



Inna Kujala, Laura Sarlin
Ilmasto- ja ympäristöyksikkö

Lausuntoyhteenvedo luonnoksesta hallituksen esitykseksi merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksesta ja MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksista

Lausuntopyyntö ja lausunnon antajat

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 25.4.2024 julkaistulla lausuntopyynnöllä lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi, joka koskee muutoksia merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja eräisiin muihin lakeihin sekä Hongkongin yleissopimuksen ja MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksia. Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelu.fi-sivustolla, jonka kautta kuka tahansa voi antaa esitysluonnoksesta lausunnon. Lausuntoaika päättyi 20.6.2024.

Lausuntoja pyydettiin yhteensä 49 taholta: valtioneuvoston kanslialta, ulkoministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, maa- ja metsätalousministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, aluehallintovirastoilta, alueellisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, Poliisihallitukselta, Puolustusvoimilta, Oikeusrekisterikeskukselta, Rajavartiolaitokselta, Suomen ympäristökeskukselta, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta, Työterveyslaitokselta, Väylävirastolta, Alfons Håkans Oy Ab:ltä, Arctia Oy:ltä, Baltic Sea Action Groupilta, Bioenergia ry:ltä, Business Finland Oy:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Energiateollisuus ry:ltä, Gasum Oy:ltä, John Nurmisen Säätiöltä, Lämpöpuisto Oy:ltä, Merimieseläkekassalta, Merimiespalvelutoimistolta, Meriteollisuus ry:ltä, Neste Oyj:ltä, Pidä saaristo siistinä ry:ltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, St1 Nordic Oy:ltä, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:ltä, Suomen luonnonsuojeluliitolta, Suomen purjehdus ja veneily ry:ltä, Suomen Satamat ry:ltä, Suomen Varustamot ry:ltä, Oy Teboil Ab:ltä, Teknoliigateollisuus ry:ltä, Turun korjaustelakka Oy:ltä ja WWF Suomelta. Lisäksi lausuntopyyntö annettiin tiedoksi merenkulun sidosryhmäverkostolle. Merenkulun sidosryhmäverkostossa on edustettuna merenkulkuala- ja meriklusteriin liittyviä etujärjestöjä, yksittäisiä yrityksiä, muita järjestöjä, viranomaisia ja tutkijoita.

Vastauksia lausuntopyyntöön saatiin 35 kappaletta. Lausunnon antoivat ulkoministeriö, oikeusministeriö, sisäministeriö, valtiovarainministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Poliisihallitus, Oikeusrekisterikeskus, Väylävirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Arctia Oy, Business Finland Oy, Elävä Itämeri säätiö sr (Baltic Sea Action Group BSAG), HaminaKotka Satama Oy, Helsingin Satama Oy, Ilmatieteen laitos, John Nurmisen Säätiö, Meriteollisuus ry, Oulun kauppakamari, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SSAB Europe Oy, Suomen



Laivameklariliitto, Suomen luonnonsuojeluliitto, Suomen Satamat ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Vesitiet ry, Suomen Yrittäjät, Venealan Keskusliitto Finnboat ja WWF Suomi. Lisäksi esitysluonnoksesta lausui yksi yksityishenkilö, erikoistutkija Jukka-Pekka Jalkanen. Lisäksi Carnival Corporation & PLC toimitti sähköpostilla kommentteja, jotka käsitelty jatkovalmistelussa samalla tavoin kuin varsinaiset lausunnot.

Edellä mainituista työ- ja elinkeinoministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, Väylävirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Business Finland Oy ja Meriteollisuus ry ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa esitysluonnoksesta.

Tämä lausuntoyhteenveto ja yksittäiset lausunnot on julkaistu esityksen valmistelun tueksi perustetulla [valtioneuvoston hankesivulla](#). Lausuntopalautetta ja sitä, miten se huomioitu jatkovalmistelussa, kuvataan eduskunnalle annettavan hallituksen esityksen jaksossa 6.

Lausuntojen pääasiallinen sisältö

Suurimmassa osassa lausunnoista kannatettiin esitystä merensuojelun ympäristönsuojelulain muutoksista ja kansainvälisten sopimusten toimeenpanemista. Meriliikenteen päästöjen vähentäminen ja kestävien biopolttoaineiden käytön edistäminen saivat laajaa kannatusta. Monessa lausunnoissa tuotiin ilmi, että esitys on tärkeä Itämeren suojelun edistämiseksi.

