

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 23/2009 vp

Valtioneuvoston selonteko Itämeren haasteista ja Itämeri-politiikasta

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 10 päivänä kesäkuuta 2009 lähettäessään valtioneuvoston selonteon Itämeren haasteista ja Itämeri-politiikasta (VNS 6/2009 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi ympäristövaliokuntaan samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausunto ympäristövaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Minna Kivimäki, liikenne- ja viestintäministeriö

- EU-erityisasiantuntija Hanna Perälä, valtioneuvoston kanslia
- kansainvälisten asiain sihteerin Päivi Yrjönen, Merenkululaitos
- merentutkimuksen yksikön päällikkö Kimmo Kahma, Ilmatieteen laitos
- limnologi Seppo Knuuttila, Suomen ympäristökeskus SYKE
- toimitusjohtaja Olof Widén, Suomen Varustamot ry
- Itämeriohjelman päällikkö Anita Mäkinen, WWF Finland.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikenne- ja viestintävaliokunta on käsitellyt valtioneuvoston selontekoa Itämeren haasteista ja Itämeri-politiikasta (VNS 6/2009 vp) yhtä aikaa komission tiedonantoa "Euroopan unionin Itämeren alueen strategia" koskevan eduskunnalle annetun valtioneuvoston kirjelmän kanssa (E 75/2009 vp). EU:n Itämeren alueen strategiassa on neljä kokonaisuutta: Itämeri kestävä ympäristöpolitiikan alueena, taloudellisesti menestyvä alueena, kiinnostavana ja hyvien yhteyksien varassa toimivana alueena sekä turvalisena alueena. Selonteossa puolestaan on otettu EU-strategiaa rajatumpi näkökulma ja Itämeriä

tarkastellaan lähinnä merellisen ympäristön näkökulmasta. Selonteossa keskitytään Suomen kannalta tärkeimpiin ja kiireellisimpiin Itämereen liittyviin toimiin, erityisesti Itämeren tilaan ja merenkulun turvallisuuteen liittyen. Valiokunnan mielestä molemmat asiakirjat antavat yhdessä eduskunnalle monipuolisen ja kattavan kuvan Itämeren tilasta ja siihen liittyvistä kehittämistarpeista. Tässä lausunnossaan liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee valtioneuvoston selontekoa toimialansa kannalta, keskittyen meriturvallisuuteen, merenkulun päästöjen rajoittamiseen ja merenkulun merkitykseen maaillemme. Valiokunta korostaa tässä yhteydessä voi-

makkaasti EU:n ja Venäjän välisen yhteistyön tärkeyttä Itämeren ja erityisesti Suomenlahden alueen liikenneturvallisuus- ja ympäristöhankkeiden kannalta.

Meriturvallisuus. Maamme merialueiden, erityisesti Suomenlahden viime vuosiin asti kasvaneet tavara- ja matkustaja-alusliikenne sekä öljykuljetukset ovat lisänneet onnettomuusriskiä selvästi. Tästä johtuen meriliikenteen turvallisuuden parantamiseen on voitava panostaa jatkuvasti. Selonteosta ilmenee meriturvallisuustyön kansainvälinen luonne. Valiokunta pitää tärkeänä, että selonteon mukaisesti Suomelle tärkeitä meriturvallisuusasioita edistetään Euroopan unionissa, alueellisissa järjestöissä ja Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) ja kahdenvälisesti eri valtioiden kanssa asioiden valmistelun varhaisessa vaiheessa ja painotetaan Itämeren erityisolosuhteita ja merenkulun merkitystä Suomelle. Valiokunta pitää valtioneuvoston selonteossa ja komission Itämeren alueen strategiassa esitettyjä ehdotuksia hyvinä ja kannatettavina meriturvallisuutta ja merivalvontaa koskeviksi toimenpiteiksi.

Suomessa laadittu Itämeren meriturvallisuusohjelma (LVM julkaisuja 13/2009) määrittelee ne Itämeren meriturvallisuuden parantamista koskevat linjaukset ja toimenpiteet, joita Suomi edistää kansainvälisessä yhteistyössä ja toteuttaa kansallisilla toimilla. Ohjelma luo hyvän pohjan Suomen aktiiviselle toiminnalle mm. EU:n Itämeren strategian toteuttamiseksi. Valiokunta korostaa meriturvallisuustyön tärkeyttä ja riittävän resursoinnin merkitystä.

