

Merenkulun ympäristönsuojelulakia koskeva säädöshanke

Merenkulun sidosryhmäverkosto
17.4.2020

Laura Sarlin ja Ville Rinkineva

Merenkulun ympäristönsuojelulakia koskeva säädöshanke

- Säädöshankepääätös hyväksytty syksyllä 2019
- Säädöshankkeen tarkoituksena on:
 - 1) uuden alusjätedirektiivin (2019/883/EU) kansallinen täytäntöönpano
 - 2) uudistaa rikkipäästöjä koskevaa sanktiojärjestelmää säätämällä hallinnollisesta päästömaksusta
 - 3) tarkentaa öljypäästömaksua koskevaa sääntelyä (vrt. KKO:2019:61)
 - 4) hyväksyä kansallisesti Hongkongin yleissopimus ja tehdä yleissopimuksen edellyttämät muutokset kansallisiin lakeihin
 - 5) säännellä merellä tapahtuvaa bunkrausta
 - 6) tehdä eräitä teknisiä säännöksiä lähinnä merenkulun ympäristönsuojelulakiin.

Säädöshankkeen aikataulu

- 2019:
 - 8/2019: säädöshankepääätös tehty
 - 11/2019: 1. sidosryhmätilaisuus
- 2020:
 - Kevät: HE:n luonnostelua ja sidosryhmien kuuleminen
 - Elokuu 2020: HE-luonnos lausunnolle
 - Syksy 2020: lausuntokierroksen muutokset HE-luonnokseen, laintarkastus ja käännytys
- 2021:
 - Kevät 2021: eduskuntakäsittely
 - 6/2021: lakimuutokset voimaan

Direktiivi alusjätteiden toimittamisesta sataman vastaanottolaitteisiin

- Uusi direktiivi (EU) **2019/883 julkaistiin kesäkuussa 2019** ja se tuli voimaan 27.6.2019
- Direktiivi
 - edistää jätteiden jättämistä satamien vastaanottolaitteisiin ja vastaanottolaitteiden riittävyttä satamissa ja vähentää jätteiden määrää
 - yhtenäistää aluksilta peräisin olevien jätteiden käsittelyyn liittyvää maksujärjestelmää
 - yhdenmukaistaa lähiliikenteen aluksille myönnettäviä vapautuksia
 - tuo kalastusalukset ja huviveneet direktiivin piiriin tietyin osin ja
 - tehostaa valvontaa.

Kansallinen sääntely

- Jätteiden vastaanotosta satamassa ja jätteiden jättämisestä säädetään nykyisin **merenkulun ympäristönsuojelulain** (1672/2009) luvuissa 9 ja 10. Nämä säännökset päivitetään
- Direktiivistä johtuvat muutokset kansalliseen lainsäädäntöön on saatettava voimaan 28.6.2021 mennessä
- Komissio valmistelelee vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta **täytäntöönpanosäädökset**, joissa säädellään alusten riittävä varastokapasiteetti, ympäristöystävällisen aluksen kriteerit, kriteerit riskiperusteiselle valvonnalle ja kalastuksen yhteydessä kerätyn jätteen raportointimalli.
 - Nämä säädökset edellyttävät muutoksia **valtioneuvoston asetukseen merenkulun ympäristönsuojelusta** (76/2010). Asetus valmistellaan samaan aikaan lakimuutoksen kanssa.

PRF-direktiivin kansallinen liikkumavara: soveltamisala

- **Sataman määritelmä** kattaa kaikki alusten vastaanottamiseen tarkoitettut paikat, ml. huvivene- ja kalastussatamat.
 - Lienee tarpeen rajata ainakin yksityiset kiinnityspaikat sääntelyn ulkopuolelle
 - Satamien toimivaltaan kuuluvat ankkurointialueet mahdollista rajata tiettyjen vaatimusten ulkopuolelle
- **Valtion alukset ja satamapalveluissa käytettävät alukset** soveltamisalan ulkopuolella, mutta niiden on toimitettava jätteet silloin, kun se on *kohtuudella mahdollista*
 - MYSL 1:4 kattanee jo valtion alukset
 - Satamapalveluissa käytettävät alukset?

PRF-direktiivin kansallinen liikkumavara: vastaanottolaitteistot ja erilliskeräysvaatimukset

- Vastaanottolaitteiden pystyttävä ottamaan vastaan kyseistä **satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätelajit ja -määrät** ottaen huomioon
 - i) sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet
 - ii) sataman koko ja maantieteellinen sijainti
 - iii) satamassa käyvien alusten tyyppi
 - iv) mahdolliset vapautukset
- Satamat *voivat* ottaa vastaan MARPOL-yleissopimuksen mukaiset jätelajit
- Erilliskeräysvaatimukset EU-säätelystä
- **Mahdollinen toteuttamistapa:** jätteiden erilliskeräystä koskevat **minimivaatimukset** erilaisille satamatyypeille + satamakohtainen harkinta jätehuoltosuunnitelmien kautta

PRF-direktiivin kansallinen liikkumavara: maksujärjestelmä

- Direktiivi on minimidirektiivi, joka mahdollistaa kattavamman kansallisen sääntelyn. Maksujärjestelmän osalta kiinteät jätteet katettava 100 % no special feella, muuten harkinta 30-100 %. Lähtökohtana, että maksujärjestelmä kannustaa kaiken jätteen jättämiseen.
 - Maksun katettava myös kalastusvälineisiin tarttuneet jätteet ja satamalle aiheutuvat välilliset hallintokustannukset
 - Kansallisesti HELCOM-suositukseen perustuva **100 % no special fee -järjestelmä**, jota ei liene perusteltua muuttaa
- **Maksut voivat vaihdella** mm. aluksen koon ja jätteen vaarallisuuden perusteella
- Direktiivin edellyttämät **alennukset**
 - Liikenteen tyyppi, erityisesti lähimerenkulku > määriteltävä
 - Ympäristöystävälliset alukset > määritelmä tulossa komission täytäntöönpanosäädöksestä
 - Direktiivi ei määrää alennusten suuruutta
- Huom. huvivene- ja kalastussatamat tulevat maksujärjestelmän piiriin.

PRF-direktiivin kansallinen liikkumavara: seuranta ja valvonta ym.

- Sataman jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien **keskeiset tiedot julkistettava** helposti saatavilla olevassa muodossa
- Kalastusvälineisiin tarttuneiden jätteiden (nk. **passiivisesti kalastettu jäte**) **määriä seurattava** ja seurantatiedot toimitettava komissiolle
- **Huviveneiden valvonta**: otettava käyttöön menettelyt direktiivin noudattamisen varmistamiseksi *mahdollisuuksien mukaan*

Rikkipäästömaksu

- Vastaava hallinnollinen sanktio rikkipäästörajoitusten rikkomisesta kuin öljypäästömaksu öljypäästöjen osalta
- Todennetuissa rikkipäästörajoitusten rikkomistapauksissa asia ei ole edennyt syyteharkintaa pidemmälle. Johtopäätös: rikosoikeudellinen sanktio ei ole ollut riittävän tehokas
- Rikkidirektiivi edellyttää tehokkaita sanktioita ja komissio on suosittanut hallinnollisen sanktiojärjestelmän käyttöönottoa
 - Haasteena maksun kohdistaminen oikealle taholle
 - Yhdenvertainen sanktiointiprosessi rikkipesurillisten alusten ja vähärikkistä, 0,10 prosentista, polttoainetta käyttävien alusten välillä
- Ongelma pääosin juridinen

Öljypäästömaksu

1. Tarkennetaan öljypäästömaksua koskevaa sääntelyä Suomen talousvyöhykkeellä tapahtuvien öljypäästökiellon rikkomisten osalta
 - Öljypäästömaksun suhde YK:n merioikeusyleissopimukseen
 - Järjestelmän tavoitteena puuttua nimenomaan EEZ:lla tapahtuviin päästöihin
 - Taustalla KKO:n ennakkoratkaisu KKO 2019:61, jolla kumottiin öljypäästömaksun määräämistä koskeva päätös → ei vastaa hallinnollisen sanktion tavoitteita
2. Selvitetään järjestelmän alueellisen soveltamisalan laajentamista sisävesille
 - Käytännössä lainsäädäntötekhninen muutos, jolla tarkennetaan toimivallan perusteluita

Hongkongin yleissopimuksen hyväksyminen ja voimaansaattaminen

- Hyväksyttäisiin ja saatettaisiin kansallisesti voimaan alusten turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta kierrätyksestä annettu Hongkongin yleissopimus
- EU:n aluskierrätysasetus kattaa valtaosin, mutta täydennetään kansallista sääntelyä yleissopimuksen edellyttämällä tavalla
- Kansallinen voimaansaattaminen edellyttää muutoksia myös eräisiin YM:n hallinnonalan lakeihin ja valmistelu tapahtuu yhteistyössä YM:n kanssa
- Yleissopimuksen kansainvälisen voimaantulon ehdoista 2/3 on jo täyttynyt

Merellä tapahtuvan bunkrauksen ja nestemäisten lastien siirron sääntely

- Toistaiseksi sääntelyä vain öljytankkereiden välisten öljylastin siirtojen (STS-siirrot) osalta
- Selvitetään vaihtoehtoja säännellä myös polttoaineen tankkausta ja muiden nestemäisten aineiden kuin mineraaliöljyn siirtoja.
- Esillä on ollut mahdollisuus rajoittaa kaikki polttoaineen ja nestemäisen lastin siirrot satamiin ja Traficomien määräämille alueille aluemerellä. Lisäksi viranomaisilla olisi toimivalta kieltää operaatiot, jos se on turvallisuus- tai ympäristönsuojelusyistä tarpeen. Tämä vastaisi STS-siirtoja koskevaa sääntelyä.

Tekniset muutokset

- Lisäksi esitetään tehtäväksi eräitä teknisiä muutoksia merenkulkua koskevaan sääntelyyn, lähinnä merenkulun ympäristönsuojelulakiin
- Esim. viittauksia EU- ja kv-sääntelyyn