

Lakialoite laiksi merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnalle

ALOITTEEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Lakialoite käymäläjätevesien, harmaavesien, kiinteiden jätteiden ja rikkipesurivesien aluksesta päästämisen kieltämiseksi Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Lain yleisiä säännöksiä täydennetään siten, että se tunnistaa harmaaveden määritelmän yhtenä jätevesityyppinä ja siten, että se tunnistaa rikkipesuriveden päästämisen mereen sekä avointa (pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvedet) että suljettua (pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämät) puhdistusjärjestelmää käyttämällä. Käymäläjäteveden, harmaaveden ja avoimen sekä suljetun kierron rikkipesurivesien päästäminen aluksesta veteen kielletään Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Lain viittaus kieltoa laimentavaan MARPOL-yleissopimuksen IV liitteeseen poistetaan käymäläjäteveden päästökieltoa koskevassa kohdassa. Poistetaan mahdollisuus kiinteän jätteen veteen poistamiskieltoa lieventäviin määräyksiin tyyppihyväksytyjä hienonnuuslaitteistoja käytettäessä.

PERUSTELUT

Itämeri on yhä yksi maailman saastuneimmista meristä. Merialue on erityisen herkkä saasteille, koska se on matala, aluetta ympäröi tiheä asutus ja sen vesi vaihtuu hitaasti. Itämerta vaurioittavat jatkuvasti useat ihmisen tuottamat päästöt, joiden vähentämiseksi ei ole ryhdytty kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin.

Käymäläjäte- ja harmaavesien sekä kiinteiden jätteiden kiellosta

Yksi merkittävistä Itämerta vahingoittavista päästölähteistä ovat matkustaja- ja rahtiliikenteen jätevedet. Itämerellä liikennöi päivittäin noin 2 000 alusta, joiden miehistöjen (arviolta noin 25 000 henkilöä) jätevedet päätyvät nykyoloissa valtaosin mereen. Toisin sanoen pelkästään Suomen satamissa käyvien rahtialusten määrän ja laskennallisen keskiarvon perusteella käymäläjäte- ja harmaavesiä kertyy Itämereen päivittäin yli 20 000 tonnia. Huomattavaa on, että rahtilaivojen

käsittelyjärjestelmät eivät usein poista merta rehevöittäviä ravinteita. Itämereen päätyvät harmaavedet sisältävät lisäksi muun muassa lääkeaineiden jäämiä sekä mikromuovia.

Nykyinen oikeustila valtaosin sallii Itämerelle haitallisten jätevesien laskun mereen. Kansainvälisen MARPOL-yleissopimuksen liite IV:n mukaan myös käsittelemätöntä käymäläjätevettä saa päästää veteen aluksesta yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta. Voimassa oleva kansallinen merenkulun ympäristönsuojelulaki sallii myös rahtiliikenteen haitallisten käymäläjätevesien päätyminen mereen. 12 meripeninkulman etäisyys maa-alueesta ei estä Itämeren saastumasta pitkällä aikavälillä. Erityisen haitallinen on MARPOL-yleissopimukseen sisältyvä sääntö, jonka mukaan alus saa tyhjentää käymäläjätevetensä kolmen meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, jos aluksella on toiminnassa hyväksytty käymäläjäteveden käsittelylaitteisto tai jos alus tyhjentää hienonnettua ja desinfioitua käymäläjätevettä hyväksyttyä järjestelmää käyttäen. Vaaditut laitteistot ja järjestelmät eivät näissä tapauksissa käytännössä estä Itämeren saastumasta lähellä rannikkoa. Koska kansallisella lainsäädännöllä on mahdollista säätää kansainvälisiä sitoumuksia tiukempia velvoitteita, tämä lakialoite poistaa lain viittauksen MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen IV käymäläjäteveden päästökieltoa koskevassa kohdassa.

Oma lukunsa nykyisen lainsäädännön puutteista ovat harmaavedet. Harmaavesillä tarkoitetaan jätevettä, joka syntyy peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa eikä sisällä käymäläjätevettä. Alustavien tutkimusten mukaan kuitenkin myös harmaavedet sisältävät ympäristölle haitallisia ravinteita, bakteereja, kiintoaineita, rasvoja, kemikaaleja sekä mikromuoveja. Nykyinen kansallinen lainsäädäntö ei tunnista harmaavesiä eikä siten sääntele niiden laskemista mereen lainkaan. Käytännössä harmaaveden mukana puretaan usein myös alusten ruokajäte, joka vastaavasti sisältää runsaasti meren rehevöitymistä kiihdyttäviä ravinteita.

Käymäläjäte- ja harmaavesien laskun kieltoa ei tulisi pitää kohtuuttomana vaatimuksena Itämerellä aluksia liikennöiville toimijoille. Jo tällä hetkellä Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on asettanut matkustajaliikenteelle tiukennettuja määräyksiä ja kannustimia, joiden ansiosta esimerkiksi valtaosa Helsingin satamassa vierailevista risteilijäaluksista laskee jätevetensä satamien jätevesijärjestelmiin Itämeren sijaan. Suomen satamien nykyiset huoltopalvelut mahdollistavat jätevesien pumppaamisen satamissa sekä matkustajaliikenne- että rahtialuksille. Lisäksi monissa Itämeren ja kaikissa Suomen satamissa on otettu käyttöön HELCOM-yhteistyön myötä niin kutsuttu No Special Fee -kannustinjärjestelmä, jonka myötä yksi sataman veloittama jätemaksu oikeuttaa

aluksen purkamaan kaikki jätteensä satamaan. Näin estetään ylimääräisten kustannusten syntyminen alusten liikennöijille.

Jo voimassa oleva laki varautuu tilanteisiin, joissa käymäläjäteveden päästökielto muodostuu kohtuuttomaksi esimerkiksi riittämättömän tankkitilan vuoksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta ja tiettyjen edellytysten täytyessä myöntää poikkeuksen kiellosta tai rajoituksesta päästää käsittelemätöntä käymäläjätevettä veteen. Tämä lakialoite varaa samoin edellytyksin mahdollisuuden myöntää vastaava poikkeus harmaaveden päästökielelle. Harmaavesien päästökielto ei kuitenkaan koskisi lainkaan huviveneitä tai vastaavia aluksia, joissa vaatimus harmaavesien säilömisestä aluksessa voisi tällä hetkellä aiheuttaa kohtuuttomia tilanteita. Poikkeuksen tarkoituksena on estää ylimääräisen hallinnollisen työn kasautuminen tällaisten alusten liikennöijille ja viranomaisille.

Haitallisten jätevesien lisäksi nykyinen oikeustila on luonut tilanteen, jossa kiinteiden jätteiden eli pääasiassa ruokajätteiden päästäminen aluksesta mereen on käytännössä sallittu. Kiinteiden jätteiden poistamiskielto vesittyy nykyisen lain lievennyksellä, jonka mukaan poistamiskieltoa lievempiä MARPOL-yleissopimuksen V liitteen määräyksiä voidaan noudattaa silloin, kun käytössä on Liikenne- ja viestintäviraston tyyppihyväksymä kiinteän jätteen hienonnuksilaitteisto. Ruokajäte ja muut kiinteät jätteet sisältävät kuitenkin myös hienonnettuna runsaasti ravinteita ja siten kiihdyttävät Itämeren rehevöitymistä. Koska satamien kattavat huoltopalvelut koskevat myös kiinteitä jätteitä, tulee tällaisten jätteiden päästämisen täyskieltoa pitää perusteltuna.

Rikkipesurivesien kiellosta

Lisäksi yksi merkittävistä Itämeren vahingoittavista päästölähteistä ovat rikkipesurivedet, jotka syntyvät alusten rikkipäästöjen vähentämiseksi asennettavien pakokaasujen puhdistusjärjestelmien eli niin kutsuttujen rikkipesurien likavesistä. Vaikka pesurit vähentävät alusten ilmaan päästämiä saasteita, mereen laskettuna niiden päästämät pesuvedet saastuttavat sen sijaan merta niiden sisältämällä raskasmetalleilla ja rikkiyhdisteillä.

Nykyinen oikeustila sallii Itämerelle haitallisten rikkipesurivesien laskun mereen. Euroopan komission antamassa direktiiviehdotuksessa (COM/2023/273 final) pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämien päästäminen veteen kielletäisiin silloin, kun pesuvedet kerätään talteen (suljettu kierto). Avoimen kierron pesurien pesuvesien päästäminen olisi jatkossakin sallittua.

Tämä lakiehdotus kieltäisi sekä avoimeen että suljettuun kiertoon perustuvien rikkipesurivesien laskun mereen.

Myöskään rikkipesurivesien laskun kieltä ei tulisi pitää kohtuuttomana vaatimuksena Itämerellä aluksia liikennöiville toimijoille. Jo tällä hetkellä saatavilla on vähärikkisiä ja yleisesti käytössä olevia polttoaineita, joita käyttämällä velvollisuus puhdistaa pakokaasuja poistuu kokonaan. Lisäksi on ollut ennakoitavissa, että pesureihin liittyvien jätteiden purkaminen mereen kielletään jollain aikavälillä. Jätteiden toimittamista satamaan tulee samoin pitää hinnaltaan kohtuullisena.

Lopuksi

Suomen lainsäädännöllinen toimivalta haitallisten päästöjen kiellossa ulottuu aluevesien lisäksi Suomen talousvyöhykkeelle. Koska nämä merialueet ulottuvat yhdessä monin paikoin rannasta 12 meripeninkulmaa kauemmaksi, on Suomen lainsäädännöllä mahdollista tiukentaa Itämerellä liikennöivien alusten haitallisia päästöjä koskevia rajoituksia. Tämä lakialoite ei ulota käymäläjätetä harmaavesien, kiinteiden jätteiden taikka rikkipesurivesien laskun kieltä suomalaisille aluksille Suomen merialueiden ulkopuolella, vaikka lippuperiaatteen mukaisesti siihen olisi lainsäädännöllinen toimivalta: tämän rajauksen tarkoituksena on estää alusten epäyhdenmukainen kohtelu tilanteessa, jossa muilla Itämeren aluksilla ei nykyisessä sääntely-ympäristössä vielä ole vastaavia velvoitteita.

On selvää, että koko Itämeren kattavaa kieltä varten Suomen tulee jatkaa kansainvälistä yhteistyötä asiassa esimerkiksi Euroopan unionin, Itämeren suojelukomission (HELCOM) ja IMO:n työn puitteissa. Tämä ei kuitenkaan poista sitä tosiasiaa, etteikö Suomi voisi omilla toimillaan olla suunnannäyttävä Itämeren suojelutyössä – parhaassa tapauksessa Suomen asettamat rajoitukset haitallisten jätevesien laskulle toimivat esimerkkinä muille Itämeren reunavaltioille ryhtyä vastaaviin toimiin.

Vallitsevan lainsäädännön puutteet ovat vakava uhka Itämeren terveydelle. Samalla käymäläjäte- ja harmaavesien, kiinteiden jätteiden sekä rikkipesurivesien laskun kieltä olisi tehokas ja kohtuullinen keino ehkäistä Itämereen runsaasti kohdistuvia rasitteita.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,
että eduskunta hyväksyy seuraavan lakiehdotuksen:

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään merenkulun ympäristönsuojelulain (29.12.2009/1672) 1 luvun 2 §:n 1 momenttiin uudet 15, 42 ja 43 kohdat, jolloin nykyiset kohdat siirtyvät luvuissa yhdellä eteenpäin, sekä *lisätään* lakiin uudet 5 ja 7 luvut, jolloin nykyiset luvut siirtyvät yhdellä eteenpäin, sekä *muutetaan* edeltävin tavoin muutetun lain 6 luvun 1 §:ää seuraavasti, sekä *muutetaan* edeltävin tavoin muutetun lain 8 luvun 1 §:ää seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

15) harmaavedellä jätevettä, joka syntyy peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa eikä sisällä käymäläjätevettä;

42) pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesillä sellaista pesuvettä, jota on käytetty aluksen rikkipäästöjen vähentämiseksi ja joka avoimen kierron periaatteen mukaisesti lasketaan sellaisenaan mereen;

43) pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämillä mitä tahansa ainetta, joka on poistettu pesuvedestä tai tyhjennysvedestä käsittelyjärjestelmällä, tai poistovettä, joka ei täytä päästön määritelmää, taikka muita pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämiä, jotka on tyhjennetty yli laidan sellaisen Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 4 säännössä määritellyn päästönvähentämismenetelmän seurauksena, jota käytetään vaihtoehtoisena päästönvähentämismenetelmänä Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 14 säännössä vahvistetuille normeille, ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeet;

5 luku

Aluksista aiheutuvien harmaavesipäästöjen ehkäiseminen

1 §

Harmaaveden päästökielto

Käsittelemättömän ja käsitellyn harmaaveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

Kielto ei kuitenkaan koske huvivenettä tai muuta alusta, jonka bruttovetoisuus on alle 400, tai alusta, joka saa kuljettaa enintään 15 matkustajaa.

2 §

Poikkeuksen myöntäminen harmaaveden päästökielellä

Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää Helsingin sopimuksen IV liitteen mukaisilla edellytyksillä poikkeuksen kiellosta tai rajoituksesta päästää käsittelemätöntä harmaavettä veteen, jos poikkeus ei ole Suomen kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten vastainen ja poikkeuksen merkitys on vesiensuojelun kannalta vähäinen.

Edellä 1 momentissa mainittujen edellytysten lisäksi poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) alus on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2000; ja
- 2) päästökielellon noudattamiseen tarvittavan laitteiston asentaminen on teknisesti vaikeaa tai asentamisesta aiheutuvat kustannukset ovat aluksen arvoon nähden kohtuuttoman suuret.

Liikenne- ja viestintäviraston on lähetettävä tiedot tässä pykälässä tarkoitetuista päätöksistä Itämeren suojelukomissiolle.

6 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen

1 §

Käymäläjäteveden päästökielto

Käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

7 luku

Aluksista aiheutuvien pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja jäämien aiheuttaminen päästöjen ehkäiseminen

1 §

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien päästökielto ja päästörajoitus

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

2 §

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämien päästökielto ja päästörajoitus

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämien päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

8 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

1 §

Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto

Kiinteän jätteen poistaminen veteen alukselta on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä siten kuin MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä suomalaisten alusten kiinteän jätteen hienonnuksilaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja lievempiä määräyksiä kiinteän jätteen veteen hävittämisestä silloin, kun suomalainen alus on Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä xx.xx.2023

Pauli Aalto-Setälä [kokoomuksen eduskuntaryhmä]

Muut allekirjoittajat nimenselvennyksineen: