

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 33/2009 vp

Hallituksen esitys alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun I ja II liitteen sekä alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta vuonna 2001 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä ja laeiksi niiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä merenkulun ympäristönsuojelulaiksi ja öljyvahinkojen torjuntalaiksi sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 17 päivänä marraskuuta 2009 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun I ja II liitteen sekä alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta vuonna 2001 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä ja laeiksi niiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä merenkulun ympäristönsuojelulaiksi ja öljyvahinkojen torjuntalaiksi sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta (HE 248/2009 vp).

Lausunto

Eduskunnan päätöksen mukaisesti ympäristövaliokunta on antanut asiasta lausunnon

(YmVL 39/2009 vp), joka on otettu tämän mietinnön liitteeksi.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Lolan Eriksson ja hallitusneuvos Minna Kivimäki, liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöneuvos Olli Pakkala ja ylitarkastaja Merja Huhtala, ympäristöministeriö
- meriturvallisuusasiantuntija Tom Lundell, sisäasiainministeriö
- merenkulun ylitarkastaja Jorma Kämäräinen, Merenkululaitos
- ympäristölakimies Leena Eräkö, Suomen Kuntaliitto
- apulaisjohtaja Kirsti Tarnanen-Sariola, Suomen Satamaliitto
- merikapteeni, asiantuntija Jukka Kantola, Suomen Varustamot ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

— oikeusministeriö

— Suomen ympäristökeskus.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun öljyä koskevan I liitteen ja uudistetun haitallisia nestemäisiä aineita koskevan II liitteen siltä osin, kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan. Uudistetut liitteet hyväksyttiin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa lokakuussa 2004. Uudistettu I liite sisältää lähinnä teknisluontoisia muutoksia. Uudessa II liitteessä on muutettu vaarallisten aineiden luokitusjärjestelmää ja tehty eräitä teknisiä tarkennuksia.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan myös lait liitteiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esityksessä ehdotetaan lisäksi uusien liitteiden edellyttämien muutosten tekemistä tässä esityksessä ehdotettavaan merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön kokonaisuudistukseen.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi vuoden 2001 kansainvälisen yleissopimuksen alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta siltä osin kuin määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan. Yleissopimus tehtiin Lontoossa lokakuussa 2001 järjestetyssä diplomaattikonferenssissa. Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan myös laki yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esityksessä ehdotetaan lisäksi yleissopimuksen edellyttämien muutosten tekemistä tässä esityksessä ehdotettavaan merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön kokonaisuudistukseen.

Kansainvälisellä yleissopimuksella alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta kielletään alusten käsittely biosideina toimivilla orgaanisilla tinayhdisteillä ja mahdollistetaan muidenkin aluksissa käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien kieltäminen yleissopimuksessa määritel-

tyjä menettelyjä noudattaen. Suomi allekirjoitti yleissopimuksen hyväksymisvaraumin kesäkuussa 2002.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön lakitekniestä uudistamista siten, että alusten tavanomaisesta käytöstä aiheutuvista haitallisten aineiden päästöistä säädettäisiin uudessa merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnasta öljyvahinkojen torjuntalaissa. Laeilla annettaisiin perustuslain kannalta lakiteknisesti asianmukaiset ja merensuojelutavoitteen kannalta tehokkaat ja toimivat uudet säännökset asiasisällön jäädessä pääosin ennalleen. Lakien rakennetta muutettaisiin, jotta Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet sekä Euroopan yhteisön säädökset voitaisiin tulevaisuudessa sisällyttää Suomen lainsäädäntöön nykyistä selkeämmin. Samalla kumottaisiin laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä sekä laki maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen. Ehdotuksessa on myös otettu huomioon liikennehallinnon ehdotetusta virastouudistuksesta johtuvat muutokset.