Eniten lausuttiin aluspäästökielloista Suomen aluevesillä. Aluepäästökieltojen laajamittainen tuki ja niiden tehokkuuden varmistaminen mutta toisaalta myös kieltojen toteuttavuus olivat keskeisiä teemoja näissä lausunnoissa.

Suurimmat huolenaiheet liittyivät käytännön toteutukseen ja kustannuksiin. Useat toimijat, kuten varustamot, satamat ja rahdinantajat, ilmaisivat huolensa päästökieltojen vaikutuksista satamien toimintaan ja kustannuksiin, erityisesti liittyen infrastruktuurin muutostöihin ja nousevien jätevesimaksujen mahdollisiin seurauksiin. Eräissä lausunnoissa todettiin, että esityksen arviot lakimuutosten kokonaiskustannuksista jäivät liian pieniksi. Lisäksi laajempia huolenaiheita heräsi siirtymäajoista ja niiden riittävydestä sekä erityisesti vanhemman kaluston sopeuttamisesta uusiin kieltoihin.

Useissa lausunnoissa painotettiin tarvetta tiedottaa aktiivisesti kansallisista päästökielloista. Eräissä lausunnoissa esitettiin, että tietoa voitaisiin jakaa esimerkiksi IMOn kautta. Lausunnoissa tuotiin esille, että aluksille olisi hyvä antaa tietoa myös seuraamuksista ja muutoksenhausta sekä Suomessa käymäläjätevesien jättämiseen satamaan sovellettavasta "ei erityismaksua" -järjestelmästä.

Lausunnoissa ilmeni myös tarve yhtenäistää ja selkeyttää sääntelyä kansainvälisesti ja alueellisesti. Jotkin tahot korostivat tarvetta harmonisoida Suomen lainsäädäntöä muiden Itämeren rantavaltioiden kanssa, jotta vältettäisiin päästöjen siirtyminen vesialueelta toiselle. Tätä pidettiin erityisen tärkeänä rikkipesurijärjestelmien käyttöä ja niiden ylivuotovesien hallintaa tarkasteltaessa.

Joissakin lausunnoissa tuotiin esille, että aluevesien päästökieltojen ja sataman maasähkövoittojen toteuttamiseen varatut siirtymäajat ovat liian lyhyet, ja että säännösten vaatimusten toteuttaminen, niistä tiedottaminen sekä toimeenpano vievät aikaa. Toisaalta joissakin lausunnoissa aikataulua ei pidetty riittävänä ja sitä ehdotettiin aikaistavaksi.



Useissa lausunnoissa tuotiin esille, että valvovien ja toimeenpanevien viranomaisten kyky ja resurssit suoriutua tehtävistään tulisi varmistaa. Lisäksi eräissä lausunnoissa tuotiin esille toive siitä, että aluskierrätykseen liittyvät viranomaistehtävät keskitettäisiin yhdelle viranomaistaholle.

Aluspäästökiellot Suomen aluevesillä

Aluepäästökielloja Suomen aluevesillä kannatettiin yleisesti. Ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Elävä Itämeri säätiö sr, John Nurmisen Säätiö, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen luonnonsuojeluliitto, Suomen Vesitiet ja Venealan Keskusliitto Finnboat ilmaisivat nimenomaisesti kannattavansa lausunnoissaan aluepäästökielloja Suomen aluevesillä.

Sisäministeriö esitti tarkennuksia esityksen viranomaisten valvontatehtäviä koskevaan lukuun. Se ehdotti, että Rajavartiolaitoksen johtorooli harmaan veden ja rikkipesureiden pesuvesien päästökiellojen valvonnassa poistettaisiin esityksestä, ja että poliisin valvontarooli rajattaisiin pesuvesien päästökielloista. Sisäministeriö arvioi, että Rajavartiolaitoksen laajentuneet valvontatehtävät vaatisivat 1–2 lisähenkilötyövuotta, joten se ehdotti väitteen valtionalouden vaikutuksia koskevan väitteen poistamista esityksestä. Lisäksi sisäministeriö ehdotti, että laissa tai perusteluissa määriteltäisiin selkeästi eri valvontaviranomaisten roolit. Myös Poliisihallitus lausui, että poliisin valvontatehtävät tulisi rajata koskemaan vain aluksesta veteen menevien päästöjen valvontaa, ei harmaan veden tai rikkipesurien päästökiellon valvontaa, johon poliisi voisi osallistua muiden viranomaisten tukena.

