



Liikenne- ja viestintäministeriö

ASIA: VN/33115/2025 - Hallituksen esitysluonnos merenkulun ympäristönsuojelulain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta sekä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

Suomen Varustamot ry kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esitysluonnoksesta merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamiseksi.

Esityksen tausta

Esityksen ensisijaisena tavoitteena on panna täytäntöön EU:n päivitetty aluspäästädirektiivi (2024/3101), jolla tehostetaan MARPOL-yleissopimuksen vastaisten päästöjen valvontaa ja seuraamuksia koko unionin alueella. **Merenkulun ympäristönsuojelulakia päivitetään juuri nyt, koska direktiivi edellyttää jäsenvaltioiden siirtyvän rikosoikeudellisista seuraamuksista kohti hallinnollisia seuraamusmaksuja**, jotta kynnys yhtiöiden saattamiseksi vastuuseen laittomista päästöistä madaltuu. Samalla lain päästökieltoäännökset kirjoitetaan auki selkeyden vuoksi, ja lakiin sisällytetään aiempien vuosien kansalliset päästökieltopäätökset.

Keskeisimmät muutokset ja uusi aluspäästömaksu

Esityksen merkittävin uudistus on uusi hallinnollinen seuraamusmaksu, ”aluspäästömaksu”, joka korvaa aiemman öljypäästömaksun ja laajentaa sen soveltamisalaa huomattavasti. Jatkossa maksu voidaan määrätä paitsi öljypäästöistä, myös haitallisten nestemäisten aineiden, pakattujen haitallisten aineiden, käymäläjätevesien, kiinteän jätteen sekä rikkipesurien jäämien laittomista päästöistä.

Kansallisena lisänä aluspäästömaksu ulotetaan koskemaan myös vuonna 2024 lakiin säädettyjä uusia päästökieltoja:

- Harmaan veden ja käsitellyn käymäläjäteveden päästökieltoja Suomen aluevesillä.
- Rikkipesureiden puhdistamattoman pesuveden (avoimen kierron pesurit) sekä vuodesta 2029 alkaen myös puhdistetun pesuveden ja lietteen päästökieltoja.

Ankara objektiivinen vastuu – merkittävä muutos varustamoille

Suomen Varustamot korostaa jäsenistölleen, että Suomen hallitus esittää, että aluspäästömaksu perustuu ankaraan **objektiiviseen vastuuseen**. Tämä juridinen termi, tarkoittaa käytännössä **vastuuta ilman syyllisyyttä**. Toisin kuin rikosoikeudellisessa vastuussa, viranomaisen ei tarvitse osoittaa laivanisännän tai miehistön toimineen tahallisesti tai huolimattomasti; maksuvelvollisuus syntyy pelkästään sillä perusteella, että päästön voidaan osoittaa olevan peräisin kyseisestä aluksesta. Vastaava malli on ollut käytössä öljypäästöissä vuodesta 2005, sen laajentaminen kattamaan kaikki MARPOL-päästöt ja uudet kansalliset kiellot on huomattava muutos. Vastuu kohdistuu suoraan laivanisäntään, eli tahoon, joka käyttää aluksessa tosiasiallista määräämisvaltaa. Järjestelmä on rakennettu siten, että laivanisäntä vastaa hallinnollisesti yhtiönä, kun taas miehistön jäsenet voivat edelleen joutua henkilökohtaiseen rikosoikeudelliseen vastuuseen, jos he aiheuttavat päästön tahallaan.

Seuraamusmaksujen suuruus ja määrääminen

Aluspäästömaksun määrä **Rajavartioloitus**. Yli 100 000 euron suuruiset maksut ratkaistaan monijäsenisessä aluspäästömaksulautakunnassa. Maksujen suuruus määritellään päästötyyppikohtaisten maksutaulukoiden perusteella, joissa enimmäismäärä on yleensä kolminkertainen vähimmäismäärään nähden.

