu, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevaan sääntelyyn sisällytetään säännökset maksun suuruuden määräytymisessä huomioon otettavista seikoista ja seuraamusmaksun määräämättä jättämisestä.<sup>53</sup>

Aluspäästödirektiivi edellyttää jäsenvaltioiden säätävän vähintään rahamääräisistä hallinnollisista seuraamuksista. Ehdotettu maksujen suuruus vaihtelisi päästetyn aineen laadun mukaisesti sen mukaan, miten haitallisesta aineesta on kyse ja kuinka kallista aineen käsittely jätehuollossa olisi. Lisäksi on pyritty varmistamaan maksujen yhteismitallisuus muiden EU-jäsenvaltioiden vastaavien maksujen kanssa. Aluspäästömaksua koskeva ehdotus sisältää myös säännökset maksun suuruuden määräytymisessä huomioon otettavista seikoista ja seuraamusmaksun määräämättä jättämisestä.

Perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota myös siihen, että sanktioita koskevan sääntelyn eli käytännössä maksujen suuruuden tulee olla oikeasuhtaisia.<sup>54</sup> Maksujen mittaluokka perustuisi päästöjen aiheuttaman haittaan ja päästön tekemisellä vältetyn kustannuksen, kuten jätemaksun, suuruuteen.

#### *Oikeusturva (PL 21 §)*

Perustuslain 21 § sisältää perussäännöksen jokaisen oikeudesta saada asiansa käsitellyksi ja ratkaistuksi tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa. Pykälän 2 momentti koskee oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon muita ulottuvuuksia. Säännös on olennainen aluspäästömaksun osalta niin maksua koskevan hallintoasian käsittelyn kuin muutoksenhaun näkökulmasta. Alla tarkastellaan näitä erikseen. Oikeusturvatakeisiin sisältyvää syyttömyysolettamaa tarkastellaan erikseen seuraavan väliotsikon alla.

Perustuslain 21 § edellyttää, että asian käsittely on asianmukaista ja tapahtuu ilman aiheetonta viivytystä. Hallinnollisten seuraamusten määrääminen on hallintoasia, johon sovelletaan hallintolakia. Hallintolaissa säädetään mm. neuvonnasta, viranomaisen selvittämisvelvollisuudesta, selvitysten pyytämisestä ja asiakirjan täydentämisestä, kuulemisesta ja siihen liittyvästä menettelystä, suullisesta selvittämisestä ja todistelusta, katselmuksesta ja tarkastuksesta, tulkittamisesta ja kääntämisestä samoin kuin päätöksen muodosta, sisällöstä, perustelemisesta ja valitusosoituksesta. Oikeusministeriön asettaman rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittämistä tarkastelleen työryhmän mietinnössä todetaan, että hallintolaki on yleensä riittävä ennakkollisen oikeusturvan toteutumisen kannalta myös hallinnollisia sanktioita määrättäessä.<sup>55</sup> Perustuslakivaliokunta on

---

<sup>52</sup> Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintö. Oikeusministeriön julkaisu 52/2018, s. 25.

<sup>53</sup> Esim. PeVL 12/2019 vp, s. 7 ja PeVL 46/2021 vp, 17 kohta.

<sup>54</sup> PeVL 15/2016 vp, s. 5, PeVL 74/2002 vp, s. 5, PeVL 12/2006 vp, s. 2–3, PeVL 11/2009 vp, s. 7–8, PeVL 58/2010 vp, s. 6/I.

<sup>55</sup> Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintö. Oikeusministeriön julkaisu 52/2018, s. 43.

käytännössään todennut, että täydentävä sääntely voi olla tarpeen esimerkiksi seuraamusmaksun sanktioluonteen tai ankaruuden vuoksi.<sup>56</sup>

Perustuslain 21 § turvaa oikeuden saattaa asian käsiteltyksi viranomaisessa. Siksi lailla tulee säätää asian käsittelystä ja sen käsittelevästä viranomaisesta. Tehtävän antaminen asiantunnevalle viranomaiselle edesauttaa rikkomuksesta epäillyn henkilön oikeusturvan toteutumista.<sup>57</sup> Perustuslakivaliokunta on käytännössään katsonut, että euromäärältään huomattavat (käytännössä yli 40 000–100 000 euron) seuraamusmaksut määrätään monijäsenisessä päätöksentekokoelimityksessä eikä yksittäisen virkahenkilön päätöksellä.<sup>58</sup> On pidetty myös tärkeänä, että sanktioiden määrääminen on tarpeeksi ennustettavaa sääntelyn kohteena oleville.<sup>59</sup>

Ehdotetun aluspäästömaksun määräämiseen sovellettaisiin hallintolain säännöksiä. Asian käsittelyn asianmukaisuuden katsotaan toteutuvan hallintolain säännösten ja niitä täydentävien merenkulun ympäristönsuojelulain 14 luvun säännösten kautta. 14 luku sisältäisi säännökset toimivaltaisesta viranomaisesta. Rajavartiolaitys on lähtökohtaisesti johtava valvontaviranomainen veteen menevien päästöjen valvonnassa ja määrää voimassa olevan lain mukaiset öljypäästömaksut, joten sillä on paras asiantuntemus tehtävään. Maksujen määrääminen tapahtuisi esittelystä, mikä toteuttaisi osaltaan maksuvelvollisen oikeusturvaa. Lisäksi rahamäärältään suurimpien maksujen (yli 100 000 euroa) määrääminen osoitettaisiin Rajavartiolaityksessä toimivan erityisen aluspäästömaksulautakunnan tehtäväksi. Lautakunta olisi kolmijäseninen ja sen puheenjohtajalta edellytettäisiin tehtävän vaatimaa riittävää oikeudellista asiantuntemusta. Lisäksi lakiin ehdotettavat säännökset maksujen vähimmäis- ja enimmäismäärästä ja maksun suuruudessa huomioitavista seikoista (2 §) sekä lain liitteiksi ehdotettavat maksutaulukot turvaisivat sääntelyn ennakoitavuutta.

Perustuslain 21 §:n 2 momentti turvaa oikeuden tulla kuulluksi. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan oikeus koskee mm. sitä, jonka kannalta ratkaistavalla asialla olisi merkitystä.<sup>60</sup> Toisaalta perustuslakivaliokunta on katsonut, että tilaisuutta tulla kuulluksi ei kuitenkaan tarvitse varata, jos se on selvästi tarpeetonta tai jos on syytä olettaa, että se saattaa vaarantaa päätöksen täytäntöönpanon.<sup>61</sup> 3. lakiehdotuksen 14 luvun 6 §:ään esitetään säännöstä, joka rajoittaisi laivanisännän oikeutta tulla kuulluksi mainitun luvun 5 §:n 1 momentin nojalla tehtävässä aluksen pysäyttämistä ja/tai vakuuden asettamista koskevassa asiassa. Oikeuden rajoittaminen katsotaan tarpeelliseksi, koska vakuuden asettamisen tai aluksen pysäyttämisen estyminen voi estää aluspäästöä koskevan asian selvittämisen ja maksun määräämisen. Säännös on tarkkarajainen eikä koske varsinaista aluspäästömaksuasiaa. Siksi ehdotetun säännöksen katsotaan olevan perustuslain 21 §:n mukainen.

Perustuslain 21 § turvaa myös oikeuden muutoksenhakuun. Muutoksenhausta on säädettävä lailla.

---

<sup>56</sup> PeVL 14/2018 vp, s. 19.

<sup>57</sup> Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintö. Oikeusministeriön julkaisu 52/2018, s. 37.

<sup>58</sup> PeVL 14/2018 vp, s. 19–20. Oikeuskirjallisuudessa on katsottu, että käytännössä yli 40 000–100 000 euron seuraamusmaksut olisivat ”huomattavia”, ks. Sakari Melander ja Raimo Lahti, Sakkojärjestelmien kehittäminen. Oikeusministeriön julkaisu 23/2024, s. 50–51.

<sup>59</sup> Esim. PeVL 9/2012 vp, s. 4, PeVL 74/2002 vp, s. 5/I.

<sup>60</sup> Esim. PeVL 12/2002 vp, s. 6, ja PeVL 1/2002 vp, s. 2.

<sup>61</sup> PeVL 23/2007 vp, s. 2–3.

Seuraamuksiin sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulain yleistä muutoksenhakusäännöstä (13 luvun 8 §), jonka nojalla seuraamusmaksua koskevaan päätökseen olisi mahdollista hakea muutosta hallintotuomioistuimesta.

#### *Syyttömyysolettama ja syyksiluettavuus*

Perustuslain 21 §:n mukaiset oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon edellytykset sisältävät myös syyttömyysolettaman. Lisäksi syyttömyysolettama pohjautuu Euroopan Ihmisoikeussopimuksen 6 artiklan 2 kappaleeseen ja YK:n kansalais- ja poliittisia oikeuksia koskevan sopimuksen 14 artiklan 2 kappaleeseen. Syyttömyysolettaman perusteella todistustaakka syyllisyydestä kuuluu aina syyttäjälle. Syyttömyysolettama soveltuu lähtökohtaisesti myös rangaistusluonteisen hallinnollisen seuraamuksen määräämiseen.<sup>62</sup>

Perustuslakivaliokunta on katsonut, että tuottamuksesta riippumattomaan eli ankaraan objektiiviseen vastuuseen ja käännettyyn todistustaakkaan perustuva hallinnollinen seuraamus on lähtökohtaisesti syyttömyysolettaman vastainen.<sup>63</sup> Kuitenkin joissain tilanteissa ankara vastuu on katsottu mahdolliseksi.<sup>64</sup> Perustuslakivaliokunta on pitänyt tällöin tärkeänä, että ankaraa vastuuta lieventävät säännösperustaiset mahdollisuudet seuraamuksen kohtuullistamiseen ja säännökset vastuusta vapautumisesta, jos henkilö saattaa todennäköiseksi, että hän ei ole menetellyt rikkomusvastuun aiheuttavalla tavalla.<sup>65</sup>

Öljypäästömaksua koskevassa lausunnossaan perustuslakivaliokunta korosti sitä, että öljypäästömaksun määrääminen on hallintoasian käsittelyä, johon sovelletaan hallintolakia ja lain 31 §:n mukaista selvittämiselvällisyyttä, jonka mukaan rajavartiolaitoksen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot ja selvitykset. Perustuslakivaliokunta katsoi siksi, että päästömaksua koskeva päätöksenteko ei perustu käännettyyn todistustaakkaan, koska hallintolaki asettaa Rajavartiolaitokselle ensisijaisen selvitysvastuun ennen maksun määräämistä. Perustuslakivaliokunnan mukaan tästä johtuu, että tällöin prosessissa noudatetaan myös syyttömyysolettamaa ja että menettely ei ole lähtökohtaisesti käännettyyn todistustaakkaan perustuvaa.<sup>66</sup>

Toisaalta valiokunnan myöhemmässä käytännössä on todettu, että hallintolain soveltaminen ei yksin riitä turvaamaan syyttömyysolettaman toteutumista, vaan menettelyn valtiosääntöoikeudellisessa arvioinnissa on kiinnitettävä erityistä huomiota myös rikosprosessuaalista oikeusturvaa koskeviin perustuslaillisiin vaatimuksiin.<sup>67</sup>

---

<sup>62</sup> Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintö. Oikeusministeriön julkaisu 52/2018, s. 30.

<sup>63</sup> Ks. esim. PeVL 57/2010 vp, s. 3–4, PeVL 4/2004 vp, s. 7, ja PeVL 15/2016 vp, s. 5.

<sup>64</sup> Esim. öljypäästömaksua koskeva PeVM 32/2005 vp, s. 3/II.

<sup>65</sup> PeVM 32/2005 vp, s. 3/II, ja ensin mainittua kommentoiva PeVL 57/2010 vp, s. 3–4, sekä PeVL 39/2017 vp, s. 4.

<sup>66</sup> PeVM 32/2005 vp, s. 3/II, myös PeVL 9/2018 vp, s. 6.

<sup>67</sup> Siksi esimerkiksi tahallisuuden ja tuottamuksen käsitteitä olisi tällöin perusteltua tulkita hallinnollisten seuraamusten yhteydessä samoin kuin rikosoikeudellisten seuraamusten yhteydessä. Ks. esim. Sakari Melander ja Raimo Lahti, Sakkojärjestelmien kehittäminen. Oikeusministeriön julkaisu 23/2024, s. 44.

Perustuslakivaliokunta on korostanut, ettei ankara objektiivinen vastuu saa johtaa syyttömyysolettaman vastaiseen menettelyyn tai puhtaasti käännettyyn todistustaakkaan.<sup>68</sup>

Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on ottanut kantaa rikosoikeudellisen syyttömyysolettaman ulottuvuuteen nk. Falk-päätöksessään. Tuomioistuimen mukaan syyttömyysolettama ei ole ehdoton oikeus, koska tosiseikkoja tai oikeudellisia seikkoja koskevat oletamat kuuluvat kaikkiin rikosoikeudellisiin järjestelmiin. Olettamien käytössä on kuitenkin punnittava asian tärkeyttä ja puolustautumisoikeuksia ja käytettyjen keinojen on oltava kohtuullisia tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden. Ihmisoikeustuomioistuimen mukaan keinojen tuli olla oikeassa suhteessa tavoiteltaviin päämääriin nähden.

Nyt esitettävä sääntely lähtee siitä, että vastuu olisi ankaraa. Maksuvelvollisuus määräytyisi tällöin yksinomaan sen perusteella, että voitaisiin osoittaa, että päästö on lähtöisin kyseessä olevasta aluksesta. Laivaisännän vastuu maksusta perustuisi haltijan vastuuseen, eli aluksen omistamiseen tai operointiin. Laivaisännän syyllisyyden asteen arviointia edellytettäisiin vain rangaistuksen mittaamisessa.<sup>69</sup> Ankanan vastuun katsotaan olevan perusteltua aluspäästöjen tehokkaan sanktioinnin näkökulmasta. Merenkulun kansainvälinen sääntely myös lähtee siitä, että aluksen yhtiö eli käytännössä laivaisäntä on vastuussa turvallisuuteen ja meriympäristön suojeluun liittyvien kansainvälisten vaatimusten noudattamisen varmistamisesta. Maksun oikeasuhtaisuus varmistettaisiin säätämällä 3. lakiehdotuksen 14 luvun 2 §:ssä maksun määrään vaikuttavista seikoista mainitun luvun 3 §:ssä vastuusta vapautumisesta ja maksun suuruuden alentamisesta, jos laivaisäntä osoittaa, että maksun määrääminen olisi ilmeisen kohtuutonta. Maksua ei olisi myöskään mahdollista määrätä poikkeustilanteista johtuvista päästöistä, koska merenkulun ympäristönsuojelulain 2, 4, 4 a, 5–7 lukujen päästökielto­säännökset eivät koske aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi tehtyjä taikka onnettomuustilanteista johtuvia päästöjä.<sup>70</sup>

### *Itsekriminointisuoja*

Itsekriminointisuoja eli oikeus olla todistamatta itseään vastaan ja oikeus olla myötävaikuttamatta omaan syyllisyyteen sisältyvät perustuslain 21 §:ssä säädetyn oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeisiin.<sup>71</sup> Itsekriminointisuoja perustuu myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklaan ja Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytäntöön.<sup>72</sup> Perustuslakivaliokunta on kuitenkin korostanut, ettei itsekriminointisuoja Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen käytännön mukaan estä sellaisia hallinnollisia valvontamenettelyjä, jotka velvoittavat antamaan tietoja tai selvityksiä esimerkiksi ympäristönsuojelua varten.<sup>73</sup>

---

<sup>68</sup> PeVL 9/2018 vp, s. 5–6.