Uudistettu I ja II liite ovat tulleet kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Suomi on ilmoittanut IMO:lle, että muutokset tulevat Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Kansainvälinen yleissopimus alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta tuli kansainvälisesti voimaan 17 päivänä syyskuuta 2008. Yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan kolmen kuukauden kuluttua Suomen hyväksymiskirjan tallettamispäivämäärästä.

Uudistetun I ja II liitteen voimaansaattamislait on tarkoitus saattaa voimaan tasavallan presidentin asetuksella mahdollisimman pian niiden hyväksymisen jälkeen.

Kansainvälistä yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta koskeva voimaansaattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin yleissopimus tulee Suomen osalta kansainvälisesti voimaan.

Merenkulun ympäristönsuojelulaki ja öljyvahinkojen torjuntalaki sekä muut kokonaisuudistukseen liittyvät lait on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana 1 päivänä tammikuuta 2010 samanaikaisesti liikennehallinnon virastouudistusta koskevan lainsäädännön kanssa.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleisperustelut

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta puoltaa lakiehdotusten hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosehdotuksin.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esityksen tarkoituksena on selkeyttää lainsäädäntöä ennen kaikkea rakenteellisesti ja lakiteknisesti siten, että nykyisen sääntelyn sisältö säilyy pääosin ennallaan. Esityksellä keskeiset oikeudet ja velvollisuudet sekä mm. viranomaisten toimivaltuudet nostetaan asianmukaisesti lain tasolle. Yleisenä tavoitteena on luoda merenkulun ympäristönsuojelun näkökulmasta tehokas ja toimiva sääntelykokonaisuus sekä lain soveltamisen että sen valvonnan kannalta.

Merenkulun ympäristönsuojelu on merenkulun kansainvälisestä luonteesta johtuen järjestetty ennen kaikkea kansainvälisin sopimuksin, Itämeren suojelukomission (HELCOM) suositusten ja osittain EU:n direktiivien pohjalta. Esitetty uusi merenkulun ympäristönsuojelulaki koskee alusten tavanomaisesta toiminnasta johtuvien päästöjen kieltämistä ja rajoittamista. Kyseessä on lainsäädäntö, jota sovelletaan myös kotimaan liikenteessä ja sisävesialueilla. Öljyvahinkojen torjuntalaissa säädetään mm. alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnasta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esitys on myös näiltä osin pääasiassa sisällöllisesti voimassa olevaa lainsäädäntöä vastaava.

Esitykseen sisältyy kuitenkin myös eräitä sisällöllisiä tarkistuksia, kuten soveltamisalan selkeyttäminen sisävesien ja kotimaan liiken-

teen osalta, EU:n rikkidirektiivin täytäntöönpaneminen lain tasolla, satamien jätehuoltosuunnitteluun liittyvät uudistukset, jätteiden jättopakkoa koskevat tarkennukset sekä mm. rangaitussäännöksiä koskevia tarkennuksia. Esityksessä on huomioitu liikennehallinnon virastouudistus siten, että Merenkululaitoksen esitettyyn sääntelyyn liittyvät tehtävät siirretään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tältä osin valiokunta pitää esitystä asianmukaisena.

Valiokunta pitää välttämättömänä korostaa merikuljetusten merkitystä maamme elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle. Suomi on täysin riippuvainen ympäri vuoden toimivista merikuljetuksista. Viennistä 90 prosenttia ja tuonnista 70 prosenttia hoidetaan meritse. Suomen meriklusterissa, jonka muodostavat meriteollisuuden, merenkulkuun ja satamatoimintoihin liittyvät toimialat, on noin 2 900 yritystä kunnalliset satamat mukaan lukien.

Ottaen huomioon merenkulun keskeisen merkityksen Suomelle, valiokunta yhtyy ympäristövaliokunnan lausumaan siitä, että esitys on merkittävä lainsäädäntökokonaisuus, jonka eduskuntakäsittelyyn on jäänyt valitettavan vähän aikaa, kun esityksen toivotaan tulevan voimaan jo 1.1.2010.