Oulun kauppakamari ja SSAB Europe Oy totesivat lausunnoissaan, että lakimuutoksen aikataulu on epärealistinen, ja että pidempi siirtymäaika lakimuutosten voimaantulossa olisi tarpeen. Oulun kauppakamarin mukaan esitetty aikataulu vaikuttaisi negatiivisesti Suomen kilpailukykyyn.

Suomen Lakimeklarit ry toi lausunnossaan ilmi tiedottamisen haasteet ja korosti asianmukaisen tiedottamisen tärkeyttä. Se toivoi, että satamat pyrkisivät yhdenmukaiseen ja selkeään tapaan tiedottaa tarjolla olevista jätteenkäsittelypalveluista ja mahdollisuuksista uusien vaatimusten mukaiseen toimintaan. Myös Elävä Itämeri säätiö sr huomautti, että lakimuutosten vaikutuspiirissä olevien toimijoiden tulisi tiedottaa muutoksista kattavasti omille sidosryhmilleen.

Rikkipesureiden erottelemien jäämien sekä pesuvesien päästökielto

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja jäämien päästökieltoa kannatettiin yleisesti. Toisaalta ympäristöministeriö, John Nurmisen Säätiö, Suomen luonnonsuojeluliitto, WWF Suomi ja erikoistutkija Jukka-Pekka Jalkanen katsoivat, että suljetun kierron rikkipesureiden ylivuotovesien päästökielto olisi tarpeen sisällyttää esitykseen. Myös Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ehdotti, että ylivuotovesien sisällyttämistä päästökiellon piiriin tulisi uudelleenarvioida ja Ahvenanmaan maakuntahallitus kannatti kaikkien rikkipesurien kieltoa koko Itämeren alueella. Ympäristöministeriö huomautti, että rajoitusten yhdenmukaistaminen muiden Itämeren rantavaltioiden kanssa olisi tarpeen, jotta päästöt eivät siirry vesialueelta toiselle.

Suomen Varustamot ry kannatti avoimen kierron periaatteeseen toimivien rikkipesureiden pesuvesipäästöjen päästökieltoa, mutta totesi, että suljetun kierron rikkipesurijärjestelmien käyttö tulisi edelleen olla sallittua Suomen aluevesillä.



Carnival Corporation huomautti, että on epäselvää mitä puhdistetulla pesuvedellä tarkoitetaan ja tiedusteli, viittaako se johonkin Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristökomitean (MEPC) päätöslauselmaan.

Helsingin Satama Oy ehdotti, että jo käytössä oleville rikkipesureille tarvittaisiin viiden vuoden siirtymäaika. Suomen Varustamot ry piti tärkeänä, että käytössä oleville avoimen kierron pesureille on viiden vuoden siirtymäaika.

Suomen Satamat ry huomautti, että rikkipesureiden pesuvesien vastaanotto satamissa olisi kustannusneutraalia, sillä ne eivät kuulu ”ei erityismaksua” -järjestelmän piiriin vaan käsitellään ongelmajätteenä.

Harmaan veden päästökielto

Suomen Varustamot ry kannatti harmaan veden päästökieltoa Suomen aluevesillä. Se toi kuitenkin lausunnossaan harmaan veden päästökIELLON osalta esiin huolia kauppaa-alusten kapasiteetista ja satamien vastaanottolaitteistojen riittämättömyydestä. Myös SSAB Europe Oy ja Suomen Vesitiet vetosivat laivojen rajalliseen kapasiteettiin harmaan veden säilömiseen.

Suomen Varustamot ry ehdotti, että harmaan veden päästökIELTO rajattaisiin yli 400 GT aluksiin. Harmaan veden päästökIELLON osalta Liikenne- ja viestintävirasto Traficom selvensi lausunnossaan, että päästökIELTO koskisi bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 olevia kauppamerenkulun aluksia ja tätä pienempiä aluksia, jotka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä.