<sup>69</sup> 14 luvun 2 §:n mukaisesti maksut määrätään lain liitteenä olevien maksutaulukoiden mukaisina tai haitallisten pakattujen aineiden päästöjen osalta korkeintaan 100 000 euron suuruisina. Maksutaulukot sisältävät vaihteluvälin, jonka puitteissa toimivaltainen viranomainen harkitsee maksun suuruutta 2 §:n 2 momentin mukaisesti. Yksi maksun suuruudessa huomioitava seikka on vastuussa olevan laivaisännän syyllisyyden tai tuottamuksen aste.

<sup>70</sup> Poikkeuksista päästökieltoihin säädetään 2 luvun 2 §:ssä, 4 luvun 3 §:ssä, ehdotetun 4 a luvun 1 §:n 2 momentissa, 5 luvun 2 §:ssä, 6 luvun 2 §:ssä ja 7 luvun 9 b §:ään ehdotetussa 4 momentissa.

<sup>71</sup> Ks. esim. PeVL 46/2001 vp, s. 5/I; PeVL 34/2012 vp, s. 3/1; PeVL 8/2016 vp, s. 5.

<sup>72</sup> Ks. esim. *Saunders v. Yhdistynyt Kuningaskunta*, 17.12.1996.

<sup>73</sup> PeVL 39/2014 vp, s. 4/II.

Itsekriminointisuojalla on aluspäästädirektiivin täytäntöönpanon kannalta merkitystä silloin, jos hallinnolliset valvontamenettelyt/aluspäästömaksun selvittämiseen liittyvä hallinnollinen menettely velvoittaa luonnollista henkilöä aluksen edustajana, siis lähinnä aluksen päällikköä tai konepäällikköä, antamaan sellaisia tietoja alukselta tehdyistä päästöistä, joiden perusteella kyseisen henkilön voidaan katsoa joutuvan rikosoikeudelliseen vastuuseen mainituista päästöistä. Siksi on tärkeää, että tutkiva viranomaisen toiminnassaan tuo asianomaisten tietoon tämän oikeudet ja velvollisuudet niin esitutkinnassa kuin hallinnollisessa menettelyssä. Tämän katsotaan toteutuvan esitutkintaa ja hallinnollista menettelyä koskevan soveltuvan lainsäädännön kautta.

### *Kaksoisrangaistavuuden kieltö*

Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklassa määrätään kaksoisrangaistavuuden kiellosta (*ne bis in idem* -kieltö)<sup>74</sup>. Kaksoisrangaistavuuden kieltö kattaa samaa tekoa koskevat rangaistusluonteiset hallinnolliset seuraamukset. Kaksoisrangaistavuuden kiellon toteutumiseksi rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevassa lainsäädännössä on säädettävä siitä, ettei samasta teosta voida määrätä useampia rangaistusluonteisia seuraamuksia.<sup>75</sup> Lakivaliokunnan mukaan kaksoisrangaistavuuden kieltö ei kuitenkaan merkitse ehdotonta kieltöä säätää hallinnollisten sanktioiden ja rikosoikeudellisten seuraamusten aineellisesti päällekkäisistä tunnusmerkeistä.<sup>76</sup>

Kaksoisrangaistavuuden kiellon toteuttamiseksi 3. lakiehdotuksen 14 luvun 4 §:ään esitetään nimenomaista säännöstä aluspäästömaksun toissijaisuudesta suhteessa rikoksena tutkittavaan tai rangaistuun asiaan.

### *Ahvenanmaan asema (120 §)*

Ahvenanmaan erityisasema perustuu kansainväliseen tapaoikeuteen ja Suomen valtiojärjestykseen. Maakunnan erityisasema ilmenee varsinkin maakunnalle kuuluvana laajana itsehallintona, jolla on kansainväliset takeet ennen muuta vuoden 1921 ns. Ahvenanmaan sopimuksen johdosta.<sup>77</sup> Perustuslain 120 §:n mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on itsehallinto sen mukaan kuin Ahvenanmaan itsehallintolaissa erikseen säädetään. Ahvenanmaan itsehallintolain säätämisyjärjestyksestä on perustuslain 75 §:n mukaan voimassa, mitä siitä itsehallintolaissa erikseen säädetään. Ahvenanmaan maakunnalla on perustuslain 75 §:n 2 momentin ja Ahvenanmaan itsehallintolain mukaan itsenäistä, eduskunnan lainsäädäntövallasta riippumatonta maakunnallista lainsäädäntövaltaa.<sup>78</sup> Itsehallintolain 69 §:n mukaan itsehallintolaista voidaan tehdä poikkeuksia vain eduskunnan ja maakuntapäivien yhtäpitävin päätöksin. Eduskunnassa päätös on tehtävä siinä järjestyksessä kuin perustuslain muuttamisesta a kumoamisesta on säädetty ja maakuntapäivillä siten, että sitä on kannattanut vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä.

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat mm. ympäristönsuojelua (mainitun pykälän 10 kohta), veneliikennettä (21 kohta) ja

---

<sup>74</sup> Ks. myös PeVL 17/2013 vp.

<sup>75</sup> Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintö. Oikeusministeriön julkaisu 52/2018, s. 32.

<sup>76</sup> LaVL 5/2018 vp, s. 4–5.

<sup>77</sup> Hallituksen esitys Eduskunnalle uudeksi Suomen Hallitusmuodoksi HE 1/1998 vp, 177 ja perustuslakivaliokunnan mietintö PeVM 10/1998 vp, 34–35.

<sup>78</sup> HE 1/1998 vp, 75.

elinkeinotoimintaa (22 kohta) sekä teon rangaistavaksi säätämistä ja rangaistuksen määrää, kun on kysymys maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvasta oikeudenalasta (25 kohta). Lain 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä. Itsehallintolain 59 b §:n mukaan maakunnan ja valtakunnan välinen toimivallan jako säilyy myös yhteisön oikeuden täytäntöönpanossa.

Ahvenanmaa on toimeenpannut merenkulun ympäristönsuojelulain päästökielto­säännöksiä ympäristönsuojelua koskevalla maakuntalailla 2008:124.

Aluspäästödirektiivin täytäntöönpanemiseksi esitettävät lakimuutokset koskevat ympäristönsuojelua, joten ne kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan siltä osin kuin kyse on maakunnan vesillä tapahtuvista päästöistä. Myös muutettavien aluspäästökielto­säännösten tarkoitus on ympäristönsuojelullinen.

Hyväksyttäväksi ja voimaansaatettavaksi esitettävien kansainvälisten velvoitteiden osalta tarvetta Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumukselle on kuvattu edellä jaksossa 11.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

#### **14.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys**

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatuksen perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Suomen ja Euroopan unionin jaettuun toimivaltaan kuuluvan kansainvälisen velvoitteen eli niin sanotun sekasopimuksen kohdalla eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin vain siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan, sillä unionin toimivaltaan kuuluvat sopimusmääräykset eivät kuulu eduskunnan toimivaltaan, eikä eduskunnan hyväksyminen siten koske sopimuksen näitä osia (PeVL 6/2001 vp).

Päätöslauselmilla MEPC.392(82) ja MEPC.407(84) hyväksytyt MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutokset sisältävät niin unionin yksinomaiseen toimivaltaan kuin unionin ja jäsenvaltioiden jaettuun toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Kuten edellä jaksossa 7 on kuvattu, VI liitteen rikin oksidipäästöjä koskeva 14 sääntö, aluksen polttoöljyn kulutustietojen keruuta ja ilmoittamista koskeva 27 sääntö ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskeva 28 sääntö eivät kuulu Suomen toimivaltaan. Siten mainittuihin sääntöihin päätöslauselmilla MEPC.392(82) ja MEPC.407(84) tehtyjä muutoksia ei esitetä eduskunnan hyväksyttäväksi.

Kuten edellä jaksossa 7 on kuvattu, VI liitteen typen oksideja koskeva 13 sääntö ja vaadittua olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksiä koskeva 25 sääntö kuuluvat lainsäädännön alaan, joten eduskunnan suostumus on tarpeen niiden hyväksymiseksi.

MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 20 säännössä määrätään mainitun liitteen 4 luvun tavoitteesta. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Mainittu sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan ja eduskunnan suostumus on tarpeen sen hyväksymiseksi.

Mainituilla päätöslauselmilla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen lisäyksiin tehdyt muutokset eivät kuulu lainsäädännön alaan eivätkä siten edellytä eduskunnan suostumusta.

### *1. ponsi*

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen Lontoossa 4.10.2024 päätöslauselmalla MEPC.392(82) tehdyt muutokset ja Lontoossa 1.5.2026 päätöslauselmalla MEPC.407(84) tehdyt muutokset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan.

### *2. ponsi*

Koska aluspäästödirektiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, ja koska liitteen muutokset sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

*Lakiehdotukset*

**1.**

## **Laki**

**alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.392(82) tehdyistä muutoksista**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### 1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) VI liitteeseen Lontoossa 4 päivänä lokakuuta 2024 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.392(82) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

### 2 §

Muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

### 3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

---

## 2.

### Laki

#### **alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.407(84) tehdyistä muutoksista**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

##### 1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) VI liitteeseen Lontoossa 1 päivänä toukokuuta 2026 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.407(84) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

##### 2 §

Muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

##### 3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

---

### 3.

## Laki

### merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 ja 7 b luku, sellaisena kuin niistä on 3 luku osaksi laeissa 1005/2010, 669/2021, 1116/2024 ja 463/2025 ja 7 b luku laeissa 1116/2024 ja 463/2025,  
*muutetaan* 1 luvun 2 §:n 2, 9–11 ja 14 kohta, 2 luvun 1 §, 7 §:n 3 mom. ja 9 §, 4 luvun 1 ja 2 §, 6 §:n 1 mom. ja 9 §:n 1 ja 2 mom., 5 luvun 1 ja 1 a § ja 5 §:n 3 mom., 6 luvun 1 §:n 1 mom. ja 2 §:n 2 mom., 7 luvun 6 §:n 3 mom. ja 9 b §, 7 a luvun 6 §:n 2 mom., 8 luvun 13 §, 8 a luvun 2 §:n 3 mom., 12 luvun 9 §:n 2 mom. ja 15 ja 18 §, 13 luvun 1 §:n 2 mom., 3 §:n 2 mom. ja 8 §:n 1 mom. sekä lain liitteet,  
sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 §, 2 luvun 1 ja 9 §, 6 §:n 1 mom. ja 9 §:n 1 ja 2 mom., 6 luvun 1 §:n 1 mom. ja 2 §:n 2 mom. ja 12 luvun 18 § laissa 669/2021, 4 luvun 1 § ja 8 luvun 13 § laissa 990/2018, 5 luvun 1 § laeissa 669/2021 ja 1116/2024, 2 luvun 7 §:n 3 mom., 5 luvun 1 a § ja 5 §:n 3 mom., 7 luvun 6 §:n 3 mom. ja 9 b §, 7 a luvun 6 §:n 2 mom. ja 8 §:n 1 mom., 8 a luvun 2 §:n 3 mom. ja lain liitteet laissa 1116/2024, 12 luvun 15 § laissa 706/2025 sekä 13 luvun 3 §:n 2 mom. osaksi laeissa 473/2016, 275/2017, 628/2017, 669/2021 ja 1116/2024, sekä  
*lisätään* 1 luvun 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1116/2024, uusi 15 a, 30 a ja 41 b kohta, 2 lukuun uusi 1 ja 1 b §, 4 lukuun uusi 2 a–d §, 5 lukuun uusi 1 b §, 6 lukuun uusi 1 a–c §, 12 luvun 6 §:ään uusi 4 mom. ja 13 luvun 3 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 473/2016, 275/2017, 628/2017, 669/2021 ja 1116/2024, uusi 6 mom. sekä lakiin uusi 4 a, 14 ja 15 luku ja uusi 3–6 liite seuraavasti:

#### 1 luku

#### Yleiset säännökset

#### 2 §

#### Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

2) *AFS-yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 92–93/2010) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

9) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

10) *alusliikennepalvelun tarjoajalla* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

11) *aluspäästödirektiivillä* alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta annettujen kansainvälisten normien noudattamisen valvonnasta ja pilaamisrikoksista määrättävistä hallinnollisista seuraamuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

14) *haitallisella aineella* öljyä, ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z, käymäläjätevettä, kiinteää jätettä, pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesiä ja jäämiä sekä sellaista aineiden seosta, jossa muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta;

15 a) *hienonnetulla ja desinfioidulla käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on hienonnettu ja desinfioitu asianmukaisesti hyväksytyllä hienonnus- ja desinfiointilaitteistolla;

30 a) *laivanisännällä* sellaista aluksen omistajaa, yhtiötä, muuta organisaatiota tai henkilöä tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa alukseen ja sen operointiin liittyvissä kysymyksissä; laivanisäntään rinnastetaan tässä laissa sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa alukseen ja sen operointiin liittyviä kysymyksiä;

41 b) *polaarisilla vesialueilla* arktisia ja antarktisia vesiä siten kuin ne on määritelty IMO:n polaarisisilla vesialueilla purjehtivia aluksia koskevassa säännöstössä, joka on annettu päätöslauselmalla MEPC.264(68);

## 2 luku

### Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

#### 1 §

##### *Öljyn päästökielto*

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella, ellei tässä luvussa säädetä toisin.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu päästökielto koskee myös öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden veteen päästämistä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Päästökielto ei kuitenkaan koske öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvan hiilivedyn tai muun sen kaltaisesti aluksella käytettävän haitallisen aineen päästämistä ulkomaiselta alukselta veteen Suomen talousvyöhykkeellä.

Öljypäästöön ei saa lisätä vettä, kemikaaleja tai muita aineita päästörajoitusten kiertämiseksi.

#### 1 a §

##### *Edellytykset öljypitoisen veden päästämiseksi aluksen konehuoneesta*

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen veteen aluksen konehuoneesta on sallittu, jos:

- 1) alus kulkee reitillään;
- 2) aluksella on toiminnassa hallinnon hyväksymää mallia olevat öljynsuodatuslaitteet, jotka varmistavat, että poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 miljoonasosaa;
- 3) öljypitoinen seos ei ole peräisin öljysäiliöalusten lastinsiirtopumpputilojen kuvuista; ja
- 4) öljypitoiseen seokseen ei öljysäiliöalusten kohdalla ole sekoittunut öljylastin jäännöksiä.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, seuraavissa tapauksissa edellytetään, että aluksen öljynsuodatuslaitteessa on MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 14 säännön 7 kappaleen mukainen hälytysjärjestelmä ja tyhjennyksen automaattinen pysähtymistoiminto:

1) Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sellaisen aluksen osalta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400;

2) Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolisilla MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisilla erityisalueilla sellaisen suomalaisen aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, osalta; ja

3) kaikilla merialueilla sellaisen suomalaisen aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 10 000.