Valiokunta kiinnittää myös huomiota alusten kaksoispohjaa koskeviin vaatimuksiin, alusten jääluokitukseen, alusohjausjärjestelmien kehittämiseen ja EU:n yhteiseen satelliittinavigointihankkeeseen (Galileo), jonka olisi pitänyt olla toimintakunnossa jo aikoja sitten. Näillä ja niihin verrattavilla toimilla luodaan turvallisen meriliikenteen perusta maamme merialueilla ja koko Itämerellä. Valiokunta korostaa erityisesti Suomenlahden pakollisen ilmoittautumisjärjestelmän (GOFREP) merkitystä meriliikenteen turvallisuudelle lähivesillämme. Ahvenanmerel-

le ja Pohjanlahdelle suunnitellut reittijakojärjestelmät Ruotsin ja Suomen välillä ovat myös ensiarvoisen tärkeitä. Meriliikenteen valvonnassa ja ohjaamisessa on pyrittävä hyödyntämään uusia älykkään liikenteen järjestelmiä. Tämä edellyttää kansallista ja myös EU:n taholta panostusta meriturvallisuutta ja alusteknologiaa koskevaan korkeatasoiseen tutkimus- ja kehittämis-toimintaan.

Suomen vaikeakulkuinen rannikko ja liikennemäärien kasvu sekä jääolosuhteet edellyttävät merenkulkijoilta korkeaa ammattitaitoa. Meriturvallisuuden ja kauppalaivastomme kilpailukyvyyn kannalta on välttämätöntä turvata korkeatasoinen kansallinen merenkulkualan koulutus. Meriturvallisuuden ylläpito edellyttää, että myös luotsaustoimintaan, meriliikenteen tarkastukseen, katsastustoimintaan ja alusliikennepalveluihin saadaan merenkulkualan koulutuksen saaneita työntekijöitä. Valiokunta pitää tärkeänä, että laivoissa työskentelevät henkilöt, joiden tehtävät liittyvät vaarallisten aineiden kappale-tavarakuljetuksiin, saavat IMO:n hyväksymän IMDG-säännösten mukaisen riittävän koulutuksen työhönsä. Valiokunta pitää hyvänä selonteon ehdotusta, jonka mukaan Itämeren meriturvallisuusohjelmaa tarkentavassa uudessa kansallisessa täytäntöönpanosuunnitelmassa käsitellään myös tavoitteitamme koskien alusten miehistön pätevyyttä ja vahdinpitoa koskevan yleis-sopimuksen uudistamista.

Rannikkoreittien ja satamien sisääntuloväylien kunto vaikuttaa merkittävästi merenkulun turvallisuuteen. Valiokunnan aiemmin saamien selvitysten mukaan Suomen vesiväylillä on lukuisia kohteita, jotka eivät palvelutasoltaan eivätkä turvallisuudeltaan vastaa vesiliikenteen vaatimuksia. Näitä ovat muun muassa madaltuneet väylät ja vanhentuneet turvalaitteet. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että merenkulun palvelu- ja turvallisuustasoon liittyvien hankkeiden toteutuminen turvataan.

Merenkulun päästöjen rajoittaminen. Itämeri on ekosysteeminä haavoittuva, ja sen nykytila on huono. Meriliikenne kasvaa Itämerellä jatkuvasti, minkä johdosta tulisi entistä kriittisemmin

tarkastella alusten mereen laskemia päästöjä. Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvien päästöjen kielloista ja rajoituksista määrätään Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n yleissopimuksilla (MARPOL 73/8), Itämeren suojelusopimuksella ja EU:n direktiiveillä (93/75/ETY ja 2000/59/EY), jotka on saatettu voimaan Suomessa alusjätelaililla (300/1979) ja -asetuksella (635/1993).

Merkittävin ympäristöriski Itämerellä ja erityisesti Suomenlahdella on kasvavien öljynkuljetusten aiheuttama laaja öljyonnettomuus, joka järkyttäisi meren ekosysteemiä pitkäksi aikaa. Öljynkuljetukset Suomenlahdella ovat kasvussa, ja eräiden arvioiden mukaan niiden arvioidaan olevan vuonna 2015 jo 250 miljoonaa tonnia. Onnettomuuksien ennaltaehkäisemiseksi on varmistettava muun muassa meriliikenteen ohjausjärjestelmien toimivuus ja luotsaustoiminnan korkea laatu sekä riittävät kansalliset öljyntorjuntavalmiudet ja kansainvälisen yhteistyön toimivuus. Öljynkuljetusten lisäksi erityisen merkittävästi Itämerellä on lisääntynyt matkustajaliikenne. Vuonna 2007 Itämerellä liikkui AIS (Automatic Identification System) -tietokannan mukaan yhteensä 413 774 alusta. Näistä 69 335 oli säiliöaluksia ja 43 215 matkustajaluksia. Matkustaja- ja muun alusliikenteen suuri määrä ja reittien ristikkäisyys ovat onnettomuusriskiä lisääviä tekijöitä.