Carnival Corporation esitti huolena kysymyksen siitä, mihin rajoituksiin tai käsittelytapoihin käsitellyn harmaan veden sääntelyssä viitataan.

Puolustusministeriö katsoi, ettei Merivoimien vanhemmilla aluksilla päästökIELTOA pystytä toteuttamaan, sillä niissä ei ole kapasiteettia harmaiden vesien säilyttämiseen pidemmillä matkoilla. Se ehdotti, että tällaisten alusten osalta myös tulisi Puolustusvoimien alukset kirjata merenkulun ympäristönsuojelulain harmaiden vesien päästökIELTOA koskevaan poikkeussäännökseen.

Arctia Oy ehdotti, että harmaan veden päästökIELTO rajattaisiin koskemaan vain uusia jäänmurtajia, koska kaikissa olemassa olevilla jäänmurtajissa ei ole riittäviä jätevesien purkumahdollisuuksia. PäästökIELTO hidastaisi talvimerenkulun avustustoimintaa ja heikentäisi turvallisuutta.

Harmaan veden päästökIELTOA koskien sisäministeriö nosti esille valvontateknologian puutteen, viranomaistoiminnan uskottavuuden valvonnassa sekä laitaventiilin sulkua koskevien päiväkirjamerkintöjen merkityksellisyys. Lisäksi sisäministeriö ehdotti tankkikapasiteettivelvoitteen sisällyttämistä merenkulun ympäristönsuojelulain 5 lukuun.

Oulun kauppakamari ja Suomen Varustamot ry ehdottivat 10 vuoden siirtymäaika harmaan veden päästökIELLON täytäntöönpanoon, jotta laivayhtiöt ja satamat voisivat varautua tarvittaviin inframuutoksiin. Suomen Varustamot ry ehdotti 5 vuoden siirtymäaika rikkipesureiden pesuvesipäästöjen päästökIELTOJEN osalta. Suomen Vesitiet katsoi, että riittävä siirtymäaika harmaan veden päästökIELTOON tulisi taata. Myös Suomen Satamat ry korosti siirtymäajan tärkeyttä myös muidenkin kuin rikkipesurijäämien osalta.



HaminaKotka Satama Oy ja Helsingin Satama Oy korostivat, että harmaan veden ja käsiteltyjen käymälävesien päästökierro ja niiden vastaanottaminen satamissa "ei erityismaksua" -järjestelmän osana voisi aiheuttaa huomattavia lisäkustannuksia satamille, minkä vuoksi kasvavat jätevesimäärät nostaisivat kaikkien alusten jätemaksuja.

Käsitellyn käymäläjäteveden päästökierro

Suomen Varustamot ry kannatti käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästökierro Suomen aluevesillä.

Carnival Corporation esitti huolen siitä, soveltuuko käsitellyn käymäläjäteveden päästökierro myös matkustaja-aluksiin, joiden käymäläjätevesien käsittelylaitteistot on hyväksytty MEPC:n päätöslauselman MEPC.275(69) mukaisesti.

Helsingin Satama Oy pyysi, että käymäläjätevesien päästökierro täytäntöönpanoon tulisi sisällyttää siirtymäaika aluksille tarvittavia muutostöitä varten. Suomen luonnonsuojeluliitto ja WWF Suomi ehdottivat, että aikataulua muutosten toteuttamiseen tulisi aikaistaa.

Elävä Itämeri säätiö sr esitti, että uudistetussa merenkulun ympäristönsuojelulaissa kiellettäisiin erikseen käymäläjätevesilaitteistoista peräisin olevan lietteen purkaminen.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta täydentävä kansallinen sääntely

Saaripoikkeuksen määräaikaista soveltamista pidettiin yleisesti perusteltuna. Suomen Varustamot ry ja Suomen Yrittäjät kannattivat saaripoikkeuksen soveltamista. Elävä Itämeri säätiö sr ja Suomen Yrittäjät totesivat, että sen tulee kuitenkin olla väliaikainen ratkaisu. Ympäristöministeriö huomautti, että saaripoikkeuksen soveltaminen voi heikentää meriliikenteen päästöjä vähentävää vaikutusta, ja että arvio vaikutuksen suuruusluokasta olisi hyödyllistä sisällyttää esitykseen. Suomen luonnonsuojeluliitto ei nähnyt saaripoikkeusta perusteltuna tai tarpeellisenä.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry (SBB) piti tärkeänä, että saaripoikkeuksesta huolimatta meriliikenteen päästöt tosiasiallisesti vähenevät, ja että laivaliikennettä koskevien päästövähennyskeinojen vaikuttavuutta seurattaisiin keskitetysti. SBB arvioi, että päästökauppatuloja voisi hyödyntää saaripoikkeuksen käyttöönotosta aiheutuvan kilpailuväärityksen kompensointiin.