Polaarisilla vesialueilla, Suomen sisävesialueella sekä Suomen aluevesillä alueella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta, päästöt aluksen konehuoneesta on kuitenkin aina kielletty.

#### 1 b §

##### *Edellytykset öljypitoisen veden päästämiseksi öljysäiliöaluksen lastialueelta erityisalueiden ulkopuolella*

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen suomalaisen öljysäiliöaluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, lastialueelta veteen on sallittu MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisten erityisalueiden ulkopuolella polaarisia vesialueita lukuun ottamatta, jos:

- 1) alus kulkee reitillään;
- 2) päästö tehdään vähintään 50 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta;
- 3) veteen pääsevän öljyn määrä ei millään hetkellä ylitä 30 litraa meripeninkulmaa kohden;
- 4) veteen päästetyn öljyn määrä ei ylitä 1/30 000 sen lastin kokonaismäärästä, josta jäännös muodosti osan; ja
- 5) aluksella on toiminnassa mainitun liitteen 31 säännössä vaadittu öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmä sekä 29 säännössä vaadittu jätesäiliöjärjestely.

#### 7 §

##### *IOPP-todistuskirja*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirjan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavojen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

#### 9 §

##### *Porauslautat ja muut alustat*

MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä tarkoitettuihin kiinteisiin ja kelluviin porauslauttoihin, jotka toimivat merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyödyntämisessä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä muihin alustoihin sovelletaan:

- 1) 1 luvun 6 §:n 2 momentin säännöstä haitallisten aineiden sekoittamisesta;
- 2) tämän luvun 1, 1 a, 1 b ja 2–4 §:n säännöksiä öljypäästöistä ja niiden ehkäisemisestä; ja
- 3) tämän luvun 6 §:n 2–4 momentin säännöksiä koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta.

#### 4 luku

### **Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**

#### 1 §

##### *Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus*

Haitalliset nestemäiset aineet jaetaan haitallisuutensa perusteella neljään luokkaan (X, Y, Z, OS) noudattaen, mitä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 6 säännössä määrätään.

Sellaisten meriympäristölle haitallisten nestemäisten aineiden, joita ei ole arvioitu ja luokiteltu II liitteen mukaisesti, kuljettaminen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisaluksella myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kielletty. Jos nestemäistä ainetta ei ole luokiteltu, aine voidaan arvioida II liitteen mukaisesti sen väliaikaiseen kuljettamiseen sovellettavien menettelyjen arvioimiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta myöntää haitallisen nestemäisen aineen luokitusta koskevan poikkeuksen, kun kyseistä ainetta kuljetetaan kotimaan liikenteessä edellyttäen, että luokitussäännösten noudattaminen aiheuttaisi kohtuutonta hankaluutta tai kohtuuttomia kustannuksia ja olisi vähäiseen ympäristölle aiheutuvan vahingon vaaraan nähden aiheetonta.

#### 2 §

##### *Haitallisten nestemäisten aineiden päästökielto*

Luokkaan X, Y tai Z kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella, ellei tässä luvussa säädetä muuta.

Haitallisen nestemäisen aineen ja sitä sisältävän seoksen tyhjentäminen veteen suomalaisesta aluksesta polaarilla vesialueilla on kielletty.

Sellaisten aineiden, joita ei ole luokiteltu, alustavasti arvioitu tai arvioitu MARPOL-yleissopimuksen II liitteen säännön 6 mukaisesti, päästäminen aluksesta veteen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisalukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kielletty.

#### 2 a §

##### *Luokan X aineiden lastijäämien päästämistä koskevat edellytykset*

Aluksen jokainen yksittäinen säiliö, josta on purettu luokkaan X kuuluvaa ainetta, on lopputyhjennyksen jälkeen esipestävä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 6 kappaleen mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta.

Säiliöön 1 momentin mukaisesti toteutetun esipesun jälkeen laskettava vesi voidaan päästää mereen noudattaen 2 d §:ssä säädettyjä vaatimuksia.

## 2 b §

### *Luokkien Y ja Z aineiden lastijäämien päästämistä koskevat edellytykset*

Aluksen jokainen säiliö, josta purettu luokkaan Y kuuluvaa korkean viskositeetin kiinteytyvää tai pysyvästi kelluvaa ainetta, on lopputyhjennyksen jälkeen esipestävä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen VI lisäyksen mukaisesti ja esipesussa syntyneet pesuvedet on jätettävä sataman vastaanottolaitteeseen ennen kuin alus lähtee purkusatamasta.

Aluksen jokainen säiliö, josta purettu luokkaan Y kuuluvaa pysyvästi kelluvaa ainetta, jonka viskositeetti on vähintään 50 millipascalialla 20 celsiusasteen lämpötilassa ja/tai joiden sulamispiste on vähintään 0 celsiusastetta, on lopputyhjennyksen jälkeen esipestävä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen VI lisäyksen mukaisesti ja kaikki esipesussa syntyneet pesuvedet on jätettävä sataman vastaanottolaitteeseen ennen kuin alus lähtee purkusatamasta.

Luokkaan Y kuuluvien aineiden päästäminen muissa kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa ja luokkaan Z kuuluvien aineiden päästäminen on sallittu, jos:

- 1) aineet tyhjenetään aluksen menettelytapaohjekirjan mukaisesti;
- 2) jokainen tällaista ainetta sisältänyt säiliö esipestään lopputyhjennyksen jälkeen ennen aluksen lähtöä purkusatamasta ja kaikki esipesussa syntyneet pesuvedet toimitetaan sataman vastaanottolaitteistoon; tai
- 3) ryhdytään nimetyn tarkastajan vaatimiin MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 16 säännön 8 kohdassa mainittuihin vaihtoehtoihin toimenpiteisiin.

Säiliöön 1 tai 2 momentissa tarkoitettua toimenpiteen jälkeen laskettava vesi voidaan tyhjentää mereen noudattaen 2 d §:ssä säädettyjä edellytyksiä.

## 2 c §

### *Saastuneiden painolastivesien päästämistä koskevat edellytykset*

Lastisäiliöön purkamisen ja tarvittaessa esipesun jälkeen otettu painolastivesi voidaan päästää mereen:

- 1) noudattaen 2 d §:ssä säädettyjä vaatimuksia; tai
- 2) jos säiliö on pesty siten, että painolastivesi sisältää alle yhden miljoonasosan aiemmin kuljetettua ainetta, ja alus on vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta veden syvyyden ollessa vähintään 25 metriä.

## 2 d §

### *Vaatimukset haitallisen nestemäisen aineen päästön toteuttamiselle*

Edellä 2 a §:n 2 momentissa, 2 b §:n 4 momentissa ja 2 c §:ssä tarkoitettu haitallisen nestemäisen aineen tai sitä sisältävän seoksen päästäminen mereen on sallittu, jos:

- 1) alus kulkee reitillään vähintään 7 solmun nopeudella tai, jos aluksella ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella;
- 2) päästö johdetaan vedenalaisesta tyhjennysaukosta vesiviivan alapuolelle ylittämättä aukon suunnittelun mukaista enimmäismäärää; ja

3) päästö tapahtuu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta ja paikassa, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä.

Mitä edellä 1 momentin 2 kohdassa säädetään, ei koske ennen vuotta 2007 rakennetuilta aluksilta tehtäviä luokan Z päästöjä.

## 6 §

### *Menettelytapaohjekirja*

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on noudatettava aluksen säiliöiden tyhjennystä ja pesua koskevaa menettelytapaohjekirjaa siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

---

## 9 §

### *Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta*

Kemikaalisäiliöaluksen päällikkö vastaa siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan, pesuvesi tyhjennetään ja merkinnät lastipäiväkirjaan tehdään tämän luvun ja MARPOL-yleissopimuksen II liitteen määräysten mukaisesti.

Satamissa, joissa puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamien tarkastajien on tarkastettava, että eri luokkiin kuuluvien lastien purkaminen, alusten säiliöiden ja putkistojen pesu, merkinnät lastipäiväkirjaan ja muut näihin verrattavat toimenpiteet suoritetaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen mukaisesti. Aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaa tarkastuksen kustannuksista.

---

## 4 a luku

### **Pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäiseminen**

## 1 §

### *Pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden veteen poistamisen kielto*

Pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden poistaminen veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Mitä 1 §:ssä säädetään, ei koske pakattujen haitallisten aineiden laskemista veteen, jos laskeminen on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi.

## 5 luku

### **Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ja harmaan veden päästöjen ehkäiseminen**

## 1 §

### *Käsitlemättömän käymäläjäteveden ja hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden päästökielto ja -rajoitus*

Käsitlemättömän ja hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden päästäminen alukselta veteen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kielletty, ellei tässä pykälässä säädetä muuta.

Käsitlemättömää käymäläjätevettä saa päästää suomalaiselta matkustaja-alukselta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä tarkoitettujen erityisalueiden ulkopuolella, muulta suomalaiselta alukselta merialueesta riippumatta ja muulta ulkomaiselta alukselta kuin matkustaja-alukselta Suomen talousvyöhykkeellä etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta.

Hienonnettua ja desinfioidua käymäläjätevettä saa päästää suomalaiselta matkustaja-alukselta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä tarkoitettujen erityisalueiden ulkopuolella, muulta suomalaiselta alukselta Suomen vesialueen ulkopuolella ja muulta ulkomaiselta alukselta kuin matkustaja-alukselta Suomen talousvyöhykkeellä etäämpänä kuin 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta.

Jos käymäläjätevesi on säilytetty erillisessä tankissa tai se on peräisin tiloista, joissa kuljetetaan eläviä eläimiä, 2 tai 3 momentissa tarkoitettu päästö on tehtävä aluskohtaisesti määritetyllä tyhjennysnopeudella aluksen kulkiessa vähintään 4 solmun nopeudella. Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen aluksen osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti lasketun aluskohtaisen tyhjennysnopeuden.

Sen lisäksi, mitä 2 ja 3 momentissa säädetään, polaarisilla vesialueilla käsitlemättömän tai hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden päästöt suomalaiselta alukselta on sallittu vain mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10. Polaarisilla vesialueilla 2 ja 3 momentissa tarkoitettut etäisyydet lasketaan jäähyllystä tai kiintojäystä.

## 1 a §

### *Käsitellyn käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus*

Käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen alukselta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tai tätä pienemmästä aluksesta, joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä ja jonka rungon pituus on yli 24 metriä, veteen Suomen aluevesillä on kielletty.

Käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen alukselta sisävesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on sallittu MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti hyväksytyllä käsittelylaitteistolla käsiteltä käymäläjätevettä edellyttäen, että päästö ei tuota näkyviä kelluvia kiintoaineita eikä aiheuta ympäröivän veden värimuutosta.

Polaarisilla vesialueilla 2 momentin nojalla tehtävä käsitellyn käymäläjäteveden päästö suomalaiselta alukselta tulee tehdä mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, jäähyllystä, kiintojäystä tai alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10.

## 1 b §

### *Harmaan veden päästökielto*

Harmaan veden päästäminen veteen on kielletty Suomen aluevesillä aluksesta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tai tätä pienemmästä aluksesta, joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä ja jonka rungon pituus on yli 24 metriä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua päästökieltoa ei sovelleta ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja sopimus- tai valtiosopimus pohjaisesti.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulla aluksella on ennen toisen valtion alueelta Suomen aluevesille saapumista pystyttävä osoittamaan aluksen konepäiväkirjaan tai muuhun aluksen päiväkirjaan tehdyin merkinnöin, että aluksen laitaventiili on suljettu Suomen aluevesille saavuttaessa viimeistään aluevesirajalla, jollei harmaan veden päästäminen ole ollut 2 §:n mukaan sallittua. Kotimaan liikenteen aluksissa laitaventiili tulee olla suljettuna koko merimatkan ajan, kun alus liikennöi Suomen aluevesillä. Lisäksi tilanteessa, jossa alus on jättänyt harmaata vettä satamaan, aluksen konepäiväkirjaan tai muuhun aluksen päiväkirjaan on merkittävä tiedot siitä, milloin ja missä suomalaisessa satamassa harmaata vettä on jätetty sekä satamaan jätetyn harmaan veden määrä.

## 5 §

### *ISPP-todistuskirja*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvalltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

## 6 luku

### **Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen**

## 1 §

### *Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto*

Kiinteän jätteen poistaminen veteen alukselta on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella, ellei tässä luvussa säädetä toisin.

## 1 a §

### *Edellytykset ruokajätteen poistamiselle veteen*

Ruokajätteen päästäminen alukselta Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaiselta alukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella sijaitsevalla MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisella erityisalueella tai polaarisisäisillä vesialueilla on sallittu, jos:

1) alus kulkee reitillään mahdollisimman etäällä ja vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, jäähyllystä tai kiintojäätä;

2) ruokajäte on hienonnettu tai jauhettu ja se voi kulkea sellaisen seulan läpi, jonka aukot ovat enintään 25 millimetriä; ja

3) ruokajäte ei sisällä mitään jäämiä muista jätteistä.

Sen lisäksi mitä 1 momentissa säädetään, on ruokajätteen poistaminen suomalaiselta alukselta polaarilla vesialueilla sallittu vain polaarisaännöstön II-A osan 5 luvun vaatimusten mukaisesti ja Antarktiksien alueella lisäksi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 6 säännön mainitulla alueella soveltuvien määräysten mukaisesti.

Ruokajätteen päästäminen suomalaiselta alukselta mainitun liitteen mukaisten erityisalueiden ja polaaristen vesialueiden ulkopuolella on sallittu, jos alus on kulussa reitillään mahdollisimman etäällä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä. Aluksen on oltava vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai, jos ruokajäte on jauhettu ja hienonnettu enintään 25 millimetrin kokoon, vähintään 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta.

Sen estämättä mitä 1 momentissa säädetään, ruokajätteen päästäminen kiinteältä tai kelluvalta alustalta, joka sijaitsee yli 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, sekä kaikilta muilta aluksilta, jotka ovat tällaisten alustojen vieressä tai enintään 500 metrin etäisyydellä niistä, on sallittu edellyttäen, että ruokajäte on hienonnettu tai jauhettu ja se voi kulkea sellaisen seulan läpi, jonka aukot ovat enintään 25 millimetriä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä kiinteän jätteen hienonnuksilaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa 1–4 momentissa tarkoitettuja määräyksiä kiinteän jätteen veteen poistamisesta erityisalueella.

## 1 b §

### *Edellytykset kiinteiden irtolastien lastijäämien poistamiselle veteen*

Lastijäämien päästäminen alukselta on sallittu, jos:

1) alus kulkee reitillään mahdollisimman kaukana ja vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä;

2) kyseisiä lastijäämiä ei voida ottaa talteen yleisesti saatavilla olevilla lastinpurkumenetelmillä;

3) lastijäämät eivät sisällä aineita, jotka on luokiteltu meriympäristölle haitallisiksi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen I lisäyksessä esitettyjen perusteiden mukaisesti;

4) ruumanpesuveden sisältämät puhdistusaineet tai lisäaineet eivät sisällä aineita, jotka on luokiteltu meriympäristölle haitallisiksi; ja

5) SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 1-1 säännön 2 kappaleessa määritellyt kiinteät irtolastit, viljaa lukuun ottamatta, on luokiteltu mainitun lisäyksen mukaisesti ja laivaaja ilmoittaa, ovatko ne haitallisia meriympäristölle.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, meriympäristölle haitattomien lastijäämien päästäminen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaiselta alukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolisella MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisella erityisalueella tai polaarilla vesialueella on sallittu vain, jos:

1) lastijäämä on sekoittuneena pesuveteen;

2) aluksen lähtösatama ja seuraava määräsatama sijaitsevat kyseisellä alueella;

3) alus ei näiden satamien välillä poikkea kyseisen alueen ulkopuolella; ja

4) mainituissa satamissa ei ole saatavana riittäviä vastaanottolaitteistoja.

Polaarisilla vesialueilla edellytetään lisäksi, että päästö tehdään mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10.

## 1 c §

### *Edellytykset muun kiinteän jätteen poistamiselle veteen*

Eläinten ruhojen poistaminen suomalaisalukselta mereen MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisten erityisalueiden ja polaaristen vesialueiden ulkopuolella on sallittua mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta ottaen huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön laatimat ohjeet.

Aluksen lastiruuman, kannen tai ulkopintojen pesuvettä, joka sisältää puhdistusaineita tai lisäaineita, saa poistaa mereen, jos nämä aineet on luokiteltu meriympäristön kannalta ei-haitallisiksi.

## 2 §

### *Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa*

---

Mitä 1 a ja 1 b §:ssä säädetään aluksen kulussa olostä, ei sovelleta ruokajätteen päästöihin, kun alus on kulussa reitillään, jos on selvää, että näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella aiheuttaa välittömän terveysriskin aluksella oleville ihmisille.

---

## 7 luku

### **Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen**

## 6 §

### *IAPP-todistuskirja*

---

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

## 9 b §

### *Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto*

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetystä pesuvedestä eroteltujen jäämien, jotka eivät täytä Kansainvälisen merenkulkujärjestön pesuvesien päästöstandardeja, päästäminen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisesta aluksesta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn käsittelemättömän pesuveden päästäminen veteen on kielletty Suomen vesialueella.

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistetun pesuveden päästäminen veteen on kielletty Suomen vesialueella.

Mitä 1–3 momentissa säädetään, ei koske pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästämistä veteen, jos:

1) päästäminen on tarpeen aluksen tai sillä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi; tai

2) pesuveden tai jäämien päästäminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta ja kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin veteen pääsyn estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty ennen vaurioitumista ja sen jälkeen.

## 7 a luku

### **Alusten energiatehokkuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen**

#### 6 §

##### *IEE-todistuskirja*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan toistaiseksi voimassa olevana.

## 8 luku

### **Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet**

#### 13 §

##### *Painolastivesitodistuskirja*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 ja joka kuuluu painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan, lukuun ottamatta kelluvia lauttoja sekä muita painolastivesiyleissopimuksen liitteen E-1 säännössä tarkoitettuja kelluvia yksiköitä, on oltava painolastiyleissopimuksen mukainen todistuskirja.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella suomalaiselle alukselle painolastivesitodistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa todistuskirjan myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

## 8 a luku

## **Aluskierrätys**

### 2 §

#### *Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat*

---

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella suomalaiselle alukselle 1 ja 2 momentissa tarkoitettut todistuskirjat Hongkongin yleissopimuksen mallien mukaisina. Todistuskirjat myönnetään sillä edellytyksellä, että alus täyttää Hongkongin yleissopimuksen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama luokituslaitos voi antaa todistuskirjat myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä.

---

### 12 luku

## **Valvonta ja hallintopakko**

### 6 §

#### *Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät*

---

Rajavartiolaitoksen on analysoitava digitaalisesti kaikki aluspäästödirektiivillä perustetun eurooppalaisen satelliittipohjaisen pilaantumisen paikannuspalvelun kautta vastaanotetut korkean luotettavuustason hälytykset ja vähintään 25 prosentissa tällaisista hälytyksistä todennettava, onko kyseessä laitton päästö. Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava mainitun paikannuspalvelun kautta, todentaako se korkean luotettavuustason päästön, ja syyt mahdolliselle todentamatta jättämiselle.

### 9 §

#### *Virka-apu*

---

Virka-avusta aluspäästömaksua koskevassa asiassa säädetään 14 luvun 7 §:ssä.

### 15 §

#### *Hallintopakko*

Liikenne- ja viestintävirasto, kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, Lupa- ja valvontavirasto, Rajavartiolaitos ja Tulli voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

- 1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;
- 2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla kuin 1 kohdassa tarkoitetuin tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetelty palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

## 18 §

### *Raportointi Euroopan komissiolle*

Rajavartiolaitos ja Liikenne- ja viestintävirasto vastaavat toimivaltuuksiensa mukaisesti aluspäästödirektiivin 10 a artiklan mukaisten tietojen ilmoittamisesta komission perustaman aluspäästödirektiivissä tarkoitetun sähköisen raportointivälineen kautta.

## 13 luku

### **Erinäiset säännökset**

## 1 §

### *Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen*

---

Aluksen tarkastuksen tilaajan on maksettava nimetylle tarkastajalle palkkio tämän suorittamasta tähän lakiin tai sen perusteella annettuihin säännöksiin tai määräyksiin perustuvasta toimenpiteestä tai sellaisen perusteella annettavasta asiakirjasta. Tarkempia säännöksiä palkkion suuruudesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

---

## 3 §

### *Rangaistussäännökset*

---

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin:

- 1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn päästökieltoa;
- 2) 2 luvun 3 §:n 1 ja 2 momentin ja 4 §:n mukaisia öljysäiliöaluksia koskevia vaatimuksia;
- 3) 2 luvun 3 §:n 4 momentin ja 8 §:n mukaisia öljyn kuljettamista koskevia kieltoja;
- 4) 2 a luvun 1 §:n 1 momentin STS-siirroille osoitettuja alueita, 2 §:n 1 momentin STS-siirtosuunnitelmaa, 3 §:n 1–3 momentin ennakoilmoitusvelvollisuutta ja 4 §:n STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevia pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä;
- 5) 4 luvun 2 §:n mukaista haitallisten nestemäisten aineiden päästökieltoa;
- 6) 4 luvun 4 §:n mukaisia kemikaalisäiliöaluksia koskevia rakenne- ja laitevaatimuksia;
- 7) 4 a luvun 1 §:n mukaista pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden veteen poistamisen kieltoa;
- 8) 5 luvun 1 tai 1 a §:n mukaista käsittelemättömän, hienonnetun ja desinfioidun tai käsitellyn käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta tai 1 b §:n mukaista harmaan veden päästökieltoa;
- 9) 6 luvun 1 §:n mukaista kiinteän jätteen veteen poistamiskieltoa;

10) 7 luvun 5 ja 7 §:n sekä 11 §:n 3 momentin mukaisia ilmaan menevien päästöjen rajoittamiseksi vaadittuja laitevaatimuksia kuten dieselmootoreita ja jätteenpolttouuneja koskevia vaatimuksia tai polttoaineita koskevia vaatimuksia;

11) 7 luvun 9 b §:n mukaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämien ja pesuvesien päästökieltoa;

12) 7 luvun 11 §:n 1 ja 2 momentin mukaista jätteen polttokieltoa ja päästörajoitusta;

13) MRV-asetuksen 8–11, 11a ja 12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia;

14) 8 luvun 1 §:n mukaista haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltoa;

15) 8 luvun 5 §:n mukaista käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoa;

16) aluskierrätysasetuksen 4 artiklan tai 12 artiklan 2 kohdan mukaista kieltoa tai rajoitusta asentaa vaarallisia materiaaleja aluksiin tai käyttää vaarallisia materiaaleja aluksissa;

17) aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa tai tämän lain 8 a luvun 3 §:ssä säädettyä aluksen kierrättämistä tai purkamista tai niiden valmistelua koskevaa velvoitetta;

18) 9 luvun 1–4 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta;

19) 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää jätteet satamaan;

20) 10 luvun 3 §:n mukaista jätteistä ilmoittamisvelvollisuutta;

21) 11 luvun 1 §:n mukaista öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta taikka;

22) 11 luvun 2 §:n mukaista muun haitallisen aineen kuin öljyn päästöstä tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta;

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta* sakkoon.

Hallinnollisista seuraamuksista, joita voidaan määrätä laivanisännälle toimimisesta vastoin tämän lain säännöksiä, säädetään lain 14 luvussa.

## 8 §

### *Muutoksenhaku*

Muuhun kuin 12 luvun 14 §:ssä sekä tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

## 14 luku

### **Hallinnollinen aluspäästömaksu**

## 1 §

### *Aluspäästömaksu*

Aluspäästömaksu voidaan määrätä muun kuin huviveneen tai huvialuksen laivanisännälle, joka rikkoo:

1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn päästökieltoa;

2) 4 luvun 2 §:n mukaista haitallisten nestemäisten aineiden päästökieltoa;

3) 4 a luvun 1 §:n mukaista pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden veteen poistamisen kieltoa;

4) 5 luvun 1 tai 1 a §:n mukaista käsittelemättömän, hienonnetun ja desinfioidun tai käsitellyn käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta tai 1 b §:n mukaista harmaan veden päästökieltoa;

5) 6 luvun 1 §:n mukaista kiinteän jätteen veteen poistamiskieltoa;

6) 7 luvun 9 b §:n mukaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämien ja pesuvesien päästökieltoa.

Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat aluspäästömaksusta yhteisvastuullisesti.

Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökiellon rikkomisesta määrätään aluspäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilte huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Aluspäästömaksun määrää Rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksessa asiasta päättää merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö. Ennen maksun määräämistä asiassa on pyydetävä lausunto Rajavartiolaitoksen esikunnan oikeudelliselta osastolta.

Jos aluspäästömaksun määrä ylittää 100 000 euroa, maksun määrää Rajavartiolaitoksessa erityinen aluspäästömaksulautakunta, jonka jäsenet nimeää Rajavartiolaitoksen esikunta. Lautakunnassa on kolme/viisi jäsentä ja lautakunnan puheenjohtajalla tulee olla tehtävän edellyttämä riittävä oikeudellinen asiantuntemus. Lautakunnassa asian esittelee merivartioston komentaja. Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta poliisiin, Tullin, Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen aluksiin.

## 2 §

### *Aluspäästömaksun määrä*

Edellä 1 §:n 1 momentin 1, 2 ja 4–6 kohdassa tarkoitetun aluspäästömaksun määrään sovelletaan lain liitteenä olevia maksutaulukoita. Mainitun momentin kohtien nojalla määrättävien maksujen vähimmäis- ja enimmäismääristä säädetään seuraavasti:

- 1) 1 kohdassa tarkoitetun maksun osalta lain liitteessä 1;
- 2) 2 kohdassa tarkoitetun maksun osalta lain liitteessä 2;
- 3) 4 kohdassa tarkoitetun maksun osalta lain liitteessä 3;
- 4) 5 kohdassa tarkoitetun maksun osalta lain liitteessä 4; ja
- 5) 6 kohdassa tarkoitetun maksun osalta lain liitteessä 5.

Edellä 1 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetun aluspäästömaksun määrä saa olla enintään 100 000 euroa.

Maksun määrässä tulee huomioida:

- 1) päästön luonne, vakavuus ja kesto;
- 2) vastuussa olevan laivanisännän syyllisyyden tai tuottamuksen aste;
- 3) päästön ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheuttamat vahingot sekä tapauksen mukaan vaikutukset kalastukseen, matkailuun ja rannikkoyhteisöihin;
- 4) vastuussa olevan laivanisännän taloudellinen maksukyky;
- 5) rikkomisesta vastuussa olevan laivanisännän saama tai odotettavissa oleva taloudellinen hyöty tapauksen mukaan;
- 6) vastuussa olevan laivanisännän toteuttamat toimenpiteet päästön estämiseksi tai sen vaikutusten lieventämiseksi;
- 7) se, missä määrin rikkomisesta vastuussa oleva laivanisäntä on tehnyt yhteistyötä toimivaltaisen viranomaisen kanssa, mukaan lukien toimet, joilla pyritään kiertämään tai estämään toimivaltaisen viranomaisen suorittama asianmukainen tarkastus tai muu tutkinta; ja
- 8) vastuussa olevan yhtiön tai muun oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön mahdolliset aiemmat rikkomukset, joissa on kyse alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta.

### 3 §

#### *Vapautus aluspäästömaksusta ja maksun kohtuullistaminen*

Aluspäästömaksu voidaan jättää määräämättä tai maksua voidaan alentaa, jos maksuvelvollinen osoittaa, että maksun määrääminen olisi sellaisen hätä- tai onnettomuustilanteen, johon ei voida soveltaa 2 luvun 2 §:n, 4 luvun 3 §:n, 4 a luvun 1 §:n 2 momentin, 5 luvun 2 §:n, 6 luvun 2 §:n ja 7 luvun 9 b §:n 4 momentin poikkeussäännöksiä, taikka muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi ilmeisen kohtuutonta.

### 4 §

#### *Aluspäästömaksun toissijaisuus*

Aluspäästömaksua ei voida määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus.

### 5 §

#### *Toimet aluspäästömaksun määräämisen turvaamiseksi*

Rajavartiolaitos voi pysäyttää aluksen 12 luvun 11 ja 12 §:ssä säädetyillä edellytyksillä, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi. Pysäyttämispäätös voidaan tehdä perustellusta syystä ennen maksupäätöksen tekemistä. Aluksen matkan jatkamisen ehdoksi voidaan määrätä, että Rajavartiolaitokselle asetetaan riittävä rahavakuus mahdollisen maksuvelvollisuuden täyttämiseksi. Vakuuden tallettamisesta on voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931) säädetään. Vakuus on palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiselle ei enää ole.

Pysäyttämispäätöstä ja vakuuden asettamispäätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Jos aluspäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus tai jos ei muutoin enää ole perusteita aluksen pysäyttämiseksi, pysäytysmääräys on välittömästi peruutettava. Päätös aluksen pysäyttämisestä on voimassa enintään 14 päivää päätöksen antamisesta lukien.

Ulkomaisen aluksen matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle.

### 6 §

#### *Poikkeus tilaisuuteen tulla kuulluksi*

Jos 5 §:n 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tarkoituksen toteutuminen saattaa muuten vaarantua, asian saa ratkaista asianosaista kuulematta.

Aluksen päällikkö voi edustaa maksuvelvollista aluspäästömaksua koskevissa asioissa.

