



17.12.2020

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite Lausuntopyyntö 5.11.2020

LAUSUNTO MERENKULUN YMPÄRISTÖNSUOJELULAIN JA ERÄIDEN MUIDEN LAKIEN MUUTTAMISESTA

Ympäristöministeriö lausuu tarkemmin ainoastaan merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta. Muut säädösehdotukset eivät kuulu ympäristöministeriön toimialaan.

Aluksista peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely (MYSL 1 luvun 2 ja 3 §, 9, 10 ja 12 luvut)

Yleiset huomiot alusjätedirektiivin täytäntöönpanoon liittyvistä ehdotuksista

Luonnoksella hallituksen esitykseksi pannaan täytäntöön vuonna 2019 annettu uusi EU:n alusjätedirektiivi. Alusjätedirektiivissä säännellään alusten jätteiden jättämistä satamaan, satamissa olevia vastaanottolaitteita sekä satamien jätteistä perimiä maksuja, minkä lisäksi direktiivissä luodaan mekanismi direktiivin velvoitteiden noudattamisen valvomiseksi. Direktiivin sääntely on yksityiskohtaista ja sillä on yhtymäkohtia alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyyn merenkulun kansainväliseen yleissopimukseen (ns. MARPOL-yleissopimus) ja vastikään uudistettuihin EU:n jätesäädöksiin, mistä syystä direktiivi muodostaa suhteellisen monimutkaisen kokonaisuuden. Alusjätedirektiivin sanamuodot ovat jossain määrin epämääräisiä aivan keskeistenkin säännösten osalta ja direktiivi sisältää paljon poikkeuksia, mikä aiheuttaa haasteita täytäntöönpanolle.

Ympäristöministeriö katsoo, että direktiivin kansallisessa täytäntöönpanossa tulisi ottaa tarkemmin huomioon EU:n kiertotalouspaketin aiheuttamat muutokset Suomen jätelainsäädäntöön. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa tulisi selvemmin määritellä jätelain ja merenkulun ympäristönsuojelulain rajapinnat, jotta satamatoimija tietää, kuinka jätehuolto satamassa tulee lainsäädännön mukaisesti järjestää.

Nykytilan arviointi ja vaikutusarviointit

Alusjätedirektiiviä koskevien vaikutusten arviointien osalta ympäristöministeriö kiinnittää huomiota siihen, että vaikutuksista jää avoimeksi, minkälaisiin selvityksiin arviot perustuvat. Käsillä olevien ehdotusten arvioimiseksi olisi ollut tärkeää saada tarkemmat arvioinnit nykytilasta ja vaikutuksista sekä tieto siitä, mihin esitetyt arviot perustuvat. Perusteluissa olisi hyvä selostaa miten eri



satamien jätehuolto on nykyisellään järjestetty, miten satamia valvotaan ja minkälaisia puutteita niissä on havaittu. Vaikka ympäristönsuojelulain mukaisesta ympäristönsuojelun tietojärjestelmästä ei ole toistaiseksi mahdollista saada koottua tietoa satamien jätehuollosta, tietoa voisi saada esimerkiksi suoraan ELY-keskuksilta.

Tästä syystä on vaikea ottaa kantaa eri satamille ehdotettuihin jätteidenkeräysvelvollisuuksiin. Ympäristöministeriö kaipaisi vaikutusarviointeihin tietoa siitä, minkälaisia erilliskeräyksiä näissä satamissa jo nykyisin on.

Vaikutusarviointien puutteellisuuden vuoksi myös eri viranomaisten työkuorman lisääntymisen ja rahoituksen tarpeen arviointi on mahdotonta. Rahoituksen järjestyminen lisääntyvien viranomaistöiden tekemiseen jää myös täysin epäselväksi.

Toimeenpano ja seuranta

Kohdassa "Toimeenpano ja seuranta" kerrotaan toimenpiteistä, joilla on tarkoitus tukea alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa. Varsinaista seurantaa direktiivin toimeenpanosta ei ole esitetty.

Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että lain voimaantulon jälkeen teetettäisiin selvitys siitä, miten sääntely on vaikuttanut niihin satamiin, jotka nyt tulevat uutena sääntelyn piiriin ja onko sääntelyllä saavutettu sen tarkoitukset ja missä määrin jätteiden keräys ja jätehuolto niissä toteutuu muutaman vuoden päästä lain voimaantulosta. Tämä olisi tärkeää erityisesti siitä syystä, että luonnoksessa ei ole pystytty täysin arvioimaan vaikutuksia satamille, eikä satamien jätehuollosta ole tällä hetkellä saatavilla selvityksiä.

