

## **YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 27/2004 vp**

**Hallituksen esitys alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan vuonna 1997 tehdyn muutospöytäkirjan hyväksymisestä sekä laeiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta**

*Liikenne- ja viestintävaliokunnalle*

### **JOHDANTO**

#### ***Vireilletulo***

Eduskunta on 22 päivänä syyskuuta 2004 lähettäessään hallituksen esityksen alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan vuonna 1997 tehdyn muutospöytäkirjan hyväksymisestä sekä laeiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta (HE 175/2004 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla määrännyt, että ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

#### ***Asiantuntijat***

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Sari Mäkelä, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Maija Pietarinen ja ylitarkastaja Anneli Karjalainen, ympäristöministeriö
- yli-insinööri Kalervo Jolma, Suomen ympäristökeskus SYKE
- suojelujohtaja Jari Luukkonen, WWF Finland.

Lisäksi valiokunta on saanut Öljy- ja Kaasualan Keskusliiton ja Silja Line Oyj:n kirjalliset lausunnot.

### **HALLITUKSEN ESITYS**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978

pöytäkirjaan vuonna 1997 tehdyn muutospöytäkirjan. Muutospöytäkirja hyväksyttiin Lontoossa syyskuussa 1997 pidetyssä diplomaattikonferenssissa. Sillä lisättiin sopimukseen uusi VI lii-

te, joka sisältää määräyksiä alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Suomi allekirjoitti muutospöytäkirjan kesäkuussa 1998. Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan myös laki muutospöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Esityksessä ehdotetaan edelleen aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettua lakia muutettavaksi siten, että lakiin lisättäisiin muutospöytäkirjan hyväksymisen edellyttämät säännökset aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Esitys liittyy eduskunnalle huhtikuussa 2004 annettuun hallituksen esitykseen laiksi Suomen talousvyöhykkeestä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Muutospöytäkirja tulee kansainvälisesti voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jol-

loin sen sopimuspuoliksi on tullut vähintään 15 valtiota, joiden kauppalaivastojen yhteenlaskettu bruttovetoisuus on vähintään 50 prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, eli 19 päivänä toukokuuta 2005. Muutospöytäkirja tulee tuolloin voimaan myös Suomen osalta, jos Suomi tallettaa hyväksymiskirjansa ennen mainittua ajankohtaa. Muutospöytäkirjan voimaansaattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella ja toinen laki valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin muutospöytäkirja tulee Suomen osalta voimaan, elleivät EY:n säädökset tai muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet edellytä jälkimmäisen lain osalta aikaisempaa voimaantuloa.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Perustelut*

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta puoltaa muutospöytäkirjan hyväksymistä siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan ja lakiehdotuksen hyväksymistä muuttamattomana.

Marpol 73/78 -yleissopimuksen uudella VI liitteellä säännellään muun ohella erityisesti aluksista peräisin olevien otsonikerrosta heikentävien aineiden, typen oksidien ja rikin oksidien päästöjä.

Otsonikerrosta heikentäviä aineita koskee VI liitteen sääntö 12. Otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevat myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (2000/2037/EY) ja valtioneuvoston päätös otsonikerrosta heikentävistä aineista (VNp 262/1998). Ympäristövaliokunta pitää hyvänä hallituksen esityksen lähtökohtaa, että sääntelyllä ei heikennetä Suomen voimassa olevaa otsonikerrosta koskevaa, yleissopimuksen liitetä tiukempaa lainsäädäntöä. Tällä on tärkeä merkitys, sillä liitteen mukaan HCFC-yhdisteitä sisältävät uudet asennukset ovat mahdollisia peräti vuoteen 2020 saakka. Otsonikerrosta

heikentävien aineiden vastaanottoa satamissa koskeva 21 f § antaa mahdollisuuden järjestää aineiden vastaanotto tarkoituksenmukaisella tavalla. Otsonikerrosta heikentäviä aineita käsittelevän henkilöstön pätevyysvaatimuksista säädetään ympäristönsuojelulalla ja sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella (1187/2001). Hallituksen esityksen lähtökohtana on, että satamissa huolehditaan pätevyysvaatimusten hankkimisesta näiden säännösten mukaisesti.

Typen oksidien vähentämistä koskee liitteen VI sääntö 13. Vähentämiseen pyritään moottoriteknisin keinoin. Valiokunta korostaa typenoksidipäästöjen vähentämisen tarpeellisuutta jatkossa liitteen rajoituksia tehokkaammin. Meriliikenteen typenoksidipäästöjen tehokkaampi vähentäminen on tarpeen erityisesti Itämeren rehevöitymisen ehkäisemiseksi.