### 7 §

*Virka-apu aluspäästömaksua koskevassa asiassa*

Viranomaisen on annettava Rajavartiolaitokselle aluspäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

8 §

*Aluspäästömaksun määräämisen määräaika*

Aluspäästömaksua ei voida määrätä, kun päästöstä on kulunut kolme vuotta.

9 §

*Aluspäästömaksun täytäntöönpano*

Aluspäästömaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

15 luku

**Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut**

1 §

*Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu*

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklan 13 kohdassa tarkoitettulle yhtiölle, jonka aluksen mainitun asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä tai 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytön alatavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuustase on mainitun asetuksen 3 artiklan 42 kohdassa tarkoitettua todentamiskauden kesäkuun 1 päivänä alijäämäinen eli sen arvo on alle 0, on määrättävä seuraamusmaksu (*kasvihuonekaasuintensiteettimaksu*). Vaatimustenmukaisuustaseen laskentaan sovelletaan tämän lain liitteessä 2 olevia kaavoja.

2 §

*Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu*

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklan 13 kohdassa tarkoitettulle yhtiölle, jonka alus tekee raportointikaudella vähintään yhden mainitun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisen satamakäynnin, on määrättävä seuraamusmaksu (*maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu*).

3 §

*Seuraamusmaksun määrääminen ja rahamäärä*

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut määrää Liikenne- ja viestintävirasto.  
Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos on kulunut yli kolme vuotta siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on tapahtunut.

Kasvihuonekaasuintensiteettimaksun rahamäärään sovelletaan liitteenä 6 olevan taulukon kaavoja. Jos aluksella on vaatimustenmukaisuusali jäämä kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena, rahamäärä kerrotaan kaavalla  $1 + (n - 1)/10$ , jossa n on niiden peräkkäisten raportointikausien lukumäärä, joiden osalta yhtiöön sovelletaan kyseistä alusta koskevaa 1 tai 2 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua. Jos aluksella ei ole raportointikaudella yhtään satamakäyntiä unionissa ja se on edellisellä raportointikaudella lainannut etukäteen vaatimustenmukaisuusali jäämää, kerrotaan seuraamusmaksun rahamäärä 1,1:llä.

Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävän maksun rahamäärä saadaan kertomalla 1,5 euroa laiturissa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella ja niiden tuntien pyöristetyllä kokonaismäärällä, jotka alus oli laiturissa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisesti.

#### 4 §

##### *Seuraamusmaksun täytäntöönpano*

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

#### 5 §

##### *Kertomus seuraamusmaksutulojen käyttämisestä*

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kertomukset edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetuista maksuista kertyvien tulojen tai niitä vastaavan rahallisen arvon käyttämisestä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklan 11 kohdan mukaisesti.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 5 luvun 1 b §, 7 luvun 9 b §:n 3 momentti ja 15 luvun 2 § tulevat kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä tammikuuta 2030.

---

## LIIKTEET

### Liite 1.

14 luvun 1 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina

Päästön öljymäärä litroissa	Aluksen bruttovetoisuus		
	< 400 GT	400–4 999 GT	≥ 5 000 GT
vähemmän kuin 50	3 600–10 800	7 200–21 600	10 800–32 400
50–199 litraa	3 600–10 800	7 200–21 600	10 800–32 400
sekä jokaiselta alkavalta 50 litralta, joka ylittää 50 litraa	250–750	500–1 500	750–2 250
200–999 litraa	4 350–13 050	8 700–26 100	13 050–39 150
sekä jokaiselta alkavalta 100 litralta, joka ylittää 200 litraa	500–1 500	1 000–3 000	1 500–4 500
1 000–25 999 litraa	8 350–25 050	16 700–50 100	25 050–75 150
sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta, joka ylittää 1 000 litraa	650–1 950	1 300–3 900	1 950–5 850
26 000–100 000 litraa	24 600–73 800	49 200–147 600	73 800–221 400
sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta, joka ylittää 26 000 litraa	750–2 250	1 500–4 500	2 250–6 750
101 000 litraa	80 850–242 550	161 700–485 100	242 550–727 650
sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta, joka ylittää 101 000 litraa	750–2 250	1 500–4 500	2 250–6 750

## Liite 2.

### 14 luvun 1 §:n 1 momentin 2 kohdan nojalla määrättävän aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina jokaista päästettyä kuutiometriä kohden

Aineen luokka	Päästö tehdään 4 luvun 2 d §:n purkuvaatimusten mukaisesti	Päästön tehdään noudattamatta yhtä tai useampaa 4 luvun 2 d §:n purkuvaatimuksista
X	1 800–5 400	2 700–8 100
Y jähmettyvät, kelluvat aineet	1 800–5 400	2 700–8 100
Y muut aineet	870–2 610	1 305–3 915
Z	510–1 530	765–2 295

## Liite 3.

### 14 luvun 1 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettualuspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina

Päästö	Aluksen tyyppi			
	Matkustaja- alukset, 12– 500 henkilöä	Matkustaja- alukset, 501– 1500 henkilöä	Matkustaja- alukset, yli 1500 henkilöä	Muut kuin matkustaja- alukset
Käsittelemätön käymäläjätevesi (5 luvun 1 §)	26 100–78 300	78 300–234 900	156 600–469 800	26 100– 78 300
Hienonnettu ja desinfioitu käymäläjätevesi (5 luvun 1 §)	17 400–52 200	52 200–156 600	104 400–313 200	17 400– 52 200
Käsitelty käymäläjätevesi (5 luvun 1 b §)	8 700–26 100	26 100–78 300	52 200–156 600	8 700–26 100
Harmaa vesi (5 luvun 1 c §)	8 700–26 100	26 100–78 300	52 200–156 600	8 700–26 100

**Liite 4.****14 luvun 1 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaisen aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina**

A) Kiinteiden irtolastien lastijäämät: aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina

<b>Päästön tyyppi</b>	<b>Aluksen bruttovetoisuus</b>		
	<b>&lt; 400 GT</b>	<b>400–4 999 GT</b>	<b>≥ 5 000 GT</b>
Meriympäristölle haitalliset aineet	90 000–270 000	180 000–540 000	360 000–1 080 000
Aineet, jotka eivät ole haitallisia meriympäristölle	25 125–75 375	50 250–150 750	100 500–301 500

B) Ruokajäte ja muut kiinteät jätteet: maksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina jokaista alkavaa vuorokautta kohti, jolloin päästö on tapahtunut

<b>Päästölaji</b>	<b>Aluksen bruttovetoisuus</b>			
	<b>Matkustaja-alukset, 12–500 henkilöä</b>	<b>Matkustaja-alukset, 501–1500 henkilöä</b>	<b>Matkustaja-alukset, yli 1500 henkilöä</b>	<b>Muut kuin matkustaja-alukset</b>
Ruokajäte	5 400–6 600	16 200–19 800	32 400–39 600	5 400–6 600
Muut kiinteät jätteet (muovit, kotitalousjäte, tuhka, aluksen toiminnasta syntyvät jätteet)	36 000–44 000	108 000–132 000	216 000–264 000	36 000–44 000

**Liite 5.****14 luvun 1 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaisen aluspäästömaksun vähimmäis- ja enimmäismäärä euroina**

<b>Päästölaji</b>	<b>Yhteenlaskettu konetehto (MW)</b>			
	<b>&lt;10 MW</b>	<b>10–20 MW</b>	<b>&gt;20–40 MW</b>	<b>&gt;40 MW</b>
Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetystä pesuvedestä erotellut jäämät, jotka eivät täytä Kansainvälisen merenkulkujärjestön päästöstandardeja	22 680–68 040	45 360–136 080	90 720–272 160	136 080–408 240
Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetty käsittelemätön pesuvesi jokaista alkavaa vuorokautta kohti, jolloin päästö on tapahtunut	15 120–45 360	30240–90720	60480–181440	90 720–272 160
Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetty käsitelty pesuvesi jokaista alkavaa vuorokautta kohti, jolloin päästö on tapahtunut	12 060–36 180	24 120–72 360	48 240–144 720	72 360–217 080

## Liite 6.

### Aluksen vaatimustenmukaisuustaseen ja kasvihuonekaasuintensiteettimaksun laskentakaavat.

#### A. Aluksen vaatimustenmukaisuustaseen laskentakaavat

a) Aluksen vaatimustenmukaisuustase uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteetin osalta on laskettava seuraavalla kaavalla:

$$\begin{aligned} & \text{Vaatimustenmukaisuustase [gCO}_{2\text{eq}}] \\ & = (\text{GHGIE}_{\text{target}} - \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \left[ \sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \right] \end{aligned}$$

jossa:

$\text{gCO}_{2\text{eq}}$	Hiilidioksidiekvivalentti grammoissa
$\text{GHGIE}_{\text{target}}$	4 artiklan 2 kohdan mukainen aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin raja-arvo
$\text{GHGIE}_{\text{actual}}$	Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin vuotuinen keskiarvo asianomaisella raportointikaudella

Jos alus kuuluu jääluokkaan IC, IB, IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan, yhtiö voi joulukuun 31 päivään 2034 asti pyytää, että jääolosuhteissa kulkemisesta johtuva lisäenergiantulutus jätetään pois.

Jos alus kuuluu jääluokkaan IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan, yhtiö voi pyytää, että aluksen teknisistä ominaisuuksista johtuva lisäenergiantulutus jätetään pois.

Molemmissa tapauksissa, joissa lisäenergiantulutus jätetään pois, edellä esitettyä vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa polttoaineen massan  $M_i$  arvot korvataan liitteessä V määritellyllä polttoaineen mukautetulla massalla  $M_{iA}$  ja vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa käytettävä  $\text{GHGIE}_{\text{actual}}$ -arvo lasketaan uudelleen vastaavilla  $M_{iA}$ -arvoilla.

b) Aluksen vaatimustenmukaisuustase mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien liikenteen polttoaineiden alataavoitteen osalta on laskettava seuraavalla kaavalla:

$$CB_{RFNBO}[MJ] = \left( 0,02 \times \left( \sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times \text{LCV}_i \right) \right) - \left( \sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times \text{LCV}_i \right)$$

jossa

$CB_{RFNBO}$	Vaativustenmukaisuustase megajouleina (MJ) 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitteiden osalta
$\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista polttoaineista ja/tai polttoaineista, joilla saadaan 5 artiklassa tarkoitettuja vastaavia kasvihuonepäästöjen vähennyksiä, käytetyn energian vuotuinen määrä

## B. Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteettimaksun laskentakaava

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteettimaksun määrä lasketaan seuraavasti:

a) Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu aluksen kasvihuonekaasuintensiteetin vaatimustenmukaisuustaseen osalta uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti

$$\text{Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu} = \frac{|\text{Vaativustenmukaisuustase}|}{GHGIE_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$$

jossa

Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu	Lain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitetun uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklan mukaista kasvihuonekaasuintensiteettitavoitetta koskevaan vaatimustenmukaisuustaseeseen perustuvan maksun rahamäärä euroina
Vaativustenmukaisuustase	Tämän liitteen A osan kaavojen mukaan laskettava aluksen kasvihuonekaasuintensiteetin vaatimustenmukaisuustaseen absoluuttinen arvo
$GHGIE_{\text{actual}}$	Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin vuotuinen keskiarvo asianomaisella raportointikaudella

b) Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevan alatavoitteen osalta

Jos aluksen muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden vaatimustenmukaisuustaseen arvo on positiivinen, kasvihuonekaasuintensiteettimaksun määrä lasketaan seuraavasti:

$$\begin{aligned} &\text{Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu (muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet)} \\ &= \frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d \end{aligned}$$

jossa

Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu

Lain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitetun uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaista muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytön alatavoitetta koskevaan vaatimustenmukaisuustaseeseen perustuvan maksun rahamäärä euroina

**CB** RFNBO

Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden vaatimustenmukaisuustaseen arvo

Pd

Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja aluksen laitteistojen kanssa yhteensopivien fossiilisten polttoaineiden hintaero

## 4.

### **Laki**

#### **sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 63 kohta  
sellaisena kuin se on laissa 1379/2025 ja  
*lisätään* 1 §:n 2 momenttiin uusi 64 kohta, seuraavasti:

#### 1 §

Tässä laissa säädetään seuraavien rangaistusluonteisten hallinnollisten seuraamusten täytäntöönpanosta:

- 
- 63) eräiden tekoälyjärjestelmien valvonnasta annetun lain (1377/2025) 4 luvussa tarkoitetut seuraamusmaksut;
  - 64) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 14 luvun 1 §:ssä tarkoitettu aluspäästömaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Petteri Orpo**

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

## Laki

### merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 ja 7 b luku, sellaisena kuin niistä on 3 luku osaksi laeissa 1005/2010, 669/2021, 1116/2024 ja 463/2025 ja 7 b luku laeissa 1116/2024 ja 463/2025,  
*muutetaan* 1 luvun 2 §:n 2, 9–11 ja 14 kohta, 2 luvun 1 §, 7 §:n 3 mom. ja 9 §, 4 luvun 1 ja 2 §, 6 §:n 1 mom. ja 9 §:n 1 ja 2 mom., 5 luvun 1 ja 1 a § ja 5 §:n 3 mom., 6 luvun 1 §:n 1 mom. ja 2 §:n 2 mom., 7 luvun 6 §:n 3 mom. ja 9 b §, 7 a luvun 6 §:n 2 mom., 8 luvun 13 §, 8 a luvun 2 §:n 3 mom., 12 luvun 9 §:n 2 mom. ja 15 ja 18 §, 13 luvun 1 §:n 2 mom., 3 §:n 2 mom. ja 8 §:n 1 mom. sekä lain liitteet,  
sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 §, 2 luvun 1 ja 9 §, 6 §:n 1 mom. ja 9 §:n 1 ja 2 mom., 6 luvun 1 §:n 1 mom. ja 2 §:n 2 mom. ja 12 luvun 18 § laissa 669/2021, 4 luvun 1 § ja 8 luvun 13 § laissa 990/2018, 5 luvun 1 § laeissa 669/2021 ja 1116/2024, 2 luvun 7 §:n 3 mom., 5 luvun 1 a § ja 5 §:n 3 mom., 7 luvun 6 §:n 3 mom. ja 9 b §, 7 a luvun 6 §:n 2 mom. ja 8 §:n 1 mom., 8 a luvun 2 §:n 3 mom. ja lain liitteet laissa 1116/2024, 12 luvun 15 § laissa 706/2025 sekä 13 luvun 3 §:n 2 mom. osaksi laeissa 473/2016, 275/2017, 628/2017, 669/2021 ja 1116/2024, sekä  
*lisätään* 1 luvun 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1116/2024, uusi 15 a, 30 a ja 41 b kohta, 2 lukuun uusi 1 ja 1 b §, 4 lukuun uusi 2 a–d §, 5 lukuun uusi 1 b §, 6 lukuun uusi 1 a–c §, 12 luvun 6 §:ään uusi 4 mom. ja 13 luvun 3 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 473/2016, 275/2017, 628/2017, 669/2021 ja 1116/2024, uusi 6 mom. sekä lakiin uusi 4 a, 14 ja 15 luku ja uusi 3–6 liite seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 luku