Asiantuntijakuulemisissa on tuotu eräänä näkemyksenä esille, että esityksen valmistelun eri vaiheiden aikana on ollut joitakin puutteellisuksia keskeisten tahojen kuulemisen osalta. Valiokunta pitää tärkeänä, että esitykseen liittyvän asetus- ja määräysvalmistelun yhteydessä kaikkia keskeisiä alan toimijoita kuullaan riittävästi asioiden valmistelussa.

Päästöt ja päästörajoitukset

Ympäristövaliokunnan esityksestä antaman lausunnon mukaan merellä tapahtuu edelleen luke-mattomia sellaisia öljypäästöjä, joiden alkupe-rää ei saada selvitetynksi. Itämerellä havaittujen laittomien öljypäästöjen määrä on vaihdellut 200:n ja 800:n välillä, mutta ympäristövaliokun-nan mukaan päästöjä on todellisuudessa vielä enemmän. Ympäristövaliokunta kiinnitti lausun-nossaan liikenne- ja viestintävaliokunnan huomiota tarpeeseen harkita öljypäästömaksujen ta-son korottamista tulevaisuudessa ennaltaehkäi-sevän vaikutuksen tehostamiseksi. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy ympäristövaliokun-nan näkemykseen asiasta ja toteaa, että mahdol-lisen öljypäästömaksun korottamisen vaikutuk-sia ja toteuttamisvaihtoehtoja tulisi pyrkiä sel-vittämään ja arvioimaan mahdollisimman pian.

Varsinaisten öljypäästöjen lisäksi merien suo-jelun kannalta keskeistä on myös alusten mui-den jätevesipäästöjen, kuten käymälävesien, harmaiden vesien ja painolastiveden mereen las-kemisen rajoittaminen. Niin sanottuja harmaita vesiä syntyy Itämerellä kulkevilla matkustajalai-voilla vuosittain yli 1,5 miljardia litraa, josta suurin osa päättyy ilman käsittelyä mereen. Va-liokunnan saaman selvityksen mukaan HEL-COMin laatiman Itämeren toimintaohjelman mukaisesti valmistellaan parhaillaan Suomen johdolla Kansainväliselle merenkulkujärjestölle IMO:lle ehdotusta, jolla kiellettäisiin matkusta-ja-alusten puhdistamattomien käymäläjäteve-sien laskeminen Itämereen. IMO:n rooli on kes-keinen, koska sen päätökset sitovat kaikkia Itä-meren rannikkovaltioita.

Valiokunta pitää saamansa selvityksen perus-teella esityksen päästöjä ja päästörajoituksia koskevia säännöksiä asianmukaisina, mutta kat-soo, että kieltojen lisäksi jätevesien ja haitallis-ten aineiden mereen pääsyn estäminen vaatisi kuitenkin päätöksiä ja yhteistyötä kaikkien Itä-meren alueen rannikkovaltioiden välillä sekä yh-teistä linjanvetoa myös siitä, että haitallisten ai-neiden vastaanotosta satamissa ja vastaanotto-järjestelmän kapasiteetin riittävydestä huoleh-ditaan yhtenäisin periaattein. Keskeistä olisi, että myös Suomen lähialueiden merenkulku-

maat, kuten Venäjä ja Viro, panostaisivat voi-makkaasti päästöjen vähentämiseen ja merenku-lun ympäristöhaittojen vähentämiseen.