Laivoista, satamista ja maalta peräisin olevien jatkuvien öljypäästöjen kokonaiskuormitus on asiantuntijalausuntojen mukaan vielä öljyonnettomuuksiakin suurempaa. Koko Itämeren alueella arvioidaan erilaisia öljypäästöjä tapahtuvan noin 500—800 vuosittain. Itämeren suojelukomission (HELCOM) tilastojen mukaan Itämerellä on vuosittain havaittu yli 230 laitonta öljyvesipäästöä, mutta todellisuudessa niitä arvioidaan olevan huomattavasti enemmän. Itämerellä ei saa laskea yli 15 ppm öljyä sisältävää pilssivettä mereen, ja öljyistä vettä ei saa päästää lainkaan Suomen aluevesillä lähempänä kuin neljä meripeninkulmaa rannasta. Meriliikenteen ja öljykuljetuksien määrän kasvaessa on todennäköistä, että myös jatkuvien ja tahallisten öljypäästöjen määrä kasvaa entisestään. Kaikki

öljyiset päästöt tulisi jatkossa kieltää Itämerellä ja öljypäästöjen kansainvälisiä valvontatoimia, joihin myös Suomi osallistuu, tulisi mahdollisuuksien mukaan edelleen tehostaa.

Varsinaisten öljypäästöjen lisäksi on tarkasteltava myös alusten muiden jätevesipäästöjen, kuten käymälävesien, harmaiden vesien ja painolastiveden laskemista mereen. Kansainvälisillä vesillä alukset voivat laskea nämä päästöt puhdistamattomina mereen. Niin sanottuja harmaita vesiä syntyy Itämerellä kulkevilla matkustajalaivoilla vuosittain yli 1,5 miljardia litraa, josta suurin osa päätyy ilman käsittelyä mereen. Itämerellä liikennöivien alusten jätevesien vuotuinen ravinnemäärä on noin 460 tonnia typpeä ja 150 tonnia fosforia. Alusten jätevedet sisältävät myös bakteereja, viruksia, raskasmetalleja ja kemikaaleja. Asiantuntijakuulemisen mukaan Itämeren suojelukomission, HELCOMin, Itämeren toimintaohjelman mukaisesti valmistellaan parhaillaan Suomen johdolla Kansainväliselle merenkulkujärjestölle IMO:lle ehdotusta, jolla kielletäisiin matkustaja-alusten puhdistamattomien käymäläjätevesien laskeminen Itämereen.

Valiokunnan mielestä Itämeren alueella tulee ekosysteemin erityisen haavoittuvuuden takia käyttää hyväksi kaikki keinot, joilla jätevesien ja haitallisten aineiden pääsyä mereen voidaan ehkäistä. Käymälävesien ja niin sanottujen harmaiden vesien laskeminen Itämereen tulisi selkeästi kieltää kaikilta aluksilta ja saattaa kiellon rikkomisen rangaistavaksi. Valiokunta katsoo, että kieltojen lisäksi jätevesien ja haitallisten aineiden mereen pääsyn estäminen vaatisi kuitenkin päätöksiä ja kaikkien itämeren alueen valtioiden linjanvetoa siitä, että haitallisten aineiden vastaanotosta satamissa ja vastaanottojärjestelmän kapasiteetin riittävyydestä huolehditaan yhteinäisin periaattein.

IMO:ssa vuonna 2008 hyväksytyn merenkulun ympäristönsuojelusopimuksen (MARPOL) uudistetun ilmansuojeluliitteen tavoitteena on vähentää alusten typenoksidi- ja rikinoksidipäästöjä. Asiantuntijoiden mukaan laivojen pakokaasuista päätyy Itämereen vuosittain jätevesipäästöihin verrattuna merkittävästi suurempi määrä rehevöittävää typpeä. Itämeren typ-

pilaskeumasta jo lähes 10 % (n. 16 000 tonnia) on peräisin Itämeren laivaliikenteen päästöistä.

Alusten rikkipäästöt vaikuttavat miehistön ja rannikkoseuduilla asuvien ihmisten terveyteen, kalakantojen vähenemiseen ja meren happamoitumiseen. IMO:n uusilla rikkipäästöjä koskevilla säännöksillä voidaan polttoaineen laatuvaatimuksia tiukentamalla vähentää näitä hiukaspäästöjä. On arvioitu, että kansainvälisestä meriliikenteestä johtuvat rikkipäästöt ohittaisivat nykyisellä kehityksellä maista tulevat päästöt vuoteen 2020 mennessä.

IMO on käynnistänyt keväällä 2008 työn merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistoimien suunnittelemiseksi. Kööpenhaminan ilmastokonferenssia varten IMO:ssa valmistellaan mm. merenkulun hiilidioksidipäästöjen (CO₂) vähentämiseksi teknisiä toimenpiteitä, kuten uusien alusten energiatehokkuussuunnitteluindeksiä, taloudellisia ohjauskeinoja ja vapaaehtoisia toimenpiteitä.