1 luku

**Yleiset säännökset**

**Yleiset säännökset**

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

2) AFS-yleissopimuksella alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

2) *AFS-yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 92–93/2010) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

*Voimassa oleva laki*

9) alusjäterikodirektiivillä alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

10) aluskierrätysasetuksella aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

11) alusliikennepalvelun tarjoajalla alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

14) haitallisella aineella öljyä, ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z, käymäläjäteveettä, kiinteää jätettä ja sellaista aineiden seosta, jossa muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta;

*(uusi momentti)*

*(uusi momentti)*

*Ehdotus*

9) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

10) *alusliikennepalvelun tarjoajalla* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

11) *aluspäästädirektiivillä* alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta annettujen kansainvälisten normien noudattamisen valvonnasta ja pilaamisrikoksista määrättävistä hallinnollisista seuraamuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

14) *haitallisella aineella* öljyä, ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z, käymäläjäteveettä, kiinteää jätettä, pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesiä ja jäämiä sekä sellaista aineiden seosta, jossa muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta;

15 a) *hienonnetulla ja desinfioidulla käymäläjätevedellä* käymäläjäteveettä, joka on hienonnettu ja desinfioitu asianmukaisesti hyväksytyllä hienonnus- ja desinfiointilaitteistolla;

30 a) *laivanisännällä* sellaista aluksen omistajaa, yhtiötä, muuta organisaatiota tai henkilöä tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa alukseen ja sen operointiin liittyvissä kysymyksissä; laivanisäntään rinnastetaan tässä laissa sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa alukseen ja sen operointiin liittyviä kysymyksiä;

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*(uusi momentti)*

41 b) *polaarisilla vesialueilla* arktisia ja antarktisia vesiä siten kuin ne on määritelty IMO:n polaarilla vesialueilla purjehtivia aluksia koskevassa säännöstössä, joka on annettu päätöslauselmalla MEPC.264(68);

2 luku

2 luku

**Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen  
ehkäiseminen**

**Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen  
ehkäiseminen**

1 §

1 §

*Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset*

*Öljyn päästökielto*

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella, ellei tässä luvussa säädetä toisin.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, öljypitoista seosta ei saa päästää veteen aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta sisävesialueella eikä Suomen aluevesillä alueella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu päästökielto koskee myös öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden veteen päästämistä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Päästökielto ei kuitenkaan koske öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvan hiilivedyn tai muun sen kaltaisesti aluksella käytettävän haitallisen aineen päästämistä ulkomaiselta alukselta veteen Suomen talousvyöhykkeellä.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu päästökielto ja päästörajoitus koskevat myös öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden veteen päästämistä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Päästökielto ja päästörajoitus eivät kuitenkaan koske öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvan hiilivedyn tai muun sen kaltaisesti aluksella käytettävän haitallisen aineen päästämistä ulkomaiselta alukselta veteen Suomen talousvyöhykkeellä.

*Voimassa oleva laki*

Öljypäästöön ei saa lisätä vettä, kemikaaleja tai muita aineita päästörajoitusten kiertämiseksi.

*(uusi pykälä)*

*Ehdotus*

Öljypäästöön ei saa lisätä vettä, kemikaaleja tai muita aineita päästörajoitusten kiertämiseksi.

1 a §

*Edellytykset öljypitoisen veden päästämiseksi aluksen konehuoneesta*

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen veteen aluksen konehuoneesta on sallittu, jos:

- 1) alus kulkee reitillään;
- 2) aluksella on toiminnassa hallinnon hyväksymää mallia olevat öljynsuodatuslaitteet, jotka varmistavat, että poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 miljoonasosaa;
- 3) öljypitoinen seos ei ole peräisin öljysäiliöalusten lastinsiirtopumpputilojen kuvuista; ja
- 4) öljypitoiseen seokseen ei öljysäiliöalusten kohdalla ole sekoittunut öljylastin jäännöksiä.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, seuraavissa tapauksissa edellytetään, että aluksen öljynsuodatuslaitteessa on MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 14 säännön 7 kappaleen mukainen hälytysjärjestelmä ja tyhjennyksen automaattinen pysähtymistoiminto:

- 1) Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sellaisen aluksen osalta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400;
- 2) Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolisilla MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisilla erityisalueilla sellaisen suomalaisen aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, osalta; ja
- 3) kaikilla merialueilla sellaisen suomalaisen aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 10 000.

Polaarisilla vesialueilla, Suomen sisävesialueella sekä Suomen aluevesillä alueella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta, päästöt aluksen konehuoneesta on kuitenkin aina kielletty.

(uusi pykälä)

1 b §

*Edellytykset öljypitoisen veden päästämiseksi  
öljysäiliöaluksen lastialueelta erityisalueiden  
ulkopuolella*

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen suomalaisen öljysäiliöaluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, lastialueelta veteen on sallittu MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisten erityisalueiden ulkopuolella polaarisia vesialueita lukuun ottamatta, jos:

- 1) alus kulkee reitillään;
- 2) päästö tehdään vähintään 50 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta;
- 3) veteen pääsevän öljyn määrä ei millään hetkellä ylitä 30 litraa meripeninkulmaa kohden;
- 4) veteen päästetyn öljyn määrä ei ylitä 1/30 000 sen lastin kokonaismäärästä, josta jäännös muodosti osan; ja
- 5) aluksella on toiminnassa mainitun liitteen 31 säännössä vaadittu öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmä sekä 29 säännössä vaadittu jätesäiliöjärjestely.

7 §

*IOPP-todistuskirja*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirjan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavojen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

7 §

*IOPP-todistuskirja*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirjan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavojen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

9 §

9 §

*Porauslautat ja muut alustat*

*Porauslautat ja muut alustat*

MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä tarkoitettuihin kiinteisiin ja kelluviin porauslauttoihin, jotka toimivat merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyödyntämisessä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä muihin alustoihin sovelletaan:

MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä tarkoitettuihin kiinteisiin ja kelluviin porauslauttoihin, jotka toimivat merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyödyntämisessä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä muihin alustoihin sovelletaan:

- 1) 1 luvun 6 §:n 2 momentin säännöstä haitallisten aineiden sekoittamisesta;
- 2) tämän luvun 1–4 §:n säännöksiä öljypäästöistä ja niiden ehkäisemisestä; ja
- 3) tämän luvun 6 §:n 2–4 momentin säännöksiä koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta.

- 1) 1 luvun 6 §:n 2 momentin säännöstä haitallisten aineiden sekoittamisesta;
- 2) tämän luvun 1, 1 a, 1 b ja 2–4 §:n säännöksiä öljypäästöistä ja niiden ehkäisemisestä; ja
- 3) tämän luvun 6 §:n 2–4 momentin säännöksiä koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta.

4 luku

4 luku

**Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**

**Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**

1 §

1 §

*Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus*

*Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus*

MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 6 säännössä tarkoitettuihin luokkiin X, Y tai Z kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen sovelletaan mainitun liitteen määräyksiä. (29.6.2021/669) [HE 71/2021]

Haitalliset nestemäiset aineet jaetaan haitallisuutensa perusteella neljään luokkaan (X, Y, Z, OS) noudattaen, mitä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 6 säännössä määrätään.

Jos nestemäinen aine ei kuulu luokkaan X, Y tai Z, aine arvioidaan II liitteen mukaisesti sen kuljettamiseen sovellettavien menettelyjen arvioimiseksi.

Sellaisten meriympäristölle haitallisten nestemäisten aineiden, joita ei ole arvioitu ja luokiteltu II liitteen mukaisesti, kuljettaminen ja päästäminen mereen on kielletty. Jos nestemäistä ainetta ei ole luokiteltu, aine voidaan arvioida II liitteen mukaisesti sen väliaikaiseen kuljettamiseen sovellettavien menettelyjen arvioimiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta myöntää haitallisen nestemäisen aineen luokitusta koskevan

Liikenne- ja viestintävirasto voi yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta myöntää haitallisen nestemäisen aineen luokitusta koskevan

*Voimassa oleva laki*

poikkeuksen, kun kyseistä ainetta kuljetetaan kotimaan liikenteessä edellyttäen, että luokitussäännösten noudattaminen aiheuttaisi kohtuutonta hankaluutta tai kohtuuttomia kustannuksia ja olisi vähäiseen ympäristölle aiheutuvan vahingon vaaraan nähden aiheetonta.

2 §

*Haitallisen nestemäisen aineen päästökielto ja päästörajoitukset*

Haitallisen nestemäisen aineen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

*(uusi pykälä)*

*(uusi pykälä)*

*Ehdotus*

poikkeuksen, kun kyseistä ainetta kuljetetaan kotimaan liikenteessä edellyttäen, että luokitussäännösten noudattaminen aiheuttaisi kohtuutonta hankaluutta tai kohtuuttomia kustannuksia ja olisi vähäiseen ympäristölle aiheutuvan vahingon vaaraan nähden aiheetonta.

2 §

*Haitallisten nestemäisten aineiden päästökielto*

Luokkaan X, Y tai Z kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella, ellei tässä luvussa säädetä muuta.

Haitallisen nestemäisen aineen ja sitä sisältävän seoksen tyhjentäminen veteen suomalaisesta aluksesta polaarilla vesialueilla on kielletty.

2 a §

*Luokan X aineiden lastijäämien päästämistä koskevat edellytykset*

Aluksen jokainen yksittäinen säiliö, josta on purettu luokkaan X kuuluvaa ainetta, on lopputyhjennyksen jälkeen esipestävä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 6 kappaleen mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta.

Säiliöön 1 momentin mukaisesti toteutetun esipesun jälkeen laskettava vesi voidaan päästää mereen noudattaen 2 d §:ssä säädettyjä vaatimuksia.

2 b §

*Luokkien Y ja Z aineiden lastijäämien päästämistä koskevat edellytykset*

Aluksen jokainen säiliö, josta purettu luokkaan Y kuuluvaa korkean viskositeetin kiinteytyvää tai pysyvästi kelluvaa ainetta, on

lopputyhjennyksen jälkeen esipestävä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen VI lisäyksen mukaisesti ja esipesussa syntyneet pesuvedet on jätettävä sataman vastaanottolaitteeseen ennen kuin alus lähtee purkusatamasta.

Aluksen jokainen säiliö, josta purettu luokkaan Y kuuluvaa pysyvästi kelluvaa ainetta, jonka viskositeetti on vähintään 50 millipascalia 20 celsiusasteen lämpötilassa ja/tai joiden sulamispiste on vähintään 0 celsiusastetta, on lopputyhjennyksen jälkeen esipestävä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen VI lisäyksen mukaisesti ja kaikki esipesussa syntyneet pesuvedet on jätettävä sataman vastaanottolaitteeseen ennen kuin alus lähtee purkusatamasta.

Luokkaan Y kuuluvien aineiden päästäminen muissa kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa ja luokkaan Z kuuluvien aineiden päästäminen on sallittu, jos:

1) aineet tyhjenetään aluksen menettelytapaohjekirjan mukaisesti;

2) jokainen tällaista ainetta sisältänyt säiliö esipestään lopputyhjennyksen jälkeen ennen aluksen lähtöä purkusatamasta ja kaikki esipesussa syntyneet pesuvedet toimitetaan sataman vastaanottolaitteistoon; tai

3) ryhdytään nimetyn tarkastajan vaatimiin MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 16 säännön 8 kohdassa mainittuihin vaihtoehtoisin toimenpiteisiin.

Säiliöön 1 tai 2 momentissa tarkoitetun toimen jälkeen laskettava vesi voidaan tyhjentää mereen noudattaen 2 d §:ssä säädettyjä edellytyksiä.

(uusi pykälä)

2 c §

*Saastuneiden painolastivesien päästämistä koskevat edellytykset*

Lastisäiliöön purkamisen ja tarvittaessa esipesun jälkeen otettu painolastivesi voidaan päästää mereen:

1) noudattaen 2 d §:ssä säädettyjä vaatimuksia; tai

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2) jos säiliö on pesty siten, että painolastivesi sisältää alle yhden miljoonasosan aiemmin kuljetettua ainetta, ja alus on vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta veden syvyyden ollessa vähintään 25 metriä.

*(uusi pykälä)*

2 d §

*Vaatimukset haitallisen nestemäisen aineen päästön toteuttamiselle*

Edellä 2 a §:n 2 momentissa, 2 b §:n 4 momentissa ja 2 c §:ssä tarkoitettu haitallisen nestemäisen aineen tai sitä sisältävän seoksen päästäminen mereen on sallittu, jos:

1) alus kulkee reitillään vähintään 7 solmun nopeudella tai, jos aluksella ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella;

2) päästö johdetaan vedenalaisesta tyhjennysaukosta vesiviivan alapuolelle ylittämättä aukon suunnittelun mukaista enimmäismäärää; ja

3) päästö tapahtuu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta ja paikassa, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä.

6 §

6 §

*Menettelytapaohjekirja*

*Menettelytapaohjekirja*

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystään kuuluvan on pidettävä lastipäiväkirjaa lastia koskevista toimenpiteistä ja lastin tyhjentämisessä tapahtuneista vahingoista siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystään kuuluvan on noudatettava aluksen säiliöiden tyhjennystä ja pesua koskevaa menettelytapaohjekirjaa siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

9 §

9 §

*Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta*

*Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta*

Kemikaalisäiliöaluksen päällikkö vastaa siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan,

Kemikaalisäiliöaluksen päällikkö vastaa siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan,

*Voimassa oleva laki*

pesuvesi tyhjenetään ja merkinnät lastipäiväkirjaan tehdään MARPOL-yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen määräysten mukaisesti.

Satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamien tarkastajien on tarkastettava, että eri luokkiin kuuluvien lastien lastaus ja purkaminen, alusten säiliöiden ja putkistojen pesu, merkinnät lastipäiväkirjaan ja muut näihin verrattavat toimenpiteet suoritetaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen mukaisesti. Aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaa tarkastuksen kustannuksista.

(uusi luku)

**Aluksista aiheutuvien  
käymäläjätevesipäästöjen ja harmaan  
veden päästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Ehdotus*

pesuvesi tyhjenetään ja merkinnät lastipäiväkirjaan tehdään tämän luvun ja MARPOL-yleissopimuksen II liitteen määräysten mukaisesti.

Satamissa, joissa puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamien tarkastajien on tarkastettava, että eri luokkiin kuuluvien lastien purkaminen, alusten säiliöiden ja putkistojen pesu, merkinnät lastipäiväkirjaan ja muut näihin verrattavat toimenpiteet suoritetaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen mukaisesti. Aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaa tarkastuksen kustannuksista.

4 a luku

**Pakattuina meritse kuljetettavien  
haitallisten aineiden aiheuttaman meren  
pilaantumisen ehkäiseminen**

1 §

*Pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten  
aineiden veteen poistamisen kieltö*

Pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden poistaminen veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Mitä 1 §:ssä säädetään, ei koske pakattujen haitallisten aineiden laskemista veteen, jos laskeminen on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi.