Alusten rikkipäästöt vaikuttavat miehistön ja rannikkoseuduilla asuvien ihmisten terveyteen, kalakantojen vähenemiseen ja meren happamoi-tumiseen. IMO:n uusilla nyt annettuun esityk-seen vielä sisällyttämällä rikkipäästöjä koske-villa päästörajoituksilla voidaan polttoaineen laatuvaatimuksia tiukentamalla vähentää näitä hiukkaspäästöjä. Sinänsä kannatettavat päästö-rajoitushankkeet tulevat asiantuntijalausuntojen mukaan merkitsemään varustamojen polttoaine-ym. kustannusten nousua ja tätä kautta lisäkus-tannuksia Suomen ulkomaankaupalle. Polttoai-neen rikkipitoisuutta alennetaan jatkossa kan-sainvälisesti nykyisestä 4,5 %:n tasosta, tavoit-teena saavuttaa kattavasti 0,5 %:n taso. Itämeri ja Pohjanmeri kuuluvat ns. erityisalueisiin (SE-CA), joilla on tällä hetkellä enimmäisrajana 1,5 % ja joilla rikkipitoisuuden tulee jatkossa laskea jopa 0,1 %:iin. Kustannusten osalta on ar-vioitu, että lisäkustannus rikkipitoisuuden alen-tamisesta 1,5 %:sta 0,1 %:iin tulee olemaan Suo-men elinkeinoelämälle noin 800 milj. euroa. Monille muille merialueille hyväksytty 0,5 %:n taso aiheuttaisi tuntuvasti vähemmän lisäkus-tannuksia, sillä rikkipitoisuuden alentaminen 0,5 %:n tasosta 0,1 %:iin aiheuttaa eräiden ar-vioiden mukaan lisäkustannuksia noin 540 mil-joonaa euroa.

Valiokunta painottaa, että jatkossa merilii-kenteen kansainvälisistä päästörajoituksista so-vittaessa 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 voimak-kaasti heikentäviä vaikutuksia. Valiokunta eh-dottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan

eduskunta edellyttää, että mikäli aiottu rikkipäästöjen vähentäminen johtaa jat-kossa kohtuuttomiin kustannuksiin suo-malaisen elinkeinoelämän kannalta, hal-litus ryhtyy tarvittaviin toimiin näiden seurausten lieventämiseksi.

Öljyonnettomuudet ja torjuntavalmius

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että Suomenlahden ja Itämeren merenkulkuliikenne on lisääntynyt voimakkaasti, mikä väistämättä kasvattaa myös onnettomuusriskiä. Merkittävin ympäristöriski Itämerellä ja erityisesti Suomenlahdella on kasvavien öljynkuljetusten aiheuttama laaja öljyonnettomuus, joka järkyttäisi meren ekosysteemiä pitkäksi aikaa. Öljynkuljetukset ja yhtä riskialttiit kemikaalikuljetukset 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 matkustaja-aluksia. Matkustaja- ja muun alusliikenteen suuri määrä ja reittien ristikkäisyys ovat onnettomuusriskiä lisääviä tekijöitä.

Öljyonnettomuuden voivat aiheuttaa säiliöalusten lisäksi myös muun tyyppiset alukset. Siinänsä erittäin tärkeä ns. kaksoisrunkovaatimus ei sekään voimaantullessaan vuonna 2010 vaikuta vanhoihin edelleen liikennöiviin aluksiin, joiden aiheuttamat riskit tulee siten ottaa jatkossakin huomioon. Valiokunta painottaa vaativissa talviolosuhteissa jäänmurron merkitystä erityisesti laajarunkoalusten liikkumisen kannalta. Suomen ympäristökeskus on öljyntorjunnassa kansallinen vastuuviranomainen, jolla on sopimuksia öljyntorjuntalaittein varustettujen torjunta-alusten käytöstä mm. merivoimien, rajavartiolaitoksen ja varustamoliikelaitoksen kanssa. Myös pelastuslaitos on keskeinen viranomainen öljyntorjunnan kannalta, ja eräillä merialueilla pelastuslaitoksen alukset ovat käytännössä merkittävin öljyntorjuntaan käytettävissä oleva aluskalusto.

Valiokunta korostaa, että onnettomuusriskin kasvusta johtuen Suomen on pidettävä yllä riittävän korkeaa öljyntorjuntavalmiutta.