Rikin oksidien päästöjä pyritään vähentämään liitteen VI säännöllä 14 rajoittamalla aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuutta. Minkään aluksilla käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa ylittää 4,5 painoprosenttia. Itämeren alue nimetään erityiseksi rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi, jolla käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla korkeintaan

1,5 painoprosenttia. EU:n komissio on tehnyt ehdotuksen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden rajoittamista koskevan direktiivin muuttamisesta siten, että sen soveltamisalaan tulisi myös meriliikenteessä käytettävä raskas polttoöljy. Direktiiviehdotus sisältää 1,5 painoprosentin rikkipitoisuusrajoituksen lisäksi rajoituksia meriliikenteessä käytettävien dieselöljyjen ja kaasuoiljyjen rikkipitoisuuden rajoittamiseksi. Rikkipäästöjen rajoittaminen on keskeinen tavoite rannikkoalueiden ja satamien ilmanlaadun parantamiseksi.

Ympäristövaliokunta toteaa, että pääasiassa Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivillä aluksilla on 1990-luvun alusta lähtien käytetty ainoastaan raskasta polttoöljyä, jonka rikkipitoisuus on enintään 0,5 %, ja dieselöljyä, jonka rikkipitoisuus on enintään 0,2 %. Typen oksidien päästöjä on vähennetty 75 prosentilla alusten sähköä tuottavien apukoneiden katalysaattoriratkaisuilla sekä pääkoneiden vesiruiskutus- ja katalysaattoriratkaisuilla. Meriliikenteen osuus ilmakehään tapahtuvista päästöistä on huomattava ja rajoitukset siksi tarpeellisia ja kannatettavia. Meriliikenteen voimakas kasvu erityisesti Suomenlahdella lisää tarvetta rajoitusten tiukentamiseen myös paikallisten pilaamisvaikutusten rajoittamiseksi.

Liitteen säännön 16 mukaan jätteenpolto on aluksilla sallittua vain jätteenpolttouneissa, ja tiettyjen aineiden osalta poltto on kielletty. Tältäkin osin Suomen voimassaoleva lainsäädäntö on liitetä tiukempi, sillä alusjätelain 26 a §:ssä säädetään jätteenpolton täyskiellosta Suomen vesialueella. Täyskiellon säilyttäminen ennallaan on valiokunnan mielestä asianmukaista. Perustettavan talousvyöhykkeen osalta<sup>1</sup> jätteenpoltoa koskeva sääntely noudattaisi kuitenkin liitteen määräyksiä. Valiokunta toteaa, että tämä

on YK:n merioikeussopimuksen mukaista ja siksi hyväksyttävää.

Valiokunta kiinnittää liikenne- ja viestintävaliokunnan huomiota siihen, että liitteen VI ratifiointi on viipynyt epäasianmukaisen pitkään, sillä liite hyväksyttiin jo vuonna 1997. Suomen tulee toimia ympäristönsuojelusäännösten kehittämiseksi aktiivisesti sekä Euroopan unionissa että kansainvälisellä tasolla ja täyttää omat sopimusvelvoitteensa viivytyksettä. Itämeren ja erityisesti Suomenlahden ekologinen tila on huono. Meri toipuu hitaasti vuosikymmeniä jatkuneesta kuormituksesta. Kuormituksen vähentäminen koko valuma-alueella on ainoa tehokas keino parantaa meren tilaa. Myös voimakkaan sisäisen kuormituksen vuoksi kaikkien päästöjen, muun ohella meriliikenteen typpipäästöjen, vähentäminen on tärkeää.

Lopuksi valiokunta ilmaisee tyytyväisyytensä sen johdosta, että liikenne- ja viestintäministeriö on heinäkuussa 2004 asettanut toimikunnan valmistelemaan aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain kokonaisuudistusta, siten kuin ympäristövaliokunta lausumassaan esitti mietinnössään laiksi aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta ja laiksi ympäristönsuojelulain muuttamisesta (YmVM 2/2003 vp — HE 33/2003 vp). Toimikunnan tehtävänä on laatia ehdotus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemistä ja merellisten ympäristövahinkojen torjuntaa koskevan lainsäädännön uudistamiseksi siten, että lainsäädännöstä tulee teknisesti asianmukainen ja ympäristönsuojelun kannalta tehokas.

### **Lausunto**

Lausuntonaan ympäristövaliokunta esittää liikenne- ja viestintävaliokunnalle,

*että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.*

<sup>1</sup> YmVL 19/2004 vp — HE 53/2004 vp; Hallituksen esitys laiksi Suomen talousvyöhykkeestä ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

**YmVL 27/2004 vp — HE 175/2004 vp**

Helsingissä 28 päivänä lokakuuta 2004

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

|     |                       |                         |
|-----|-----------------------|-------------------------|
| pj. | Pentti Tiusanen /vas  | Satu Taiveaho /sd       |
|     | Tuomo Hänninen /kesk  | Unto Valpas /vas        |
|     | Inkeri Kerola /kesk   | Ahti Vielma /kok        |
|     | Jouko Laxell /kok     | Pia Viitanen /sd        |
|     | Mikaela Nylander /r   | vjäs. Mikko Kuoppa /vas |
|     | Heikki A. Ollila /kok | Oras Tynkkynen /vihr.   |

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.