5 luku

**Aluksista aiheutuvien  
käymäläjätevesipäästöjen ja harmaan  
veden päästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus*

Käsittlemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen sisävesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään. Suomen aluevesillä on kielletty käsittlemättömän ja käsitellyn jäteveden päästäminen veteen aluksesta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tai tätä pienemmästä aluksesta, joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä.

*(uusi momentti)*

*(uusi momentti)*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen aluksen osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti lasketun aluskohtaisen tyhjennysnopeuden, jolla käsittlemätöntä käymäläjätevetä saa päästää veteen suomalaisesta aluksesta yli 12

*Käsittlemättömän käymäläjäteveden ja hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden päästökielto ja -rajoitus*

Käsittlemättömän ja hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden päästäminen alukselta veteen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kielletty, ellei tässä pykälässä säädetä muuta.

Käsittlemätöntä käymäläjätevetä saa päästää suomalaiselta matkustaja-alukselta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä tarkoitettujen erityisalueiden ulkopuolella, muulta suomalaiselta alukselta merialueesta riippumatta ja muulta ulkomaiselta alukselta kuin matkustaja-alukselta Suomen talousvyöhykkeellä etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta.

Hienonnettua ja desinfioidua käymäläjätevetä saa päästää suomalaiselta matkustaja-alukselta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä tarkoitettujen erityisalueiden ulkopuolella, muulta suomalaiselta alukselta Suomen vesialueen ulkopuolella ja muulta ulkomaiselta alukselta kuin matkustaja-alukselta Suomen talousvyöhykkeellä etäämpänä kuin 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta.

*Jos käymäläjätevesi on säilytetty erillisessä tankissa tai se on peräisin tiloista, joissa kuljetetaan eläviä eläimiä, 2 tai 3 momentissa tarkoitettu päästö on tehtävä aluskohtaisesti määritetyllä tyhjennysnopeudella aluksen kulkiessa vähintään 4 solmun nopeudella.* Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen aluksen

*Voimassa oleva laki*

meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti.  
(*uusi momentti*)

*Ehdotus*

osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti lasketun aluskohtaisen tyhjennysnopeuden.

Sen lisäksi, mitä 2 ja 3 momentissa säädetään, polaarisisävesialueilla käsittelemättömän tai hienonnetun ja desinfioidun käymäläjäteveden päästöt suomalaiselta alukselta on sallittu vain mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10. Polaarisisävesialueilla 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen etäisyydet lasketaan jäähyllystä tai kiintojäystä.

1 a §

*Käsitellyn käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus*

Käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen alukselta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tai tätä pienemmästä aluksesta, joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä ja jonka rungon pituus on yli 24 metriä, veteen Suomen aluevesillä on kielletty.

Käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen alukselta sisävesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on sallittu MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti hyväksytyllä käsittelylaitteistolla käsiteltyä käymäläjätevettä edellyttäen, että päästö ei tuota näkyviä kelluvia kiintoaineita eikä aiheuta ympäröivän veden värimuutosta.

Polaarisissa vesialueilla 2 momentin nojalla tehtävä käsitellyn käymäläjäteveden päästö suomalaiselta alukselta tulee tehdä mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, jäähyllystä, kiintojäystä tai alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10.

1 a §

*Harmaan veden päästökielto  
(pykälän numerointi muuttuu)*

5 §

1 b §

*Harmaan veden päästökielto*

5 §

*ISPP-todistuskirja**ISPP-todistuskirja*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää *katsastuksen perusteella* suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

## 6 luku

## 6 luku

**Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen****Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen**

## 1 §

## 1 §

*Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus**Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto*

Kiinteän jätteen poistaminen veteen alukselta on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Kiinteän jätteen poistaminen veteen alukselta on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella, ellei tässä luvussa säädetä toisin.

*(uusi pykälä)*

1 a §

*Edellytykset ruokajätteen poistamiselle veteen*

Ruokajätteen päästäminen alukselta Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaiselta alukselta myös Suomen

vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella sijaitsevalla MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisella erityisalueella tai polaarisisäisillä vesialueilla on sallittu, jos:

1) alus kulkee reitillään mahdollisimman etäällä ja vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, jäähyllystä tai kiintojäädästä;

2) ruokajäte on hienonnettu tai jauhettu ja se voi kulkea sellaisen seulan läpi, jonka aukot ovat enintään 25 millimetriä; ja

3) ruokajäte ei sisällä mitään jäämiä muista jätteistä.

Sen lisäksi mitä 1 momentissa säädetään, on ruokajätteen poistaminen suomalaiselta alukselta polaarisisäisillä vesialueilla sallittu vain polaarisisäisyyden II-A osan 5 luvun vaatimusten mukaisesti ja Antarktiksien alueella lisäksi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 6 säännön mainitulla alueella soveltuvien määräysten mukaisesti.

Ruokajätteen päästäminen suomalaiselta alukselta mainitun liitteen mukaisten erityisalueiden ja polaaristen vesialueiden ulkopuolella on sallittu, jos alus on kulussa reitillään mahdollisimman etäällä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä. Aluksen on oltava vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai, jos ruokajäte on jauhettu ja hienonnettu enintään 25 millimetrin kokoon, vähintään 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta.

Sen estämättä mitä 1 momentissa säädetään, ruokajätteen päästäminen kiinteältä tai kelluvalta alustalta, joka sijaitsee yli 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, sekä kaikilta muilta aluksilta, jotka ovat tällaisten alustojen vieressä tai enintään 500 metrin etäisyydellä niistä, on sallittu edellyttäen, että ruokajäte on hienonnettu tai jauhettu ja se voi kulkea sellaisen seulan läpi, jonka aukot ovat enintään 25 millimetriä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä kiinteän jätteen hienonnuksilaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa 1–4 momentissa tarkoitettuja lievempiä määräyksiä kiinteän jätteen veteen hävittämisestä.

(uusi pykälä)

1 b §

*Edellytykset kiinteiden irtolastien  
lastijäämien poistamiselle veteen*

Lastijäämien päästäminen alukselta on sallittu, jos:

1) alus kulkee reitillään mahdollisimman kaukana ja vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä;

2) kyseisiä lastijäämiä ei voida ottaa talteen yleisesti saatavilla olevilla lastinpurkumenetelmillä;

3) lastijäämät eivät sisällä aineita, jotka on luokiteltu meriympäristölle haitallisiksi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen I lisäyksessä esitettyjen perusteiden mukaisesti;

4) ruumanpesuveden sisältämät puhdistusaineet tai lisäaineet eivät sisällä aineita, jotka on luokiteltu meriympäristölle haitallisiksi; ja

5) SOLAS-yleissopimuksen VI/1-1.2 säännössä määritellyt kiinteät irtolastit, viljaa lukuun ottamatta, on luokiteltu mainitun lisäyksen mukaisesti ja laivaaja ilmoittaa, ovatko ne haitallisia meriympäristölle.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, lastijäämien päästäminen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaiselta alukselta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolisella MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisella erityisalueella tai polaariseella vesialueella on sallittu vain, jos aluksen lähtösatama ja seuraava määräsatama sijaitsevat kyseisellä alueella, että alus ei näiden satamien välillä poikkeaa kyseisen alueen ulkopuolella ja että mainituissa satamissa ei ole saatavana riittäviä vastaanottolaitteistoja.

Polaarisilla vesialueilla edellytetään lisäksi, että päästö tehdään mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10.

(uusi pykälä)

1 c §

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Edellytykset muun kiinteän jätteen  
poistamiselle veteen*

Eläinten ruhojen poistaminen suomalaisalukselta mereen MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisten erityisalueiden ja polaaristen vesialueiden ulkopuolella on sallittua mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta ottaen huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön laatimat ohjeet.

Aluksen lastiruuman, kannen tai ulkopintojen pesuvettä, joka sisältää puhdistusaineita tai lisäaineita, saa poistaa mereen, jos nämä aineet on luokiteltu meriympäristön kannalta ei-haitallisiksi.

2 §

*Kiinteän jätteen poistaminen  
poikkeustilanteissa*

---

MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 ja 6 säännön mukaisia aluksen kulussa oloa koskevia vaatimuksia ei sovelleta ruokajätteiden poistamiseen, jos on selvää, että näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella muodostaa välittömän terveystariskin aluksella oleville ihmisille.

---

7 luku

**Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen  
ehkäiseminen**

6 §

*IAPP-todistuskirja*

---

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa *kirjallisesta hakemuksesta* suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavojen

2 §

*Kiinteän jätteen poistaminen  
poikkeustilanteissa*

---

*Mitä 1 a ja 1 b §:ssä säädetään aluksen kulussa olosta, ei sovelleta ruokajätteen päästöihin, kun alus on kulussa reitillään, jos on selvää, että näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella aiheuttaa välittömän terveystariskin aluksella oleville ihmisille.*

---

7 luku

**Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen  
ehkäiseminen**

6 §

*IAPP-todistuskirja*

---

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää *katsastuksen perusteella* suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavojen

*Voimassa oleva laki*

mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määrääjän ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

9 b §

*Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto*

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistamattoman pesueden päästäminen veteen on kielletty aluevesillä.

*(uusi momentti)*

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistetun pesueden ja pesuedestä eroteltujen jäämien päästäminen veteen on kielletty aluevesillä.

*(uusi momentti)*

7 a luku

**Alusten energiatehokkuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen**

*Ehdotus*

mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määrääjän ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

9 b §

*Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto*

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetystä pesuedestä eroteltujen jäämien, jotka eivät täytä Kansainvälisen merenkulkujärjestön pesuvesien päästöstandardeja, päästäminen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisesta aluksesta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn käsittelemättömän pesueden päästäminen veteen on kielletty Suomen vesialueella.

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistetun pesueden päästäminen veteen on kielletty Suomen vesialueella.

Mitä 1–3 momentissa säädetään, ei koske pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästämistä veteen, jos:

1) päästäminen on tarpeen aluksen tai sillä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi; tai

2) pesueden tai jäämien päästäminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta ja kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin veteen pääsyn estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty ennen vaurioitumista ja sen jälkeen.

7 a luku

**Alusten energiatehokkuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen**

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

6 §

*IEE-todistuskirja*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

8 luku

**Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet**

13 §

*Painolastivesitodistuskirja*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa suomalaiselle alukselle kirjallisesta hakemuksesta painolastivesitodistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa todistuskirjan myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä.

Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

8 a luku

**Aluskierrätys**

2 §

*Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat*

6 §

*IEE-todistuskirja*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan toistaiseksi voimassa olevana.

8 luku

**Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet**

13 §

*Painolastivesitodistuskirja*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella suomalaiselle alukselle painolastivesitodistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa todistuskirjan myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

*(2 ja 3 mom. yhdistetään)*

8 a luku

**Aluskierrätys**

2 §

*Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa suomalaiselle alukselle kirjallisesta hakemuksesta 1 ja 2 momentissa tarkoitetut todistuskirjat Hongkongin yleissopimuksen mallien mukaisina. Todistuskirjat annetaan sillä edellytyksellä, että alus täyttää Hongkongin yleissopimuksen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama luokituslaitos voi antaa todistuskirjat myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella suomalaiselle alukselle 1 ja 2 momentissa tarkoitetut todistuskirjat Hongkongin yleissopimuksen mallien mukaisina. Todistuskirjat myönnetään sillä edellytyksellä, että alus täyttää Hongkongin yleissopimuksen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama luokituslaitos voi antaa todistuskirjat myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä.

## 12 luku

**Valvonta ja hallintopakko**

## 6 §

*Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät**(uusi momentti)*

## 15 §

*Hallintopakko*

Liikenne- ja viestintävirasto, Lupa- ja valvontavirasto, kunnan ympäristönsuojeluviranomaiset ja Tulli voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä,

## 12 luku

**Valvonta ja hallintopakko**

## 6 §

*Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät*

Rajavartiolaitoksen on analysoitava digitaalisesti kaikki aluspäästödirektiivillä perustetun eurooppalaisen satelliittipohjaisen pilaantumisen paikannuspalvelun kautta vastaanotetut korkean luotettavuustason hälytykset ja vähintään 25 prosentissa tällaisista hälytyksistä todennettava, onko kyseessä laiton päästö. Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava mainitun paikannuspalvelun kautta, todentaako se korkean luotettavuustason päästön, ja syyt mahdolliselle todentamatta jättämiselle.

## 15 §

*Hallintopakko*

Liikenne- ja viestintävirasto, kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, Lupa- ja valvontavirasto, Rajavartiolaitos ja Tulli voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä,

*Voimassa oleva laki*

jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla kuin 1 kohdassa tarkoitettuun tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

18 §

*Raportointi Euroopan komissiolle*

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava Euroopan komissiolle joka kolmas vuosi raportti siitä, miten Suomen toimivaltaiset viranomaiset ovat soveltaneet alusjäterikosdirektiiviä.

13 luku

**Erinäiset säännökset**

1 §

*Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen*

---

Aluksen tarkastuksen tilaajan on maksettava nimetylle tarkastajalle palkkio tämän suorittamasta tähän lakiin tai sen perusteella annettuihin säännöksiin tai määräyksiin perustuvasta toimenpiteestä tai sellaisen perusteella annettavasta asiakirjasta. Palkkion suuruuden määräytymiseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009) säädetään nimetylle katsastajalle ja aluksenmittaajalle maksettavasta palkkiosta. Tarkempia säännöksiä palkkion suuruudesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

---

*Ehdotus*

jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla kuin 1 kohdassa tarkoitettuun tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

18 §

*Raportointi Euroopan komissiolle*

*Rajavartiolaitos ja Liikenne- ja viestintävirasto vastaavat toimivaltuuksiensa mukaisesti aluspäästädirektiivin 10 a artiklan mukaisesti tietojen ilmoittamisesta komission perustaman aluspäästädirektiivissä tarkoitettun sähköisen raportointivälineen kautta.*

13 luku

**Erinäiset säännökset**

1 §

*Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen*

---

Aluksen tarkastuksen tilaajan on maksettava nimetylle tarkastajalle palkkio tämän suorittamasta tähän lakiin tai sen perusteella annettuihin säännöksiin tai määräyksiin perustuvasta toimenpiteestä tai sellaisen perusteella annettavasta asiakirjasta. Tarkempia säännöksiä palkkion suuruudesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

---

3 §

3 §

*Rangaistussäännökset*

*Rangaistussäännökset*

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin:

1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn, öljypitoisen seoksen tai niihin ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden päästökieltoa tai päästörajoitusta,

1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn päästökieltoa;

2) 2 luvun 3 §:n 1 ja 2 momentin ja 4 §:n mukaisia öljysäiliöaluksia koskevia vaatimuksia,

2) 2 luvun 3 §:n 1 ja 2 momentin ja 4 §:n mukaisia öljysäiliöaluksia koskevia vaatimuksia;

3) 2 luvun 3 §:n 4 momentin ja 8 §:n mukaisia öljyn kuljettamista koskevia kieltoja,

3) 2 luvun 3 §:n 4 momentin ja 8 §:n mukaisia öljyn kuljettamista koskevia kieltoja;