Valiokunnan mielestä on tärkeää, että IMO:n ja Euroopan unionin yhteydessä tehtävään meriliikenteen päästöjä koskevaan työhön osallistutaan aktiivisesti myös jatkossa ja tuodaan valmistelussa esille Suomen erityispiireet erityisesti talviolosuhteiden asettamien vaatimusten osalta. Ilmasto-, energia- ja ympäristöpolitiikan toimenpiteitä suunniteltaessa on edistettävä globaaleja ja kilpailuneutraaleja ratkaisuja liikenteen osalta.

Sinänsä kannatettavat päästörajoitushankkeet tulevat asiantuntijalausuntojen mukaan merkitsemään varustamojen polttoaine- ym. kustannusten nousua ja tätä kautta lisäkustannuksia maamme ulkomaankaupalle. Rikkipitoisuuden vähentäminen Itämerelle aiottuun 0,1 %:iin saattaa eräiden arvioiden mukaan merkitä jopa 0,8 mrd. euron lisäkustannuksia Suomeen liikennöiville aluksille. Kasvihuonepäästöjen (CO₂) rajaamisen hinnaksi on arvioitu noin 200 milj.euroa. Arvioitujen kokonaiskustannusten toteutumiseen vaikuttavat muun muassa liikennemäärien kasvu, vähärikkisten polttoaineiden hinta ja saatavuus, päästötonnin hinta sekä merenkulun päästötavoitteiden taso tulevina vuosina.

Valiokunta painottaa, että meriliikenteen päästörajoituksista sovittaessa on ehdottomasti huolehdittava siitä, että velvoitteet ovat kustannusvaikutuksiltaan tasapuolisia eri merialueille ja että niillä ei ole minkään yksittäisen alueen tai jonkin tietyn maan toimijoiden kilpailullista asemaa voimakkaasti heikentäviä vaikutuksia. Koska merenkulku on Suomelle elintärkeä asia, valiokunta pitää välttämättömänä selonteossa esitettyä ajatusta, että esim. rikkipäästöjen vähentämisen johtaessa kohtuuttomiin kustannuksiin ryhdytään toimiin näiden seurausten lieventämiseksi. Jo päätettyjen ja tulevien uusien päästörajoitusten kokonaiskustannusten selvitystä on jatkettava yhteistyössä elinkeinoelämän, varustamoiden ja kansalaisjärjestöjen kanssa.

Merenkulun merkitys Suomelle. Valiokunta pitää välttämättömänä tähdentää merikuljetusten merkitystä maamme elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle. Olemme ulkomaankaupassamme täysin riippuvaisia ympäri vuoden toimivista merikuljetuksista. Viennistä 90 prosenttia ja tuonnista 70 prosenttia hoidetaan meritse. Suomen meriklusterissa, jonka muodostavat meriteollisuuteen, merenkulkuun ja satamatoimintoihin liittyvät toimialat, on noin 2 900 yritystä kunnalliset satamat mukaan lukien.

Toimiva liikennejärjestelmä ja logistinen osaaminen ovat jatkossa entistä merkittävämpiä kilpailutekijöitä globaalissa taloudessa. Liikenteen informaatioteknologian kehittyminen tarjoaa uusia mahdollisuuksia logistiseen tehokkuuteen parantamalla tuotanto- ja jakeluketjujen toimivuutta sekä mahdollisuuksia liikenteen palvelujen kehittämiseen kaikille käyttäjille. Meriliikenteen tavaravirtojen toimiva logistiikka Itämerellä on maamme elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta ratkaisevaa.

Valiokunnan mielestä selonteossa ehdotetut toimenpiteet koskien muun muassa pohjoisen ulottuvuuden liikenne- ja logistiikkakumppanuutta, TEN-suuntaviivauudistusta ja yhtenäistä Euroopan laajuista ihmisten ja tavaroiden kuljetusten prioriteettiverkkoa ovat erityisen tarkoituksenmukaisia ja kannatettavia.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 23 päivänä lokakuuta 2009

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd
jäsen. Mikko Alatalo /kesk
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /kok
Kalle Jokinen /kok
Jyrki Kasvi /vihr
Lauri Kähkönen /sd

Mats Nylund /r
Pentti Oinonen /ps
Markku Pakkanen /kesk
Lyly Rajala /kok
Tero Rönkä /sd
Pertti Salovaara /kesk
Janne Seurujärvi /kesk
Anne-Mari Virolainen /kok.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Kaj Laine
valiokuntaneuvos Juha Perttula.