Öljyvahinkojen jälkitorjunta

Öljyvahinkojen varsinaisen torjuntavaiheen jälkeen voi seurata varsin pitkäaikainen ja työläs jälkitorjuntavaihe. Lakiehdotuksen 3 §:n mukaan jälkitorjunnalla tarkoitetaan öljyvahingon torjuntaa, jota tehdään öljyn pilaaman maaperän, pohjaveden ja rannikon puhdistamiseksi ja kunnostamiseksi sen jälkeen, kun välttämättömät torjuntatoimet vahingon rajoittamiseksi ja öljyn keräämiseksi on tehty.

Esityksellä on valiokunnan saaman selvityksen mukaan pyritty täsmentämään kunnan jälkitorjuntavelvollisuutta, koska pelastustoimen ja kunnan tehtävien jakautumisesta on ollut jonkin verran epäselvyyttä käytännössä ja jotta välttäisi tilanteilta, joissa öljyvahingon jälkitorjunnasta ei huolehdi kukaan. Ympäristövaliokunta on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota siihen, että esityksen osalta tulisi varmistaa, ettei vastuusuhteiden sääntelyyn jää sellaista epäselvyyttä, joka häiritäisi öljyvahinkojen tehokasta torjuntaa.

Voimassa olevan alusjätelain (200/1979) 5 §:n 3 momentin ja maa-alueiden öljyvahinkolain (378/1974) mukaan kunnan eri viranomaisen ja laitosten tulee osallistua öljyvahinkojen torjuntaan ja huolehtia tarvittaessa vahingon jälkitorjunnasta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esitys ei siten asiallisesti muuta kuntien tehtäviä öljyntorjunnassa nykyisestä. Hallituksen esityksen mukaan kunta voi sopia jälkitorjuntavelvoitteen hoitamisesta yhdessä muiden kuntien tai alueen pelastustoimen kanssa tai se voi käyttää ostopalveluja. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ohjaa ja koordinoi öljyn jälkitorjunnan toteuttamista tilanteissa, joissa vahinko kohdistuu useamman kunnan alueelle.

Esityksen mukaan jälkitorjuntaan siirrytään vasta sen jälkeen, kun välttämättömät torjuntatoimet vahingon rajoittamiseksi ja öljyn keräämiseksi on tehty, eli tilanteessa, jossa öljystä ei aiheudu ympäristölle enempää pilaantu-

misen vaaraa. Ehdotetun 24 §:n mukaan torjuntatöiden johtaja päättää, missä vaiheessa voidaan siirtyä jälkitorjuntaan. Ennen päätöksen tekemistä torjuntatöiden johtajan on kuitenkin varmistuttava siitä, että kunnan viranomaisilla on riittävät valmiudet huolehtia kyseisen vahingon jälkitorjunnasta.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan öljyvahinkojen torjunnassa ja erityisesti suuronnettomuuksien torjunnassa eri torjuntaviranomaisten välinen yhteistyö on erittäin tärkeää. Öljytorjunnan ja jälkitorjunnan välistä rajaa ei valiokunnan saaman selvityksen mukaan ole mahdollista määritellä lain tasolla ajallisesti täysin yksiselitteisesti ja tyhjentävästi, mm. koska jokainen onnettomuus on erilainen. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää vastuiden määrittelyä riittävän täsmällisenä kompromissina öljytorjunnan toimivuuden ja viranomaisyhteistyön käytännön toimivuuden kannalta.

Asiantuntijakuulemisissa on myös tuotu esille, että kunnille ei tulisi säätää ehdotettua vastuuta öljyvahinkojen jälkitorjunnasta mm. siksi, että erityisesti pienillä rannikkokunnilla ei välttämättä ole resursseja tai asiantuntemusta tähän tehtävään. Samalla on tuotu esille, että kunnille voitaisiin vastuun sijasta säätää velvoite osallistua jälkitorjunnan suorittamiseen. Eräissä asiantuntijalausunnoissa tehtävää hoitamaan ehdotettiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta tai pelastuslaitosta. Myöskin näiden viranomaisten sopivuudesta tehtävään esitettiin kuitenkin lausunnoissa eriäviä näkemyksiä. Valiokunta pitää kuntien öljyvahinkojen jälkitorjuntaa koskevaa tehtävää saamansa selvityksen perusteella kunnille haasteellisenä, mutta tehtävän hoidon kannalta tarkoituksenmukaisena.

Jälkitorjunnan hoitamisesta kunnalle aiheuttavat kustannukset maksaa vahingon aiheuttaja tai hänen vakuutuksenantajansa. Mikäli aiheuttajaa ei kuitenkaan löydetä tai aiheuttaja osoittautuu maksukyvyttömäksi, kunnalla on oikeus saada korvaus kustannuksistaan öljysuojarahastosta. Valiokunta pitää tärkeänä, että öljyvahinkojen torjuntaviranomaisille on öljysuojarahastosta annetun lain 11 §:n perusteella mahdollisuus

saada rahastosta myös ennakkorvausta vahingon torjunta- ja ennallistamiskuluihin, millä voidaan helpottaa rahoitustilannetta esimerkiksi silloin, jos suuren öljyvahingon vastuuvastuun selvittäminen vie hyvin kauan aikaa.

Huvivenesatamien jätehuolto

Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun mukaan huvivenesatamien jätehuollon osalta ehdotus merkitsisi muutosta voimassa olevaan tilanteeseen siinä mielessä, että jatkossa huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma pitäisi hyväksyä aiemman pääsääntöisesti sovelletun ilmoitusmenettelyn sijasta. Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille, että uudistus lisää hallintomenettelyn raskautta ja lisää resurssien tarvetta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan voimaansaatettava direktiivi edellyttää, että jätesuunnitelmat nimenomaan hyväksytään, joten tältä osin sääntelylle ei ole olemassa kansallista liikkumavaraa.

Asiantuntijakuulemisissa on kiinnitetty huomiota myös siihen, että kunnan ympäristönsuojeluviranomaisille tulisi esityksen myötä jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä uusi lakisääteinen tehtävä. Ympäristövaliokunta on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota siihen, että uudistus on nykyisessä vaikeassa taloudellisessa tilanteessa kunnille raskas taakka, ilman uusien resurssien osoittamista valtion taholta. Lausunnossa myös todettiin, että tämä voisi johtaa myös käytäntöjen kirjavuuteen ilman hyvää valtakunnallista koordinaatiota ja ohjeistusta. Kuntien ympäristöviranomaisten tehtävät ovat vuosien varrella lisääntyneet, ja ne ovat jo tällä hetkellä ylikuormitettuja. Ympäristövaliokunta toteaa, että asiassa voitaisiin harkita päätösvallan säilyttämistä valtion alueellisella ympäristöviranomaisella tai vaihtoehtoisesti kuntien hoitamaa säännöllisesti uusittavaa rekisteröintijärjestelmää.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan huvivenesatamien jätehuolto kytkeytyy kuitenkin läheisesti kunnan jätelain mukaisesti järjestämään jätehuoltoon. Kunnat ovat myös itse merkittäviä huvivenesatamien omistajia, ja ne val-

vovat jo nykyisin satamien jätehuoltosuunnitelmien noudattamista jätehuollon valvonnan osana. Valiokunta kantaa huolta saaristokuntien taloudellisesta tilanteesta niiden tehtävien lisääntyessä. Valiokunta ei pidä hyvänä, että kuntien tehtävät lisääntyvät nykyisessä tilanteessa ilman niiden resurssien vastaavaa lisäämistä. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä muutoin tehtävän hoidon kannalta taroituksenmukaisena, mutta katsoo, että kuntien tulee voida periä maksu niille säädetystä tehtävästä.

Kuntien perimät maksut

Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 1 §:ssä on ehdotettu säädettäväksi valtion viranomaisille viranomaistehtävistä perittävistä maksuista. Eräissä asiantuntijalausunnoissa ja myöskin ympäristövaliokunnan lausunnossa pidettiin tärkeänä, että kunnat voivat periä kustannuksia vastaavia maksuja suoritettavista tehtävistä hyväksymänsä taksan mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää välttämättömänä, että myös kuntien viranomaisille annetaan valtion viranomaisia vastaava lakisääteinen oikeus periä maksuja esityksessä säädettyistä viranomaistehtävistä syntyvien kustannusten kattamiseksi. Valiokunta ehdottaa, että esitykseen lisätään tätä koskeva säännös.

Yksityiskohtaiset perustelut

4. Merenkulun ympäristönsuojelulaki

1 luku. Yleiset säännökset.

2 §. Määritelmät. Pykälän 37 ja 38 kohtien välissä on ylimääräinen otsikko. Valiokunta ehdottaa, että kyseinen otsikko poistetaan.

7 luku. Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen.

10 §. Uuden päästöjen vähentämisteknologian koekäyttö. Ehdotetun pykälän 3 momentissa mainitaan virheellisesti Liikenteen turvallisuus-

viranomaisen. Valiokunta ehdottaa, että kyseinen maininta korjataan asianmukaiseksi Liikenteen turvallisuusvirastoa koskevaksi maininnaksi.

13 luku. Erinäiset säännökset.

1 §. Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen. Ehdotetussa 1 §:ssä säädetään valtion viranomaisten perimistä maksuista. Valiokunta katsoo, että on välttämätöntä, että kuntien viranomaiset voivat periä vastaavin perustein maksuja viranomaistehtävistä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Valiokunta ehdottaa, että ehdotetun pykälän 1 momentin loppuun lisätään säännökset siitä, että kunnalle tämän lain mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu, jonka perusteen on soveltuvin osin vastattava valtion maksuperustelakia. Kunnalle perittävän maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.

2 §. Nimetyn tarkastajan pätevyysvaatimukset, nimeäminen ja hyvän hallinnon vaatimukset. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan pykälässä tarkoitetun nimetyn tarkastajan pätevyysvaatimuksista on välttämätöntä säätää laissa säädetyn lisäksi tarkemmin asetustasolla. Valiokunta ehdottaa, että pykälän 1 momentin loppuun lisätään asetuksenantovaltuutta koskeva säännös, jonka mukaan nimetyn tarkastajan pätevyysvaatimuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

11. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 3 §:n muuttamisesta

Valiokunta ehdottaa saamansa selvityksen perusteella, että 3 §:ssä muutetaan muutettavaksi ehdotetun 2 momentin lisäksi myös kyseisen pykälän 1 momenttia siten, että säännöksessä viitataan asianmukaisesti lakiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä. Valiokunta ehdottaa myös muutoksesta johtuvan korjauksen tekemistä lakiehdotuksen johtolauseeseen.

16. Laki meripelastuslain 4 §:n muuttamisesta

Lakiehdotus on kokonaan päällekkäinen eduskunnassa samanaikaisesti käsitellyssä olevassa hallituksen esityksessä HE 185/2009 vp olevan 3. lakiehdotuksen kanssa, joka on ehdotettu tulemaan voimaan samanaikaisesti nyt käsitellyssä olevan lakiehdotuksen kanssa. Esitysten yhteensovittamiseksi valiokunta ehdottaa, että 16. lakiehdotus hylätään.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa,

että eduskunta hyväksyy hallituksen esityksessä tarkoitettuun yleissopimukseen liittyvän pöytäkirjan uudistetut

liitteet siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan,

että eduskunta hyväksyy hallituksen esityksessä tarkoitetun toisen yleissopimuksen siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan,

että 1.—3., 5.—10., 12.—15. ja 17. lakiehdotus hyväksytään muuttamattomina,

että 4. ja 11. lakiehdotus hyväksytään muutettuina (Valiokunnan muutosehdotukset),

että 16. lakiehdotus hylätään, ja

että hyväksytään yksi lausuma (Valiokunnan lausumaehdotus).

Valiokunnan muutosehdotukset**4.****Merenkulun ympäristönsuojelulaki**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku**Yleiset säännökset**

1 §
(Kuten HE)

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:
(1 —37 kohta kuten HE)

(Poist.)

(38—50 kohta kuten HE)

3—7 §
(Kuten HE)

2 luku

Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

1—10 §
(Kuten HE)

3 luku	
Öljypäästömaksu	
1—17 § (Kuten HE)	
4 luku	
Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen	
1—10 § (Kuten HE)	
5 luku	
Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen	
1—7 § (Kuten HE)	
6 luku	
Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen	
1—6 § (Kuten HE)	
7 luku	
Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen	
1—9 § (Kuten HE)	
10 §	
<i>Uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäyttö</i>	
(1 ja 2 mom. kuten HE)	
Koekäytön tulokset on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka saattaa ne yleis-	

sesti nähtäville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

11—15 § (Kuten HE)	
8 luku	
Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet	
1—3 § (Kuten HE)	
9 luku	
Jätteiden vastaanotto satamassa	
1—8 § (Kuten HE)	
10 luku	
Jätteiden jättäminen satamaan	
1—5 § (Kuten HE)	
11 luku	
Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa	
1—3 § (Kuten HE)	
12 luku	
Valvonta ja hallintopakko	
1—18 § (Kuten HE)	

13 luku

(2—4 mom. kuten HE)

Erinäiset säännökset

2 §

1 §

Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen

Tässä laissa tarkoitetuista viranomaissuoritteista sekä viranomaisen tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovelletaan, mitä valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään. Tarkempia säännöksiä *valtion viranomaisille perittävistä* maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. *Kunnalle tämän lain mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu, jonka perusteen on soveltuvien osin vastattava valtion maksuperustelakia. Kunnalle perittävän maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.*

Nimetyn tarkastajan pätevyysvaatimukset, nimeäminen ja hyvän hallinnon vaatimukset

Liikenteen turvallisuusviraston tehtävään nimeämän tarkastajan pätevyysvaatimuksiin sekä nimityskirjan myöntämiseen ja peruuttamiseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (/) säädetään nimitystä katsastajasta. *Tarkempia säännöksiä nimetyn tarkastajan pätevyysvaatimuksista annetaan valtioneuvoston asetuksella.*

(2 ja 3 mom. kuten HE)

3—12 §

(Kuten HE)

11.**Laki****alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 3 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta 17 päivänä maaliskuuta 1995 annetun lain (370/1995) 2 §:n 1 kohta sekä 3 §:n 1 ja 2 momentti,
 sellaisena kuin niistä 2 §:n 1 kohta on laissa 55/2002, seuraavasti:

2 §
 (Kuten HE)

3 §

Muu lainsäädäntö

Aluksen merikelpoisuudesta, sen turvallisen käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä aluksen katsas-

tuksesta on voimassa, mitä laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (/) sekä laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (/) säädetään ja niiden nojalla säädetään ja määrätään. (Uusi)

Tämän lisäksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonnasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/).

Voimaantulosäännös
(Kuten HE)

Valiokunnan lausumaehdotus

Eduskunta edellyttää, että mikäli aiottu rikkipäästöjen vähentäminen johtaa jat-

kossa kohtuuttomiin kustannuksiin suomalaisen elinkeinoelämän kannalta, hallitus ryhtyy tarvittaviin toimiin näiden seurausten lieventämiseksi.

Helsingissä 3 päivänä joulukuuta 2009

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd
jäs. 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
Pertti Salovaara /kesk
Janne Seurujärvi /kesk.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.