Lopulliseen aluspäästömaksun suuruuteen vaikuttavat muun muassa päästön luonne, laivanisännän syyllisyyden aste, taloudellinen maksukyky, saavutettu hyöty ja yhteistyö viranomaisten kanssa.



Kohtuullistaminen ja vapautuminen maksusta

Laivanisäntä voi vapautua maksusta tai se voidaan jättää määräämättä vain, jos hän kykenee osoittamaan maksun olevan ilmeisen kohtuutonta hätä- tai onnettomuustilanteen vuoksi. Vapautuminen onnettomuustilanteessa edellyttää näyttöä siitä, että kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi oli ryhdytty sekä ennen vauriota että sen jälkeen. Näyttötaakka näistä tilanteista on laivanisännällä itsellään.

Uusi laki ja aluspäästömaksujärjestelmä on tarkoitettu tulemaan voimaan 6.7.2027. Rikkipesureiden pesuvesien ja harmaan veden osalta noudatetaan porrastettua aikataulua vuosina 2029 ja 2030.

Esityksen taustatiedoissa tunnustetaan, että esimerkiksi Itämeren erityisaluemääräysten vuoksi matkustaja-alusten on jo nyt jätettävä käymäläjätevetensä satamiin, jos niitä ei käsitellä asianmukaisesti aluksella. SV korostaa, että kansallinen harmaan veden päästökielto (2030) asettaa laivayhtiöille ja satamille merkittävän haasteen, sillä harmaita jätevesiä syntyy kauppa-aluksissa moninkertainen määrä verrattuna käymäläjätevesiin ja näitä myös joissain tapauksissa säilytetään erillään käymäläjätevesistä. Suomen Varustamoiden jäsenyrityksissä on jo aloitettu tekemään rakenteellisia muutoksia kauppa-aluksiin, jotta suurempia määriä harmaita jätevesiä voidaan säilyttää aluksissa. Satamat tulisi ottaa tämän huomioon jätteiden mitoituksessa sekä jätteiden toimitukseen liittyvissä käytännön järjestelyssä. Esitysluonnoksessa todetaan myös tavoite, ettei öljyn tai muiden jätteiden päästäminen mereen saisi olla taloudellisesti kannattavampaa kuin niiden jättäminen satamaan.

Suomen Varustamot ry korostaa, että seuraamusmaksujen lisäksi toinen hyvä toimenpide laittomien aluspäästöjen ehkäisemiseksi on varmistaa, että satamilla on riittävä kapasiteetti vastaanottaa jätteitä, jotka syntyvät aluksen tavanomaisesta operoinnista. Se tarkoittaa käytännössä, että sataman jätehuolto täytyy myös olla kohtuuhintaista ja järjestetty siten, ettei tämä viivästytä aluksen satamavierailua. Vuonna 2030 päästökieltojen laajentuessa **aluevesillämme kattamaan aluksen harmaita jätevesiä viranomaisten tulisi varmistaa, että on lakivelvoite sisällyttävä harmaavedet satamilta perittävään aluksen jätehuoltomaksuun.** Jos näin ei toimita on rikki, että kauppa-alukset purkavat laillisesti harmaita jätevesiä Itämereen kansanvälisillä merialueilla, Suomen aluevesialueen ulkopuolella.

Suomen Varustamot ry ei esitä muutoksia hallituksen esitysluonnokseen, mutta korostamme, että ankaraan objektiiviseen vastuuseen perustuva seuraamusjärjestelmä asettaa varustamoille entistä tiukemman huolellisuusvelvoitteen. **Tulevaisuudessa on kriittistä, että laivayhtiöt sisäistävät uuden vastuumallin ja varmistavat alustensa teknisen kunnan sekä miehistön ohjeistuksen vastaamaan kiristyvää sääntely ympäristöä.**

Mats Björkendahl
Erityisasiantuntija
Suomen Varustamot ry