HaminaKotka Satama Oy huomioi, että satamanpitäjille esitetyt tehtävät tulisivat aiheuttamaan satamille lisätyötä sekä tarvetta henkilöstön lisäkoulutukselle. Tämä tulisi näkymään esimerkiksi nousevan tavaramaksun muodossa ja näin lisäämään meriliikenteen kuljetuskustannuksia.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry piti lausunnossaan tärkeänä kansallisen nesteytetyn biometaanin tuotannon kasvattamista. Se myös korosti tarvetta vakiinnuttaa kestävien biopolttoaineiden tuotantoa Suomessa sekä varmistaa niiden riittävä saatavuus tulevaisuuden ilmasto- ja energiastrategioissa. Suomen luonnonsuojeluliitto korosti lausunnossaan, että biopolttoaineiden tuotannon tulee olla kestävä. Elävä Itämeri säätiö sr esitti, että vaihtoehtoisten polttoaineiden mahdollisista ympäristöriskeistä tulisi vielä suorittaa lisäselvityksiä.



Liikenne- ja viestintävirasto Traficom arvioi, että uudet merenhallinnan tiedonvaihtoprosessit edellyttäisivät siltä järjestelmäkehitystyön tilaamista arviolta jopa 500 000 euron edestä.

Jakeluinfra-asetusta koskeva täydentävä kansallinen sääntely (satamien maasähkö)

Suomen luonnonsuojeluliitto ja WWF Suomi kannattivat lausunnoissaan maasähkön tarjoamista satamissa.

KotkaHamina Satama Oy korosti, että maasähkön rakentamisen kustannuksiin tulisi varmistaa riittävä taloudellinen tuki. Lisäksi se huomautti, että yhtenäistä standardia maasähkön liittämiseen alukseen ei ole, mikä voisi mahdollistaa tilanteen, jossa sataman ja aluksen järjestelmät eivät olisi yhteensopivia.

Suomen Satamat ry huomautti, että maasähkövelvoitteen laiminlyönti aiheuttaisi satamanpitäjän maasähkөөn liittyvien investointien kuljettamiseen liittyvien tulojen saamatta jäämistä ja ehdotti, että laiminlyönnistä maksettava seuraamismaksu ohjattaisiin takaisin kyseisille satamille.

Suomen Varustamot ry kannatti lausunnossaan satamanpitäjän tai satamayhtiön ehdottamista vastuuhenkilöksi maasähkön syöttöä koskevissa velvoitteissa. Lisäksi yhdistys ehdotti, että aluksen maasähkön käyttöön liittyviin satamanpitäjän tehtäviin lisättäisiin, että satamanpitäjän tulisi toimittaa todistus kauppa-alusten käyttämästä maasähköstä, sekä kuitti, mistä käy ilmi alusten kulutetun maasähkön kokonaismäärä.

Suomen Vesitiet ry kannatti Liikenne- ja viestintäviraston nimeämistä toimivaltaiseksi viranomaiseksi maasähkön käytön seuraamusten valvonnassa. Se myös kannatti satamanpitäjien ja laivameklarien valtuuttamista aluksen maasähkön käytön ilmoituksiin liittyvien viranomaistehtävien hoitamisessa.

Liikenne- ja viestintävirasto arvioi, että sen ylläpitämän tietojärjestelmän päivittämiseen tarvittaisiin 50 000 euron kertaluontoinen määräraha ja 5000 euron pysyvä vuotuinen lisäys viraston määrärahoihin.

Oulun kauppakamari ja SSAB Europe Oy korostivat siirtymäajan tarpeellisuutta, sillä kaikki laivat eivät voi hyödyntää maasähköä, eikä tällaisen valmiuden rakentaminen ikääntyneeseen kalustoon kannata. Kummassakin lausunnossa korostettiin, että kaluston uudistumisen myötä valmius maasähkön hyödyntämiseen paranee.

Hongkongin yleissopimuksen hyväksyminen ja voimaansaattaminen

Ympäristöministeriö, Suomen luonnonsuojeluliitto ja WWF Suomi kannattivat Hongkongin yleissopimuksen hyväksymistä ja sen edellyttämien muutosten sisällyttämistä kansalliseen lainsäädäntöön.

Ympäristöministeriö totesi, että sopimuksen hyväksymisestä seuraa vähäisessä määrin uusia tehtäviä ympäristöviranomaisille. Se korosti myös, että hallituksen esitysluonnoksessa olevat ympäristöviranomaisten tehtäviin vaikuttavat pykälämuutokset tulee yhteensovittaa parhaillaan valmistelussa olevan aluehallinnon uudistamista koskevan lakihankkeen kanssa.



Varsinais-Suomen ELY-keskus pyysi lausunnossaan lisäresursseja hoitaakseen sille määrätyt viranomaistehtävät, kuten velvollisuuden raportoida IMOlle alusten kierrätyksestä. Lisäksi se pyysi, että aluehallintavirasto toimittaisi sille tiedoksi aluskierrätysuunnitelmaa koskevan päätöksen. Työsuojelua koskevan raportoinnin sujuvoittamiseksi Varsinais-Suomen ELY-keskus pyysi, että työsuojeluviranomainen ilmoittaisi sille rikkomuksista oma-aloitteisesti. Myös Suomen luonnonsuojeluliitto kannatti lisärahoitusten osoittamista Varsinais-Suomen ELY-keskukselle.

Sosiaali- ja terveysministeriö kannatti lausunnossaan Hongkongin yleissopimuksen työturvallisuutta koskevia säännöksiä.

MARPOL-yleissopimuksen muutosten hyväksyminen ja voimaansaattaminen

Ympäristöministeriö, Suomen luonnonsuojeluliitto ja WWF Suomi kannattivat MARPOL-yleissopimuksen muutosten hyväksymistä ja voimaansaattamista.

Ympäristöministeriö tiedusteli selvitystä siitä, miksi jätepäiväkirjavelvoitteella ei ole vaikutusta kansainvälisessä liikenteessä oleville aluksille. Ympäristöministeriö kysyi lisäksi, voisiko soveltamisalan laajenemisen myötä velvoite ulottua myös isompiin huviveneisiin ja huvialuksiin, ja tiedusteli, onko tämä ollut sääntelyn tarkoitus. Ympäristöministeriö huomautti myös, ettei esityksessä kerrottu, millä tavalla kotimaanliikenteen jätepäiväkirja olisi kevyempi kuin kansainvälisen liikenteen jätepäiväkirja. Se korosti sääntelyn laajentamista koskemaan myös kotimaanliikennettä ennakoitavuuden ja vaikuttavuuden vuoksi. Ympäristöministeriö ehdotti myös, että arktisia alueita koskevassa sääntelyssä selvennettäisiin, mitä arktisia valtioita ja satamia muutos koskee.

Suomen Varustamot ry ja Suomen Vesitiet ry korostivat lausunnossaan, että Suomen tulisi pyrkiä vaikuttamaan siihen, että IMO:n väliaikaisissa laskentaohjesäännöissä olevat poikkeukset jääluokitetuille aluksille sekä näiden alusten matkat jäissä jäävät pysyviksi niin kauan kuin määräys on voimassa.

Lontoon pöytäkirjan muutosten hyväksyminen ja voimaansaattaminen

Suomen luonnonsuojeluliitto ja WWF Suomi kannattivat Lontoon pöytäkirjan muutosten hyväksymistä ja voimaansaattamista.

Ympäristöministeriö huomautti, ettei Lontoon pöytäkirjan tarkoittama dumpkaus määritelmän mukaan käsitä alusten ja niiden varusteiden tavanomaiseen toimintaan liittyvää tai siitä johtuvaa jätteen tai muun aineen mereen sijoittamista, paitsi jos kysymyksessä on jäte tai muu aine, jota kuljettavat merellä tällaisen aineen poistamista varten toimivat alukset.

Koko esitysluonnosta koskevat ja muut lausunnot

Oikeusministeriö arvioi esitysluonnosta valtiosääntö- ja julkisoikeuden näkökulmasta ja arvioi etenkin esityksen perustuslainmukaisuutta. Ministeriö korosti lausunnossaan perustuslain tarkoituksenmukaisuusvaatimukseen perustuvaa tarvetta tarkemmille perusteluille siitä, milloin seuraamusmaksut tulevat voimaan ja millaiset tilanteet aiheuttavat maksujen määräämisen. Lisäksi se totesi, että seuraamusmaksuihin liittyvää selvitysvelvollisuutta ja syyttömyysolettamaa



olisi syytä arvioida ja perusteluja laajentaa. Se esitti myös huomioita seuraamismaksujen suuruudesta ja niistä saavien tulojen käytöstä. Se otti kantaa myös muihin rangaistussäännöksiin. Oikeusministeriö esitti myös, että alusten pääsyn epäämistä ja pysäyttämistä koskevien viranomaistehtävien suhdetta aluksen omistajan omaisuuden suojaan ja maasähkön tarjoamisvelvoitteen suhdetta sataman pitäjän elinkeinovapauteen tulisi selventää perusteluissa. Oikeusministeriön mukaan myös merenkulun ympäristönsuojelulakiin Liikenne- ja viestintävirastolle esitetyn määräyksen antovaltuutuksen arviointia perustuslain 80 §:n valossa ja sataman pitäjälle esitetyn julkisen hallintotehtävän antamisen arviointia perustuslain 124 §:n valossa tulisi tarkentaa.

Valtiovarainministeriö piti lausunnossaan sääntelyn ympäristöä koskevia tavoitteita perusteltuina ja ehdotettuja muutoksia taloudellisesti kohtuullisina. Ministeriö kannatti muutosten kattamista olemassa olevilla resursseilla ja korosti, että uusien tehtävien yhteydessä tulee luopua tai tehostaa olemassa olevia tehtäviä talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjauksen mukaisesti. Suomen Yrittäjät piti lausunnossaan tärkeänä, että meriliikenteen kustannukset olisivat tulevaisuudessa mahdollisimman johdonmukaisia ja ennustettavia. Poliisihallitus pyysi lausunnossaan, että merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 4 §:n poikkeussäännöksessä huomioitaisiin poliisin alukset samoin kuin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset.

Ulkoministeriö esitti esitysluonnokseen useita valtiosopimus oikeudellisia huomioita. Ministeriö huomautti, että hallituksen esityksen nimessä tulee näkyä, että se koskee kansainvälisten velvoitteiden hyväksymistä ja voimaansaattamista, ja että kansainvälisten velvoitteiden nimet tulee kirjoittaa virallisessa muodossaan hallituksen esityksen ponnassa ja laeissa. Ministeriö korosti myös, että voimaansaattamislakien nimikkeet tulee muuttaa Valtiosopimusoppaan mallien mukaisiksi. Se korosti myös päätöslauselmien yksilöintiä: päätöslauselmat, joilla muutokset kansainvälisiin velvoitteisiin on tehty, tulee yksilöidä erityisesti, jos samana päivänä on tehty useita muutoksia.

Ulkoministeriö ehdotti myös vakiintuneen pykälän lisäämistä kolmanteen lakiehdotukseen, josta puuttuu säännös muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ulkoministeriö korosti lausunnossaan, että hyväksymisponnessa tulee tehdä ero toimivallan laajuuden perusteella kahteen kappaleeseen: kokonaan Suomen toimivaltaan kuuluviin ja ns. sekamuotoisiin velvoitteisiin eli EU:n ja jäsenvaltioiden jaettuun toimivaltaan.

Oikeusrekisterikeskus pyysi selkeyttämistä seuraamusmaksuja, niiden korkoa ja täytäntöönpanoa koskeviin säännöksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto esitti, että hallituksen esityksessä ehdotettuja muutoksia merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja alusturvallisuuslakiin täydennettäisiin niin, että nimettyjen aluksenmittaajien, katsastajien ja tarkastajien tietojen julkaisemisesta viraston verkkosivuilla säädettäisiin laissa tietosuojalainsäädännön mukaisesti.