Määritelmät ja soveltamisala (MYSL 1 luvun 2 ja 3 §)

2 § Määritelmät

Uudeksi 9 kohdaksi esitetään lisättäväksi biopolttoaineen määritelmä. Lisäys on tarpeellinen ja kannatettava ottaen huomioon uuden sukupolven polttoaineiden käytön lisääntyminen merenkulussa. Myös rikosoikeudellisen rangaistuksen ulottaminen näiden aineiden päästöihin on paikallaan (13 luku 3 § kohta 1).

Kohdassa 40 määritellään käsite "passiivisesti kalastettu jäte". Käsitteen sisältö aukeaa lukemalla sen määritelmän. Koska kyseistä käsitettä käytetään vain muutamassa lainkohdassa, niissä olisi mahdollista käyttää koko sanamuotoa "kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvä jäte", joka on sisällöltään helpommin ymmärrettävä ja vastaisi paremmin myös jätelain terminologiaa (jätettä kerätään ja jätettä voi kertyä, mutta jätteitä ei kalasteta).

3 § Soveltamisala

Lain soveltamisalassa suljetaan 9 ja 10 lukujen ulkopuolelle Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alukset sekä tietyt huvivenesatamat. Alusjätedirektiivin 3



artikla edellyttää, että jäsenvaltiot varmistavat, että alukset, jotka eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan, toimivat direktiivin edellyttämällä tavalla siinä määrin kuin se on kohtuudella mahdollista. Vaikka Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksia ei ole määrällisesti paljon, olisi kuitenkin tärkeää, että niissä jätteiden jättäminen satamaan ja jätteiden jätehuolto on asianmukaisesti järjestetty.

Ympäristöministeriö esittää harkittavaksi, että näillekin aluksille ja satamille asetettaisiin jokin minimivaatimus huomioiden näiden toimintojen erityislaatuisuus.

Lain soveltaminen satamiin ja sataman määritelmä.

Alusjätedirektiivin kansallisessa täytäntöönpanossa sataman määritelmää on muutettu vastaamaan paremmin direktiivin määritelmää ja tästä johtuen suurimmat muutokset kohdistuvat pienempiin satamiin, jotka nyt tulevat sääntelyn piiriin. Direktiivi tuo kalastussatamille ja tietyn kokoisille huvivenesatamille velvollisuuden laatia jätehuoltosuunnitelma. Sääntelyä ei ole kuitenkaan ulotettu täysimittaisesti sisävesillä sijaitseviin pienimpiin huvivenesatamiin. Direktiivi mahdollistaa tämän, sillä se kohdistuu vain merialueella toimiviin aluksiin. Sisävesisatamien poikkeuksista huolimatta jätehuolto tulee olla järjestettynä sisävesisatamissakin jätelainsäädännön mukaisesti.

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamissa (MYSL 9 luvun 1-4 §)

Jätteiden vastaanottovelvollisuudet eri satamatyypeille (1-4 §:t)

Direktiivi tuo muutoksia satamien velvollisuuksiin kerätä aluksilta peräisin olevat jätteet. Direktiivin mukaan jätteet on erilliskerättävä EU:n jätedirektiivin, paristo- ja akkudirektiivin sekä sähkö- ja elektroniikkaromudirektiivin mukaisesti, mutta jätehuoltoprosessin helpottamiseksi jätteet voidaan myös kerätä MARPOL-yleissopimuksen jätėjakeiden mukaisesti. Jätteen vastaanoton järjestämisen tapaan vaikuttaa sataman tyyppi, minkä vuoksi kauppamerenkulun, huvivenesatamien ja kalastussatamien tulee järjestää jätehuoltonsa niille ominaisten tarpeiden mukaan. Tähän merenkulun ympäristönsuojelulain muutoksessa on pääsääntöisesti pyrittykin. Satamien jätteidenkeräystä koskevien velvoitteiden osalta luonnoksessa on ehdotettu eri tyyppisille satamille eri laajuisia velvoitteita. Uudistuvan jätelain erilliskeräysvelvoitteiden kiristyminen ja erityisesti huvivenesatamien jätehuollon järjestäminen tulisi kuitenkin paremmin nivoa yhteen. Huvivenesatamien jäte on pääosin yhdyskuntajätettä, jonka erilliskeräysvelvoitteet kiristyvät tulevassa jätelain muutoksessa huomattavasti. Jätelain säännösten mukaan jätelakia sovelletaan aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevaan jätteeseen sen jälkeen, kun jäte on toimitettu alukselta maihin. Tämän vuoksi vastaanotto erilliskeräyksineen tulisi erityisesti huvivenesatamissa järjestää jätelainsäädännön mukaisesti.



Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota lakiluonnoksessa ehdotettuihin satamien erilliskeräysvaatimuksiin. Lakiluonnoksen 9 luvun 1 §:n 1 momentin pääsäännön mukaisesti sataman on järjestettävä erilliskeräys satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin oleville jätteille. Sen lisäksi 2 momentin mukaan sataman pitäjän on huolehdittava, että satamassa on erilliset vastaanottolaitteet vähintään öljypitoisille jätteille, haitallisia nestemäisiä aineita sisältäville jätteille, käymäläjätevesille, kiinteille jätteille ja pakokaasujen puhdistusjätteille. Kyseisen 2 momentin ulkopuolelle on säädetty satamat, jotka palvelevat yhteysaluksia ja vesibusseja. Näiden satamien osalta jää sataman pitäjän päätettäväksi, tarvitaanko erillisiä vastaanottoalaitteita. Perusteluissa olisi hyvä selventää, mihin direktiivin artiklaan poikkeus perustuu. Sivulla 20 kerrotaan, että näissä satamissa on jo riittävät jätehuoltojärjestelyt johtuen jätelain 76 §:stä. Perusteluihin voisi lisätä, että jätehuollon järjestämisvelvollisuudesta säädetään jätelain 28 §:ssä.

9 luvun 3 ja 4 §:ssä säädetään poikkeuksista huvivene- ja kalastussatamille. 3 §:n mukaan kalastussatamilta edellytetään erilliskeräystä vähintään kiinteille jätteille. 3 §:n perusteluissa ei ole kerrottu kalastusaluksilta tavanomaisesti tulevien jätteiden laadusta ja määrästä, johon tämä poikkeus perustuisi. Oletettavasti myös kalastusaluksista syntyy öljyisiä jätteitä sekä käymäläjätevesiä. Ympäristöministeriö korostaa, että poikkeukset satamien jätteen vastaanottojärjestelyihin tulee tehdä perustuen kyseistä satamaa käyttävien alusten jätetietoihin. 4 §:n mukaan huvivenesatama, jossa on vähintään 25 venepaikkaa tai talvitelakointipaikkaa, on oltava riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään käymäläjätevesille ja sekajätteelle. Jos alukset ovat kiinnittyneinä huvivenesatamaan pääsääntöisesti yli 3 yötä, satamassa on oltava erilliset vastaanottolaitteet myös öljypitoisille jätteille ja vaarallisille jätteille. Ympäristöministeriö pitää kannatettavana, että jätteiden vastaanottoa lisätään huvivenesatamissa, ottaen kuitenkin huomioon, että vastaanottolaitteiden riittävyys suhteutetaan sataman käyttäjiin ja satama voi sopia lähialueella olevan toisen sataman vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että yhteistyön mahdollisuudesta säädetään pykälissä, kuten luonnoksessa ehdotetaan, siitäkin syystä, että käymäläjätevesien vastaanottolaitteiston asennuskustannus on korkea.

Lain 9 luvun 10 §:ssä on valtuudet antaa tarkempia säännöksiä eri satamatyyppien vastaanottojärjestelyistä. Sivulla 101 kerrotaan, että asetuksella on tarkoitus säätää muun muassa siitä, mitä jätejakeita erilaisissa satamissa tulee ottaa vastaan, ja että kiinteitä jätteitä koskevaa vastaanottovelvoitetta olisi tarkoitus tarkentaa kunkin satamatyyppin osalta. Perustelujen mukaan kalastussatamien ja huvivenesatamien osalta asetuksella on tarkoitus tarkentaa, että kiinteillä jätteillä tarkoitetaan vain sekajätettä.

Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota tähän kirjaukseen, sillä se tarkoittaisi, että näissä satamissa ei tarvitsisi järjestää kiinteiden jätteiden erilliskeräystä lainkaan. EU:ssa on muutettu jätedirektiiviä ja siinä on uusia velvoitteita erilliskeräyksestä,



joiden täytäntöönpano on ympäristöministeriössä parhaillaan käynnissä. Jäteasetukseen ollaan valmistelemassa vaatimuksia yhdyskuntajätteen erilliskeräyksestä, jotka tulevat sovellettaviksi myös satamakiinteistöjen osalta. Huvivenesatamien jäte on pääosin yhdyskuntajätettä, jolle jätelain mukaiset erilliskeräysvelvoitteet tulevat tiukentumaan huomattavasti jätelain muutoksessa.

Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että merenkulun ympäristönsuojelulain jatkovalmistelussa tarkennetaan satamien erilliskeräysvaatimuksia suhteessa uuden jätedirektiivin tuomiin velvollisuuksiin ja ettei asetusvalmistelussa heikennetä satamien erilliskeräysvaatimuksia suhteessa jätelain vaatimuksiin. Tähän velvoittaa myös merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 3 §, jonka mukaan maissa alusjätteisiin sovelletaan jätelakia. Ympäristöministeriö esittää, että asetuksella annettaisiin huvivenesatamille saman tyyppiset erilliskeräysvelvoitteet kuin uudistettavana olevaan jäteasetukseen ollaan asettamassa muullekin yhdyskuntajätteelle.

Satamien vastaanottojärjestelyjen osalta jää epäselväksi, mitä 9 luvun säännöksiä on tarkoitus erikseen ulottaa kyseisen luvun 10 §:n 2 momentin nojalla sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille. Alusjätedirektiivi kuitenkin koskee myös kotimaanliikenteen aluksia, jotka toimivat meriympäristössä, vaikkakin ne toimisivatkin vain rannikolla.

Ympäristöministeriö katsoo, että satamien jätteiden vastaanottojärjestelyjä koskevassa sääntelyssä tulisi huomioida myös kalastussatamien kalastusvälinekeräys. Hyläytyjä kalastusvälineitä kuten verkkoja säilytetään kalastussatamissa hyvinkin erilaisissa olosuhteissa, esimerkiksi tiloissa, jotka eivät ole lukittuja. Jotta hylätyt kalastusvälineet eivät päätyisi mereen tai niitä ei käytettäisi väärin, olisi hyvä sisällyttää näiden keräys satamien jätteiden vastaanottojärjestelyihin.

Ympäristöministeriössä on valmisteilla tiettyjen muovituotteiden ympäristövaikutusten vähentämistä koskevan direktiivin (ns. kertakäyttömuovidirektiivi) täytäntöönpano. Tämän direktiivin mukaisesti tulee luoda muovia sisältävän kalastusvälinejätteen tuottajavastuujärjestelmä, mikä myös aiheuttaa tarpeen kalastusvälinejätteen erilliskeräykselle. Merenkulun ympäristönsuojelulain erilliskeräyssäännökset ja kertakäyttömuovidirektiivin mukaisen jätelain muutoksen erilliskeräysvaatimukset tulisi myös tältä osin sovittaa yhteen.

Hallituksen esityksessä todetaan, että esimerkiksi saarella sijaitsevassa retkisatamassa ei tarvitse olla vastaanottolaitteita aluksilta peräisin oleville jätteille, jos retkisataman pitäjä on tehnyt sopimuksen lähialueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta ja vastaanottolaitteen pitäjä on ottanut huomioon retkisatamaa käyttäviltä aluksilta peräisin olevat jätteet mitoittaessaan jätteiden vastaanottoa. Esitysluonnoksessa olisi hyvä määritellä, mitä lähialueella tarkoitetaan ja millaisella etäisyydellä oleva alue käsitetään lähialueeksi.



Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota siihen, että lakiehdotuksen 9 luvussa ei ilmene säännöksiä siitä, että sataman pitäjän tai vastaanottolaitteen haltijan tulisi varmistaa vastaanottolaitteiden riittävä kunto ja että toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet tulisi korjata viipymättä. Huonokuntoiset tai toimimattomat laitteet voivat kannustaa jättämään jätteitä vastaanottolaitteiden sijaan luontoon. Hallituksen esityksessä on todettu, että huvivene- ja retkisatamien jätteiden vastaanoton puutteet ovat joissain paikoissa aiheuttaneet satamien lähialueiden yksityisten roska-astioiden täyttymistä ja niiden ympäristön roskaantumista.

Satamien jätehuoltosuunnitelmat, niiden hyväksyminen ja niistä kuuleminen (9 luvun 5-7 §)

Hyväksynnän ja valvonnan resurssikysymykset

Merenkulun ympäristönsuojelulain muutosesityksen mukaan satamien jätehuollon järjestämistä ja jätehuoltosuunnitelmien laatimista koskevat vaatimukset laajenisivat koskemaan myös valtaosaa pienistä satamista. Perusteluiden mukaan ELY-keskuksille esitettäisiin hyväksyttäväksi kalastussatamien (saalismäärä 20 000 kg tai yli), yhteysalussatamien sekä vesibussisatamien jätehuoltosuunnitelmat. Hallituksen esityksen perusteluissa on arvioitu, että jätehuoltosuunnitelmien käsittelystä sekä jätehuoltosuunnitelmaa ja jätetositteita koskevien tietojen viemisestä rekistereihin on vaikutuksia ELY-keskusten tehtäviin.

Ympäristöministeriö katsoo, että lakiesityksessä ei ole riittävästi arvioitu vaikutusten laajuutta ELY-keskuksiin. Vaikutusten laajuuden selvittäminen on välttämätöntä tämän uuden tehtävän resursoinnin kannalta. Perusteluissa ei ole huomioitu, että ELY-keskuksilla ei ole tietoa niiden satamien lukumäärästä, sijainnista tai niitä hallinnoivista tahoista, joita jätehuoltosuunnitelmien esittämisvelvollisuus tulisi koskemaan. Jätehuoltosuunnitelmien käsittelyn ja hyväksymisen lisäksi ELY-keskuksilta edellytetään mm. kohteiden selvittämistä, tietokannan laatimista ja sen ajan tasalla pitämistä. Uusi tehtävä edellyttää myös satamatoimijoiden neuvontaa, ohjausta ja valvontaa, joita perusteluissa ei ole huomioitu. Uusien tehtävien edellyttämät lisäresurssit ELY-keskuksille ovat välttämätön edellytys sille, että hallituksen esitys voidaan hyväksyä. Ympäristöministeriö ilmaisee huolensa myös kunnille osoitettavien uusien tehtävien tarvitsemista voimavaroista. Kuntien ympäristötoimen voimavarat ovat niukat.

Lakiesityksen mukaan (9 luku 6 §) ELY-keskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain (527/2014) 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään, kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty. Ympäristöministeriö huomauttaa, että lakimuutosesityksen mukaisia pieniä satamia ei ole perustettu ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Olisi tarkoituksenmukaista, että kohteet perustetaan ja tiedot toimitetaan käyttämällä YLVA-raportointijärjestelmää. Tätä



varten on varmistettava, että järjestelmään on tehty tarvittavat muutokset ennen kuin uudet velvoitteet tulevat voimaan. Muutoksiin tulee osoittaa määräraha LVM:n hallinnonalan budjetista ja muutosten valmistelu tulee tehdä yhteistyössä Hämeen ELY-keskuksen kanssa.

Lakiesityksen (9 luku 7 §) perusteluiden mukaan jätehuoltosuunnitelman hyväksynyt viranomaisen eli ELY-keskus tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen veisi niiden satamien tiedot, joita ei ole merkitty merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, unionin SafeSeaNet-järjestelmään. Myös tämä on uusi tehtävä ELY-keskuksille, joka pitää huomioida tehtäväkokonaisuuden toteutuksen ohjaamisessa ja resursoinnissa.

Jättopakko, jätteiden ennakoilmoitukset ja maksut sekä niitä koskevat vapautukset (10 luvun 1, 2, 4 ja 5 §)

1 § Velvollisuus jättää alukselta peräisin olevat jätteet

Pykälän 1 momentin mukaan alusten tulee jättää vastaanottolaitteisiin kaikki alukselta peräisin olevat jätteet MARPOL-yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti. Perusteluissa kerrotaan, että vastaanottolaitteisiin tulisi jättää ne jätteet, joita ei saa poistaa mereen. Perusteluissa olisi tarpeen täsmentää, minkälaista jätteiden lajittelua MARPOL edellyttää ja mitä MARPOLin purkumääräykset kattavat. Säännös velvoittaa kaikkia aluksia, myös veneilijöitä, joiden on myös tärkeää ymmärtää säännöksen sisältö. Säännöksen perustelujen mukaan säännöksen sisältöä ei muuteta. Ympäristöministeriö esittää harkittavaksi, että säännöksen nykyinen sanamuoto säilytettäisiin, koska siitä käy selkeämmin ilmi, että kaikki jätteet on jätettävä satamaan.

1 §:n 2 momentin perusteluissa kerrotaan, että sataman pitäjä voi sopia vastaanottolaitteiden käytöstä toisen osapuolen kanssa 9 luvun 4 §:n 4 momentin nojalla. Pykälään voisi selkeyden vuoksi lisätä viittauksen kyseiseen 4 §:n 4 momenttiin, jossa säädetään tästä sopimisesta. Viittaus olisi tarpeellinen siitä syystä, että kyseisessä momentissa säännellään sataman pitäjän velvollisuudesta pitää sataman käyttäjien helposti saatavilla tieto tällaisesta järjestelystä.

Pykälän 3 momentin perusteluista saa käsityksen, että säännöksessä tarkoitettu poikkeus koskisi vain seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Jos näin on tarkoitettu, kyseinen tarkennus lienee tarpeen lisätä myös säännökseen.

Pykälän 3 momentin 3 kohdan mukaan alusten ei tarvitse jättää jätteitä aluksen ollessa vain ankkurointialueella, jos sääolosuhteet ovat epäsuotuisat. Perusteluissa voisi olla hyvä tarkentaa, minkälaisia sääolosuhteita kohdassa tarkoitetaan.

1 §:n perusteluista jää hieman epäselväksi, tiukentuvatko jätteiden lajittelovelvoitteet aluksilla. Luonnoksen ympäristövaikutuksissa kerrotaan, että kun satamat vastaanottavat lajiteltua kiinteää jätettä, mahdollistaisi se



alusjätteiden tehokkaamman hyödyntämisen, uusiokäytön ja kierrätyksen jätehierarkian ja kiertotalouden periaatteiden mukaisesti. Jos jätteiden vastaanottoa ja erilliskeräystä parannetaan satamissa, on luontevaa, että myös aluksissa kiinnittää huomiota jätteiden lajitteluun. Tämä koskee erityisesti huviveneitä huvivenesatamien tullessa laajemmin sääntelyn piiriin.

3 § Jätteen toimittamista koskeva tosite

Pykälän 2 momentin mukaan ”Edellä 1 momentissa tarkoitettua vaatimusta ei kuitenkaan sovelleta kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin aluksille soveltuviin satamiin, joissa on miehittämättömät vastaanottolaitteet.” Kohdassa tarkoitetaan ilmeisesti satamaa, joka voi vastaanottaa ainoastaan alle 1 350 tonnin aluksia. Isotkin satamat lienevät voivan vastaanottaa tämän kokoisia aluksia, joten säännöstä olisi tarpeen täsmentää, jotta isot satamat eivät jää sääntelyn ulkopuolelle.

4 § Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävät maksut

Alusjätedirektiivissä on uudistettu satamien maksujärjestelmää. Uutta direktiivissä on niin sanottu ei erityismaksua –järjestelmä, jonka mukaan satama perii aluksilta maksun, riippumatta siitä, jättääkö alus satamaan jätettä ja kuinka paljon se jättää jätettä. Direktiivin maksujärjestelmä kattaa kuitenkin sataprosenttisesti vain kiinteät jätteet. Suomessa vastaava maksujärjestelmä on jo ollut käytössä HELCOM-suositukseen perustuen ja Suomessa ei peritä erillistä maksua myöskään öljypitoisista jätteistä eikä käymäläjätevesistä, vaikka direktiivi ei tätä edellyttäkään. Ympäristöministeriö pitää erittäin hyvänä, että ehdotuksessa on säilytetty nykyinen direktiiviä tiukempi maksujärjestelmä, sillä se kannustaa myös Suomessa käyviä ulkomaisia aluksia jättämään jätteensä satamaan käydessään Suomessa ja tällä on positiivinen vaikutus meriympäristölle.

Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

Luku 2: 1 § Perustelujen mukaan pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin päästökiellon soveltamisesta myös muihin kuin mineraalipohjaisiin öljyihin. Ehdotus laajentaisi päästökiellon koskemaan myös sellaisia öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita hiilivetyjä ja muita niiden kaltaisesti aluksella käytettäviä haitallisia aineita. Muutos olisi hyvä ja kannatettava, mutta itse pykälätekstistä ehdotettu lisäys kuitenkin puuttuu.

Päästömaksun (3 luku) ja rikosoikeudellisen vastuun (13 luku) ulottaminen muihin kuin mineraalipohjaisiin öljyihin on johdonmukainen seuraus päästökiellon laajentamisesta. On hyvä, että sääntely asettaa mineraaliöljyn kanssa yhdenmukaiseen asemaan merenkulun ns. uudet polttoaineet, jotka eivät ympäristön näkökulmasta ole suinkaan aina perinteisiä öljytuotteita vaarattomampia.



Ympäristöministeriö olisi toivonut, että 2 luvun 3-6 §:ssä olisi soveltuvalla tavalla otettu huomioon päästökiellon laajeneminen muihin kuin mineraalipohjaisiin öljyihin.

Luku 3: Ympäristöministeriö pitää tärkeänä öljypäästömaksun laajentamista koskemaan päästöjä sisävesillä. Tällä hetkellä riskinä on huonojen toimintatapojen yleistyminen esimerkiksi Saimaalla liikenteen vilkastuessa ja ympäristönsuojelun tason heikkeneminen yleisesti sisävesillä.

Itämeri on ekologisesti hyvin herkkä. Ainutlaatuisuutensa lisäksi se on myös yksi saastuneimmista murtovesialtaista. Itämeren alttius saasteille ja myrkyille johtuu sen mataluudesta ja muodosta, pienestä vesitulavuudesta sekä huonosta veden vaihtuvuudesta. Jotta Bosphorous Queen –tapauksen kaltaisilta ratkaisuilta jatkossa vältyttäisiin, ympäristöministeriö pitää aiheellisena täsmentää niitä perusteita, joilla kauttakulussa oleville aluksille voidaan määrätä öljypäästömaksu.

Ympäristöministeriö yhtyy perusteluissa esitettyyn johtopäätökseen, jonka mukaan UNCLOS art 220(6) tulkinnaissa on otettava huomioon sopimuksen syntyajan jälkeen tapahtunut kehitys ja Suomea sitovat muut meriympäristön tilaa sääntelevät sopimukset. UNCLOS:n joustava sanamuoto antaa sopimusvaltiolle kohtuuden rajoissa oikeuden itse määrittellä, missä tilanteessa aluksesta aiheutuneesta päästöstä seuraa huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa valtion rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka valtion aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta.

Ehdotus 1 a §:ksi vaatii ympäristöministeriön mielestä vielä jatkovalmistelua. Pykälän mukaan Suomen ympäristökeskuksen antaman arviolausunnon pohjaksi laadittaisiin kriteeristö, jonka mukaisen yhdenkin laatutekijän vahingoittumisen tai vaarantumisen katsottaisiin aiheuttavan huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa UNCLOS art 220(6) :ssa mainituille Suomen eduille. Kriteeristön sisällöstä ja muodosta säädetäisiin tarkemmin merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun asetukseen myöhemmin tehtävällä muutoksella. Tässä vaiheessa ehdotetun lainmuutoksen kokonaisuus jää niin epäselväksi, että siitä lausuminen ei ole mahdollista.

Ympäristöministeriö toteaa vielä, että voimassa olevan merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 9 §:n mukaan Suomen ympäristökeskuksen on annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen. Erityisesti velvollisuus koskee virka-apua öljypäästömaksua koskevassa asiassa (3 luvun 8 §). Suomen ympäristökeskus ottaa Rajavartiolaitokselle antamissaan lausunnoissa kantaa siihen, onko aluksesta aiheutunutta öljypäästöä pidettävä määrältään ja vaikutuksiltaan vähäisenä. Esitetyn 1 a §:n mukaan lausunnossa keskityttäisiin öljypäästön meriympäristölle aiheuttaman vahingon tai sen vaaran huomattavuuden arvioimiseen. Näennäisesti pieni muutos kuitenkin tosiasiaa asettaa Suomen ympäristökeskuksen arviolausunnot nykyistä korkeamman



laatuvaatimuksen. Vaatimus korostuu erityisesti, jos uuden lausunnon tavoitteena on vastata niihin näyttöä koskeviin kysymyksiin, jotka tulivat esille Korkeimmassa oikeudessa Bosphorous Queenin tapauksessa.

Rikkipäästömaksu (7 b luku)

Ympäristöministeriö kannattaa rikkipäästömaksusta säätämistä ehdotetun uuden luvun 7b mukaisesti.

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikki- ja hiilipitoisuutta koskeva sääntely

Ei erityistä lausuttavaa.

Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely

Ympäristöministeriö pitää tärkeänä 2 a -luvun säännösten laajentamista öljysäiliöalusten välisistä öljylastien siirroista muidenkin haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtämiseen sekä polttoaineen toimittamiseen aluksesta toiseen. Ehdotus täyttää tältä osin ympäristöministeriön pitkäaikaisen toiveen sääntelyn kehittämisestä.

Öljyn ja haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoja merialueella tehdään yhteensäkin selvästi vähemmän kuin muiden lastien siirtoja. Kuitenkin myös näiden muiden siirtojen riskit voivat toteutuessaan aiheuttaa vahinkoa meriluonnolle. Tästä syystä ympäristöministeriö katsoo, että kaikki lastin siirrot pitäisi toteuttaa vain satamissa ja erikseen nimetyillä alueilla. Alueita nimettäessä tulee erityisesti huomioida ympäristö- ja luontokohteet.

Ympäristöministeriö haluaa tuoda esille, että sääntelyssä olisi erityisesti hyvä huomioida lannoitelastit. Alusten operoimissa Itämerellä tulisi huomioida, että kyse on äärimmäisen rehevöityneestä ja herkästä merialueesta. Vaikka lannoitteita ei ole MARPOL-yleissopimuksessa määritelty haitallisiksi aineiksi, Itämerellä lannoitteiden päätyminen mereen lisää merkittävästi rehevöitymistä ja aiheuttaa haittaa meriluonnolle.

Ympäristöministeriö pitää hyvänä, että ehdotetun 2 §:n 2 momentissa nimettyjen viranomaisten joukossa on Suomen ympäristökeskus. Ympäristöministeriö kuitenkin ehdottaa, että listaan lisättäisiin myös Metsähallitus (ml. luontopalvelut), joka hallinnoi valtion merialueita ja joka vastaa pääasiallisesti meriluonnon inventoinneista sekä tuntee hyvin paikalliset olosuhteet.



Painolastivesisääntelyn soveltuminen jäänmurtajiin

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että painolastivesiä koskevan merenkulun ympäristönsuojelulain ja painolastivesiyleissopimuksen sääntelyn ulkopuolelle rajattaisiin eräitä jäänmurtajia, jotka tuottavat jäänmurtopalveluita Väylävirastolle. Sääntelyn ulkopuolelle rajattaisiin ennen vuotta 1990 rakennetut alukset, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja sopimus pohjaisesti. Ehdotettu muutos koskisi neljää jäänmurtajaa. Lisäksi sääntelyn ulkopuolelle ehdotetaan rajattavan alukset, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja sopimus pohjaisesti. Tämän ehdotuksen taustalla on se, että valtiot, joiden kanssa Suomella on jäänmurtosopimuksia, ovat vapauttaneet omat aluksensa painolastivesisääntelyn noudattamisesta.

Ympäristöministeriö katsoo, että jos jäänmurtajat toimivat vain Itämeren alueella, eräiden jäänmurtajien rajaaminen pois sääntelyn ulkopuolelle voisi olla mahdollista. Kuitenkin jos näitä aluksia käytetään Itämeren ulkopuolella tai jos Itämeren ulkopuolelta tulee aluksia Itämerelle ja tällaisissa aluksissa ei ole painolastivesien käsittelylaitteistoja, uhkana on vieraslajien saapuminen Itämerelle. Ympäristöministeriö katsoo, että jos sopimuksia tehdään sellaisten jäänmurtajien kanssa, jotka toimivat myös Itämeren ulkopuolella, tällaisilta aluksilta tulisi edellyttää painolastivesiyleissopimuksen mukaisia käsittelylaitteistoja.

Hallituksen esityksessä todetaan, että vanhimpien jäänmurtajien käyttöaika on rajallinen ja näille aluksille painolastivesien käsittelylaitteistojen asentaminen olisi haastavaa ja kallista. Esitysluonnoksessa ei ole kuitenkaan tuotu esille, miten pitkään näitä vanhimpia aluksia arvellaan vielä käytettävän. Ympäristöministeriö katsoo, että esityksen Sääntelyn vaihtoehdot –osiossa olisi voinut tuoda esille, onko jäänmurtajien osalta tarkasteltu muita vaihtoehtoja kuin eräiden jäänmurtajien rajaaminen sääntelyn ulkopuolelle.

Kansliapäällikkö

Juhani Damski

Hallitussihteeri

Merja Huhtala