3 a) 2 a luvun 1 §:n 1 momentin STS-siirroille osoitettuja alueita, 2 §:n 1 momentin STS-siirtosuunnitelmaa, 3 §:n 1–3 momentin ennakoilmoitusvelvollisuutta ja 4 §:n STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevia pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,

4) 2 a luvun 1 §:n 1 momentin STS-siirroille osoitettuja alueita, 2 §:n 1 momentin STS-siirtosuunnitelmaa, 3 §:n 1–3 momentin ennakoilmoitusvelvollisuutta ja 4 §:n STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevia pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä;

4) 4 luvun 2 §:n mukaista haitallisten nestemäisten aineiden päästökieltoa ja päästörajoitusta,

5) 4 luvun 2 §:n mukaista haitallisten nestemäisten aineiden päästökieltoa;

5) 4 luvun 4 §:n mukaisia kemikaalisäiliöaluksia koskevia rakenne- ja laitevaatimuksia;

6) 4 luvun 4 §:n mukaisia kemikaalisäiliöaluksia koskevia rakenne- ja laitevaatimuksia;

6) 5 luvun 1 §:n mukaista käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta,

7) 4 a luvun 1 §:n mukaista pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden veteen poistamisen kieltoa;

6 a) 5 luvun 1 a §:n mukaista harmaan veden päästökieltoa,

8) 5 luvun 1 tai 1 a §:n mukaista käsittelemättömän, hienonnetun ja desinfioidun tai käsitellyn käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta tai 1 b §:n mukaista harmaan veden päästökieltoa;

7) 6 luvun 1 §:n mukaista kiinteän jätteen veteen poistamiskieltoa ja poistamisrajoitusta,

9) 6 luvun 1 §:n mukaista kiinteän jätteen veteen poistamiskieltoa;

8) 7 luvun 5 ja 7 §:n sekä 11 §:n 3 momentin mukaisia ilmaan menevien päästöjen rajoittamiseksi vaadittuja laitevaatimuksia kuten dieselmootoreita ja jätteenpolttouneja koskevia vaatimuksia tai polttoaineita koskevia vaatimuksia,

10) 7 luvun 5 ja 7 §:n sekä 11 §:n 3 momentin mukaisia ilmaan menevien päästöjen rajoittamiseksi vaadittuja laitevaatimuksia kuten dieselmootoreita ja jätteenpolttouneja koskevia vaatimuksia tai polttoaineita koskevia vaatimuksia;

8 a) 7 luvun 9 b §:n mukaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökieltoa,

9) 7 luvun 11 §:n 1 ja 2 momentin mukaista jätteen polttokieltoa ja päästörajoitusta,

9 a) MRV-asetuksen 8–11, 11a ja 12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia,

10) 8 luvun 1 §:n mukaista haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltoa,

10 a) 8 luvun 5 §:n mukaista käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoa,

10 b) aluskierrätysasetuksen 4 artiklan tai 12 artiklan 2 kohdan mukaista kieltoa tai rajoitusta asentaa vaarallisia materiaaleja aluksiin tai käyttää vaarallisia materiaaleja aluksissa,

10 c) aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa tai tämän lain 8 a luvun 3 §:ssä säädettyä aluksen kierrättämistä tai purkamista tai niiden valmistelua koskevaa velvoitetta,

11) 9 luvun 1–4 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta,

12) 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää jätteet satamaan,

13) 10 luvun 3 §:n mukaista jätteistä ilmoittamisvelvollisuutta,

14) 11 luvun 1 §:n mukaista öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta taikka,

15) 11 luvun 2 §:n mukaista muun haitallisen aineen kuin öljyn päästöstä tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkoon.

(uusi momentti)

11) 7 luvun 9 b §:n mukaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämien ja pesuvesien päästökieltoa;

12) 7 luvun 11 §:n 1 ja 2 momentin mukaista jätteen polttokieltoa ja päästörajoitusta;

13) MRV-asetuksen 8–11, 11a ja 12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia;

14) 8 luvun 1 §:n mukaista haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltoa;

15) 8 luvun 5 §:n mukaista käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoa;

16) aluskierrätysasetuksen 4 artiklan tai 12 artiklan 2 kohdan mukaista kieltoa tai rajoitusta asentaa vaarallisia materiaaleja aluksiin tai käyttää vaarallisia materiaaleja aluksissa;

17) aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa tai tämän lain 8 a luvun 3 §:ssä säädettyä aluksen kierrättämistä tai purkamista tai niiden valmistelua koskevaa velvoitetta;

18) 9 luvun 1–4 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta;

19) 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää jätteet satamaan;

20) 10 luvun 3 §:n mukaista jätteistä ilmoittamisvelvollisuutta;

21) 11 luvun 1 §:n mukaista öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta taikka;

22) 11 luvun 2 §:n mukaista muun haitallisen aineen kuin öljyn päästöstä tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta;

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkoon.

Hallinnollisista seuraamuksista, joita voidaan määrätä laivanisännälle toimimisesta vastoin tämän lain säännöksiä, säädetään lain 14 luvussa.

8 §

Muutoksenhaku

8 §

Muutoksenhaku

*Voimassa oleva laki*

Muuhun kuin 3 luvun 5 §:ssä ja 12 luvun 14 §:ssä sekä tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

*(uusi luku)*

*Ehdotus*

Muuhun kuin 12 luvun 14 §:ssä sekä tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

14 luku

**Hallinnollinen aluspäästömaksu**

1 §

*Aluspäästömaksu*

Aluspäästömaksu voidaan määrätä muun kuin huviveneen tai huvialuksen laivanisännälle, joka rikkoo:

- 1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn päästökieltoa;
- 2) 4 luvun 2 §:n mukaista haitallisten nestemäisten aineiden päästökieltoa;
- 3) 4 a luvun 1 §:n mukaista pakattuina meritse kuljetettavien haitallisten aineiden veteen poistamisen kieltoa;
- 4) 5 luvun 1 tai 1 a §:n mukaista käsittelemättömän, hienonnetun ja desinfioidun tai käsitellyn käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta tai 1 b §:n mukaista harmaan veden päästökieltoa;
- 5) 6 luvun 1 §:n mukaista kiinteän jätteen veteen poistamiskieltoa;
- 6) 7 luvun 9 b §:n mukaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämien ja pesuvesien päästökieltoa.

Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat aluspäästömaksusta yhteisvastuullisesti.

Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talusvyöhykkeellä tehdystä päästökiellon rikkomisesta määrätään aluspäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerellä tai talusvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Aluspäästömaksun määrää Rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksessa asiasta päättää merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö. Ennen maksun määräämistä asiassa on pyydettävä lausunto Rajavartiolaitoksen esikunnan oikeudelliselta osastolta. Jos aluspäästömaksun määrä ylittää 100 000 euroa, maksun määrää Rajavartiolaitoksessa erityinen aluspäästömaksulautakunta, jonka jäsenet nimeää Rajavartiolaitoksen esikunta. Lautakunnassa on kolme/viisi jäsentä ja lautakunnan puheenjohtajalla tulee olla tehtävän edellyttämä riittävä oikeudellinen asiantuntemus. Lautakunnassa asian esittelee merivartioston komentaja.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta poliisiin, Tullin, Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen aluksiin.

## 2 §

### *Aluspäästömaksun määrä*

Edellä 1 §:n 1 momentin 1–4 ja 6–9 kohdassa tarkoitetun aluspäästömaksun määrään sovelletaan lain liitteenä olevia maksutaulukoita. Mainitun momentin kohtien nojalla määrättävien maksujen vähimmäis- ja enimmäismääristä säädetään seuraavasti:

- 1) 1 kohdassa tarkoitetun maksun osalta lain liitteessä 1;
- 2) 2 kohdassa tarkoitetun maksun osalta lain liitteessä 2;
- 3) 4 kohdassa tarkoitetun maksun osalta lain liitteessä 3;
- 4) 5 kohdassa tarkoitetun maksun osalta lain liitteessä 4; ja
- 5) 6 kohdassa tarkoitetun maksun osalta lain liitteessä 5.

Edellä 1 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetun aluspäästömaksun määrä saa olla enintään 100 000 euroa.

Maksun määrässä tulee huomioida:

- 1) päästön luonne, vakavuus ja kesto;
- 2) vastuussa olevan henkilön syyllisyyden tai tuottamuksen aste;
- 3) päästön ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheuttamat vahingot sekä

tapauksen mukaan vaikutukset kalastukseen, matkailuun ja rannikkoyhteisöihin;

4) vastuussa olevan laivanisännän taloudellinen maksukyky;

5) rikkomisesta vastuussa olevan laivanisännän saama tai odotettavissa oleva taloudellinen hyöty tapauksen mukaan;

6) vastuussa olevan laivanisännän toteuttamat toimenpiteet päästön estämiseksi tai sen vaikutusten lieventämiseksi;

7) se, missä määrin rikkomisesta vastuussa oleva laivanisäntä on tehnyt yhteistyötä toimivaltaisen viranomaisen kanssa, mukaan lukien toimet, joilla pyritään kiertämään tai estämään toimivaltaisen viranomaisen suorittama asianmukainen tarkastus tai muu tutkinta; ja

8) vastuussa olevan yhtiön tai muun oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön mahdolliset aiemmat rikkomukset, joissa on kyse alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta.

### 3 §

#### *Vapautus aluspäästömaksusta ja maksun kohtuullistaminen*

Aluspäästömaksu voidaan jättää määräämättä tai maksua voidaan alentaa, jos maksuvelvollinen osoittaa, että maksun määrääminen olisi sellaisen hätä- tai onnettomuustilanteen, johon ei voida soveltaa 2 luvun 2 §:n, 4 luvun 3 §:n, 4 a luvun 1 §:n 2 momentin, 5 luvun 2 §:n, 6 luvun 2 §:n ja 7 luvun 9 b §:n 4 momentin poikkeussäännöksiä, taikka muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi ilmeisen kohtuutonta.

### 4 §

#### *Aluspäästömaksun toissijaisuus*

Aluspäästömaksua ei voida määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta

teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus.

5 §

*Toimet aluspäästömaksun määräämisen turvaamiseksi*

Rajavartiolaitos voi pysäyttää aluksen 12 luvun 11 ja 12 §:ssä säädetyillä edellytyksillä, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi. Pysäyttämispäätös voidaan tehdä perustellusta syystä ennen maksupäätöksen tekemistä. Aluksen matkan jatkamisen ehdoksi voidaan määrätä, että Rajavartiolaitokselle asetetaan riittävä rahavakuus mahdollisen maksuvelvollisuuden täyttämiseksi. Vakuuden tallettamisesta on voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931) säädetään. Vakuus on palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiselle ei enää ole.

Pysäyttämispäätöstä ja vakuuden asettamispäätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Jos aluspäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus tai jos ei muutoin enää ole perusteita aluksen pysäyttämiseksi, pysäytysmääräys on välittömästi peruutettava. Päätös aluksen pysäyttamisestä on voimassa enintään 14 päivää päätöksen antamisesta lukien.

Ulkomaisen aluksen matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle.

6 §

*Poikkeus tilaisuuteen tulla kuulluksi*

Jos 5 §:n 1 momentissa tarkoitettun päätöksen tarkoituksen toteutuminen saattaa muuten vaarantua, asian saa ratkaista asianosaista kuulematta.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

Aluksen päällikkö voi edustaa maksuvelvollista aluspäästömaksua koskevissa asioissa.

7 §

*Virka-apu aluspäästömaksua koskevassa asiassa*

Viranomaisen on annettava Rajavartiolaitokselle aluspäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

8 §

*Aluspäästömaksun määräämisen määräaika*

Aluspäästömaksua ei voida määrätä, kun päästöstä on kulunut kolme vuotta.

9 §

*Aluspäästömaksun täytäntöönpano*

Aluspäästömaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

*(voimassa oleva 7 b luku)*

15 luku

**Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut**

1 §

*Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu*

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklan 13 kohdassa tarkoitetulle yhtiölle, jonka aluksen mainitun asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä tai 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytön alatavoitetta koskeva

vaatimustenmukaisuustase on mainitun asetuksen 3 artiklan 42 kohdassa tarkoitettujen todentamiskauden kesäkuun 1 päivänä alijäämäinen eli sen arvo on alle 0, on määrättävä seuraamusmaksu (*kasvihuonekaasuintensiteettimaksu*). Vaatimustenmukaisuustaseen laskentaan sovelletaan tämän lain liitteessä 2 olevia kaavoja.

2 §

*Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu*

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklan 13 kohdassa tarkoitettulle yhtiölle, jonka alus tekee raportointikaudella vähintään yhden mainitun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisen satamakäynnin, on määrättävä seuraamusmaksu (*maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu*).

3 §

*Seuraamusmaksun määrääminen ja rahamäärä*

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen määrää Liikenne- ja viestintävirasto.

Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos on kulunut yli kolme vuotta siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on tapahtunut.

Kasvihuonekaasuintensiteettimaksun rahamäärään sovelletaan liitteenä 6 olevan taulukon kaavoja. Jos aluksella on vaatimustenmukaisuusalijäämä kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena, rahamäärä kerrotaan kaavalla  $1 + (n - 1)/10$ , jossa  $n$  on niiden peräkkäisten raportointikausien lukumäärä, joiden osalta yhtiöön sovelletaan kyseistä alusta koskevaa 1 tai 2 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua. Jos aluksella ei ole raportointikaudella yhtään satamakäyntiä unionissa ja se on edellisellä

raportointikaudella lainannut etukäteen vaatimustenmukaisuusylijäämää, kerrotaan seuraamusmaksun rahamäärä 1,1:llä.

Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävän maksun rahamäärä saadaan kertomalla 1,5 euroa laiturissa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella ja niiden tuntien pyöristetyllä kokonaismäärällä, jotka alus oli laiturissa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisesti.

4 §

*Seuraamusmaksun täytäntöönpano*

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

5 §

*Kertomus seuraamusmaksutulojen  
käytämisestä*

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kertomukset edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetuista maksuista kertyvien tulojen tai niitä vastaavan rahallisen arvon käyttämisestä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklan 11 kohdan mukaisesti.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .  
Sen 5 luvun 1 b §, 7 luvun 9 b §:n 3 momentti  
ja 15 luvun 2 § tulevat kuitenkin voimaan  
vasta 1 päivänä tammikuuta 2030.

---

# Laki

## sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 63 kohta  
sellaisena kuin se on laissa 1379/2025 ja  
*lisätään* 1 §:n 2 momenttiin uusi 64 kohta, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 §

Tässä laissa säädetään seuraavien rikosoikeudellisten täytäntöönpanosta:

63) eräiden tekoälyjärjestelmien valvonnasta annetun lain (1377/2025) 4 luvussa tarkoitetut seuraamusmaksut.  
*(uusi momentin kohta)*

1 §

Tässä laissa säädetään seuraavien rangaistusluonteisten hallinnollisten seuraamusten täytäntöönpanosta:

63) eräiden tekoälyjärjestelmien valvonnasta annetun lain (1377/2025) 4 luvussa tarkoitetut seuraamusmaksut;  
64) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 14 luvun 1 §:ssä tarkoitettu aluspäästömaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .