

Asia: VN/22626/2023

**Hallituksen esitys merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksesta ja MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksista**

Aluspäästökiellot Suomen aluevesillä

**Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle**

-

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta täydentävä kansallinen sääntely

**Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle**

-

Jakeluinfra-asetusta koskeva täydentävä kansallinen sääntely (satamien maasähkö)

**Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle**

-

Hongkongin yleissopimuksen hyväksyminen ja voimaansaattaminen

**Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle**

-

MARPOL-yleissopimuksen muutosten hyväksyminen ja voimaansaattaminen

**Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle**

-

Lontoon pöytäkirjan muutosten hyväksyminen ja voimaansaattaminen

**Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle**

-

**Muut muutokset**

**Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle**

-

**Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot**

**Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle**

Oulun kauppakamari kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksesta ja MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksista. Lakimuutoksen sisältö on hyvä ja kunnianhimoinen, mutta aikataulu epärealistinen ja tulee vaikuttamaan negatiivisesti Suomen kilpailukykyyn kohonneiden kustannusten takia.

Harmaan veden päästökielto aiheuttaa ongelmia kauppalaualuksille, joissa harmaille vesille ei ole säilytystilaa aluksella. Se myös aiheuttaa teollisuuden rahtikustannuksiin merkittäviä lisäkustannuksia, jotka huonontavat pohjoisen teollisuuden kilpailukykyä. Päästökiellon täytäntöönpanoon tarvitaan siirtymäaikaa 10 vuotta, jotta laivayhtiöt ja satamat voivat varautua tarvittaviin inframuutoksiin kalusto- ja rakennemuutoksilla. Kalusto uudistuu vähitellen, joten lain noudattaminen edellyttää realistista siirtymäaikaa. Harmaan veden tai yleensäkin kasvavan jätevesimäärän vastaanottokyky satamissa on tällä hetkellä myös rajallinen, ja edellyttää sekin siirtymäaikaa investoinneille. Nykytekniikalla, joka käytännössä tarkoittaa vesien purkamista tankkiautoihin, tulee eteen myös autokapasiteetti sekä laivojen satamassaoloaikojen pidentyminen. Tämä kaikki tulisi lisäksi kuormittamaan rajallista laiturikapasiteettia ja sataman läpimenoaikoja.

Maasähkön osalta TEN-T ydinverkon satamien pitäjille velvoite varmistaa maasähkön tarjonta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun asetuksen mukaisesti on selkeä, koska kaikki merisatamat sen pystyvät tekemään jo nyt. Huomioitavaa myös on, että nykyisellään kaikki laivat eivät voi hyödyntää maasähköä ja valmiuden rakentaminen vaatisi olemassa oleviin laivoihin kalliita investointeja, joita ikääntyneelle kalustolle ei kannata tehdä. Kaluston uudistumisen myötä valmius maasähkön hyödyntämiseen paranee tulevaisuudessa.

Viirelä Mari  
Oulun kauppakamari

