

Täysistunto

Keskiviikko 23.10.2024 klo 14.00—17.00

15. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen liitteiden muutosten ja Lontoon pöytäkirjan liitteiden muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

Hallituksen esitys HE 178/2024 vp

Lähetekeskustelu

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 15. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Keskusteluun varataan tässä vaiheessa enintään 30 minuuttia. Jos puhujalistaa ei tässä ajassa ehditä käydä loppuun, asian käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan muiden asiakohtien jälkeen. — Esittelijänä ministeri Ranne. Olkaa hyvä.

Keskustelu

16.32 Liikenne-, viestintä- ja sisäministeri Lulu Ranne (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys, jossa ehdotetaan muutoksia merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja eräisiin muihin lakeihin. Lisäksi esitetään eräiden Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä, IMOssa, sovittujen kansainvälisten velvoitteiden hyväksymistä ja voimaansaattamista.

Hallituksen esityksellä esitetään ensinnäkin hallitusohjelman mukaisia aluspäästökieltoja Suomen aluevesillä. Kielloilla edistetään Itämeren ja etenkin herkän Saaristomerен suojelua. Muutoksilla kiellettäisiin alusten rikkipesureista peräisin olevien päästöjen, käsitellyn käymäläjäteveden ja harmaan veden eli alusten keittiöstä, suihkuista ja pesukoneista peräisin olevien vesien päästäminen veteen Suomen aluevesillä. Käsittelemättömän käymäläjäteveden päästäminen veteen on jo nykyisin kielletty.

Kiellot tulisivat voimaan porrastetusti ensi kesästä alkaen.

Osalle rikkipesuripäästöistä ja harmaan veden päästöille esitetään siirtymäaikoja, joilla varmistettaisiin varustamojen ja satamien mahdollisuudet varautua kieltojen voimaantuloon. Rikkipesureita koskevan päästökiellon voimaantulon aikataulu vastaisi Ruotsissa ja Tanskassa esitettyjen vastaavien kieltojen aikataulua.

Toiseksi, hallituksen esityksellä toimeenpannaan EU:n ilmastosääntelyä eli niin sanottua 55-valmiuspakettia. Asetusten ydinvelvoitteita sovelletaan Suomessa sellaisenaan.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä koskeva EU-asetus edellyttää, että kansallisesti säädetään seuraamuksista ja toimivaltaisista viranomaisista. Asetus sallii vastaavanlaisen määräaikaisen saaripoikkeuksen soveltamisen kuin meriliikenteen päästö-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 107/2024 vp

kauppa, joten saaripoikkeus hyödynnettäisiin täysimääräisesti Ahvenanmaan osalta. Mitään kansallisia laajennuksia ei esitetä.

Lisäksi EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuriasetuksen mukaisesti edellytetään, että TEN-T-verkon satamissa tarjotaan riittävä määrä maasähköä. Velvoitteen osoittamisella satamanpitäjille varmistetaan asetuksen tehokas kansallinen toimeenpano.

Kolmanneksi, hallituksen esityksellä esitetään hyväksyttäväksi eräitä Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä tehtyjä sopimusvelvoitteita, joilla pyritään vähentämään meriliikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia. Hyväksyttäväksi esitetään aluskierrätystä eli alusten purkamista koskeva Hongkongin yleissopimus, jolla pyritään puuttumaan terveydelle vaaralliseen ja ympäristölle haitalliseen purkamotoimintaan. Suomalaisille varustamoille sopimuksen vaikutukset ovat vähäiset, koska Suomessa sovelletaan jo EU:n omaa aluskierrätysasetusta, joka sallii eurooppalaisten alusten purkamisen vain EU:n korkeat kriteerit täyttävissä aluskierrätyslaitoksissa.

Lisäksi esitetään hyväksyttäväksi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn niin sanotun MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon dumpauspöytäkirjan muutoksia. Näistä muutoksista keskeisin on MARPOL-yleissopimuksen ilmasuojeluliitteen uudistaminen, jonka myötä maailman kauppalaivastolle asetetaan hiili-intensiteetti-vaatimuksia.

Hallituksen esityksestä seuraa kokonaisuudessaan vähäisiä lisätehtäviä viranomaisille, pääasiassa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille. Viranomaiset hoitaisivat lisätehtäviä nykyisillä resursseillaan, joten esityksellä ei ole vaikutuksia valtiontalouteen.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Aalto-Setälä.

16.36 Pauli Aalto-Setälä kok: Arvoisa puhemies, ministeri, hyvät kollegat! Noin kaksituhatta rahtialusta ja 20 000 tonnia jätettä mereemme joka päivä, eli ei aivan merkityksentöntä, ei aivan vähäistä. Itämeren saastuttaminen on jatkunut liian pitkään, ja olen iloinen, että tämä laillinen likaaminen nyt on päättymässä. Ministerin hyvin kuvaama hallituksen esitys on aika tarkkaan tasan vuosi sitten tekemäni aloitteen mukainen — laajalla lausuntokierroksella ja erinomaisena virkamiestyönä tietysti parantunut, ja on valmisteltu huolella myös valvonta ja vastuut.

Hallituksen esitys viimeinkin kieltää alusten rikkipesureiden päästöt sekä suljetussa että avoimessa kierrossa, harmaan veden eli aluksen suihkuista, pesukoneista ja keittiöistä peräisin olevan veden päästöt sekä käsitellyn käymäläjäteveden päästämisen aluksesta Suomen aluevesillä. Nämä ovat tärkeitä uudistuksia.

Esityksessä Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi rikkipesureiden pesuvesien päästökiellon noudattamista. Käytännössä valvontaa suoritettaisiin satamavaltio- ja lippuvaltiotarkastuksissa, eikä tehtävä aiheuttaisi merkittäviä vaikutuksia viraston tehtäviin. Lisäksi Rajavartiolaitos ja poliisi osallistuisivat päästökiellon valvontaan muun merellä tapahtuvan operoinnin ohessa ja mahdollisten muilta merellisiltä toimijoilta saamiensa ilmoitusten perusteella. Viranomaisten on tarkoitus kattaa resurssitarpeensa olemassa olevilla resursseilla, joten ehdotuksilla ei olisi vaikutuksia valtiontalouteenkaan.

Arvoisa puhemies! Käsitellyn käymäläjäteveden ja niin sanotussa avoimessa kierrossa käytetyistä rikkipesureista peräisin olevan pesuveden päästökiellot tulisivat voimaan jo

Pöytäkirjan asiakohta PTK 107/2024 vp

ensi kesänä. Sen sijaan päästöt suljetussa kierrossa käytetyistä rikkipesureista veteen kiellättäisiin selvästi myöhemmin, vuodesta 2029 alkaen ja harmaan veden päästäminen vuodesta 2030 alkaen. Esittäisinkin vielä valiokunnalle pohdittavaksi siirtymäaikaa. Siirtymäaika on aika pitkä, ja olisi toivottavaa, että tämä saataisiin toimeen ja käytäntöön vielä vähän nopeammin. Saastuminenhan jatkuu siellä edelleen.

Nyt esitettävä laki toteutuu aluevesillä, mutta ei yllä talousvyöhykkeelle asti, niin kuin esitin. Syynä on YK:n merioikeusyleissopimuksen artikla 220, jossa käytännössä estetään rantavaltioiden puuttuminen. Silti useat lausunnonantajat toivoivat, että Suomi pyrkisi edistämään meriliikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämistä myös Suomen aluevesien ulkopuolella, mikä on mainio toimintakehotus kaikille meille edustajille täällä sekä ministeriölle. Tämän tavoitteen eteen Suomen pitää työskennellä pitkäjänteisesti kansainvälisten kollegojen ja kumppaneidemme kanssa.

Arvoisa puhemies! On äärimmäisen tärkeää, että toimet Itämeren ja Saaristomeren tervehdyttämiseksi jatkuvat. Pitkän aikavälin tavoite on, että Saaristomeri saadaan viimeinkin nostettua pois Itämeren suojelukomission hotspot-listalta. Tämä lista on ollut olemassa vuodesta 1992, joten korkea aika sille onkin jo. Tiedossa on, mitä pitää tehdä: tärkeintä on vähentää Saaristomeren valuma-alueen maatalouden typpi- ja fosforikuormitusta ja saada se pysyvään laskusuuntaan. Olennaista on, että tilastollisen tendenssin pitää olla laskeva. Tällä hetkellä 89 prosenttia Saaristomeren niin kutsutusta hajautetusta ravinnekuormasta on peräisin maataloudesta.

Valtion tarkastusviraston raportin mukaan vuosina 2015—2022 vesien- ja meriensuojeluun käytettiin noin 220 miljoonaa. Nämä rahat ovat Valtion tarkastusviraston raportin mukaan valuneet mereen ravinteiden lailla. Parempaan on pystyttävä. Tarvitaan jatkuvaa tiedonhankintaa ja seurantaa sekä yhteistyötä Varsinais-Suomen paikallisten toimijoiden kanssa, jotta todellisia tuloksia saadaan aikaan.

Arvoisa puhemies! Jatkossa maatalouden ympäristötukien tulee olla vaikuttavampia ja ne tulee suunnata valuma-alueille ja vain valuma-alueille, liikalannoituksen vähentämiseen, ravinteiden sitomiseen sekä ravinnekiertoon. Lanta sinne, missä sitä tarvitaan, ei sinne, missä se vain lisää ainoan meremme rehevöitymistä.

Arvoisa puhemies! Kiitos erinomaisesta lakiesityksestä. Työ puhtaan Itämeren puolesta jatkuu.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Löfström.

16.41 **Mats Löfström r:** Ärade fru talman! Förbudet mot utsläpp från svavelskrubbare i finländskt territorialvatten är en konkret och betydande åtgärd för att förbättra vattenkvaliteten i Östersjön och ett viktigt steg för att skydda vår gemensamma miljö. Åland och skärgården, som är omgivet av känsliga havsområden, har ett särskilt intresse i detta förslag.

Sedan 2015 har EU:s svaveldirektiv begränsat utsläppen av svavel till luften, men det är beklagligt att man inte från början förbjöd utsläpp till vattnet från de fartyg som installerat svavelskrubbare. Vi har sett att detta i praktiken flyttat föroreningarna från luften till havet på de fartyg som installerat svavelskrubbare, och då i synnerhet fartyg med ett öppet kretslopp. Det säger sig självt att det inte är hållbart, särskilt inte i en så känslig skärgårdsmiljö, där vi har grunda vatten nära stränder och klippor där barn och vuxna badar och det finns ett rikt och känsligt marint liv.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 107/2024 vp

Utsläppen från skrubbare innehåller inte bara svavel utan också andra giftiga ämnen, vissa cancerframkallande, och tungmetaller. Lagförslaget förbjuder inte och ska inte förbjuda skrubbare, men förbjuder från och med 1 juli 2025 att tvättvattnet och avfallet från dem släpps ut i havet från dem som har ett öppet kretslopp. I stället måste man övergå till skrubbare som har ett slutet kretslopp och som samlar upp avfallet och tar det i land för behandling som problemavfall. Det går också att övergå till renare bränslen som inte har så hög nivå av svavel, något som många fartyg och många rederier redan gjort från början.

Under en längre övergångstid tillåts vissa utsläpp från de skrubbare som använder slutet kretslopp. Dessa är inte ett lika stort problem, eftersom de redan i dag samlar upp avfallet och för det i land, men övergångstiden behövs för att fartygen ska kunna installera tankar för att ta hand också om tvättvattnet från processen som också innehåller dessa farliga ämnen. Finland har justerat tidtabellen och förslaget efter utlåtanderundan och följer nu Sveriges och Danmarks tidtabell. Det är viktigt att vi har samma tidtabell för att inte riskera att utsläppen i något land ökar bara för att det landet inför regelverket senare.

Förslaget innebär dock enbart regler på Finlands eget territorialvatten. Finland har inte möjlighet att införa regler på internationellt vatten. Diskussionerna om ett mer heltäckande regelverk fortsätter internationellt både inom Internationella havsorganisationen IMO samt inom HELCOM. Det är något som både Finland officiellt och jag personligen som ledamot av riksdagen stöder, eftersom det skulle ha en betydelse för hela Östersjöns vattenmiljö, inte bara på Finlands eget vatten.

Ärade talman! Lagförslaget handlar inte bara om skrubber och andra utsläpp, precis som ministern utmärkt presenterade, utan också om ratificeringen av Hong Kong-konventionen som handlar om skrotning av fartyg. Dessutom handlar lagförslaget om EU-regleringen om användningen av bland annat miljöbränslen. Gällande den senare föreslår regeringen att Finland använder sig av det så kallade ö-undantaget som regelverket tillåter på samma sätt som för utsläppshandelssystemet som redan är i bruk. Det är viktigt och en mycket positiv sak för Åland.

Ö-undantaget täcker trafiken mellan fasta Finland och Åland till och med år 2030. Ö-undantaget får tas i bruk för färjor eller ropaxfartyg i trafik inom ett medlemsland till en ö med högst 200 000 invånare. Det får inte användas i internationell trafik och därför kan det inte användas mellan Åland och Sverige. Målsättningen är att inte fördyra transporterna ytterligare till öar, som redan i dag har högre logistikkostnader. I själva verket finns det belägg för att åtminstone ö-undantaget mellan Finland och Åland kommer innebära en ännu snabbare grön omställning för de rederierna, eftersom rederierna sagt att man kommer att använda de pengar man sparar på att i stället investera i ännu mer miljöteknik som minskar utsläpp och effektiviserar bränsleförbrukning, vilket ju är huvudmålsättningen med hela regelverket.

Ö-undantaget är inte bara en Ålandsfråga. De facto har man tagit i bruk det för 143 andra öar inom EU vid sidan av Åland. Danmark och Sverige har också tagit i bruk ö-undantaget för Bornholm och Gotland, så då det ibland i debatten framställs som att detta är en fråga som bara skulle gälla Åland är det viktigt att säga att också bland annat Danmark, Sverige, Italien, Spanien, Kroatien och Grekland tagit i bruk ö-undantaget, helt enkelt för att trygga ösamhällellens livskraft samtidigt som vi gör den gröna omställningen i hela samhället, också på öar. Men ö-undantaget är också motiverat för att i dessa tider i praktiken starka försörjningsberedskapen och trygga den för Åland samt Finland som helhet. Det är viktigt att inte se detta som ett nollsummespel, utan här finns möjligheter att hitta lösningar

Pöytäkirjan asiakohta PTK 107/2024 vp

som tryggar försörjningsberedskap, miljö och ekonomisk livskraft på samma gång. Det här är till alla delar ett väl avvägt, motiverat och bra lagförslag och jag vill tacka minister Ranne och hela regeringen för att man har fört lagförslaget hit till riksdagen.

Arvoisa rouva puhemies! Rikkipesureiden päästökielto Suomen aluevesillä on konkreettinen ja merkittävä toimenpide Itämeren vedenlaadun parantamiseksi ja tärkeä askel yhteisen ympäristömme suojelemiseksi. Ahvenanmaalla ja saaristolla, jota ympäröivät herkäät merialueet, on tässä ehdotuksessa erityinen intressi.

EU:n rikkidirektiivi on vuodesta 2015 rajoittanut rikkipäästöjä ilmaan, mutta on valitettavaa, että ei alusta asti kielletty rikkipesurit asentaneiden alusten päästöjä veteen. Olemme nähneet, että tämä on käytännössä siirtänyt saasteet ilmasta mereen rikkipesureita asentaneiden alusten kohdalla erityisesti avoimen kierron alusten osalta, ja on sanomattakin selvää, ettei se ole kestävää etenkin niin herkässä saaristoympäristössä, jossa on matalia vesistöjä lähellä rantoja ja kallioita, jossa lapset ja aikuiset uivat ja jossa on rikasta ja herkkää merielämää.

Pesureista tulevat päästöt sisältävät paitsi rikkiä myös muita myrkyllisiä aineita, joista jotkut aiheuttavat syöpää, sekä raskasmetalleja. Lakiehdotuksessa ei kielletä eikä tulla kieltämään pesureita, mutta 1. heinäkuuta alkaen ensi vuonna pesuveden ja jätteiden päästämisen avoimeen kiertoon aluksista mereen tullaan kieltämään. Sen sijaan on siirryttävä suljetun kierron pesureihin, jotka keräävät jätteen ja vievät sen maihin ongelmajätteenä käsiteltäväksi. On myös mahdollista siirtyä puhtaampiin polttoaineisiin, joiden rikkipitoisuus ei ole niin korkea, kuten monet alukset ovat alusta alkaen tehneet.

Suomi on tarkistanut lausuntokierroksen jälkeistä aikataulua ja ehdotusta ja noudattaa nyt Ruotsin ja Tanskan aikataulua. On tärkeää, että meillä on sama aikataulu, jotta minäkään maan päästöt eivät kasvaisi vain sen takia, että kyseinen maa ottaa säännökset myöhemmin käyttöön. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Elo.

16.48 Tiina Elo vihr: Arvoisa puhemies! Suomen meriluonnon tila ja erityisesti Saaristomeren tila on hälyttävä. Siksi tarvitaan kattavia toimia päästöjen vähentämiseksi. Meriliikenteen vesistöille aiheuttamia päästöjä sekä ilmastopäästöjä on suitsittava, ja siihen tämä hallituksen esitys osaltaan pyrkii. Tämä esitys sisältääkin hyviä elementtejä. Niitä hallituksen edustajat ovat tässä omissa puheenvuoroissaan kuvanneet. Samalla tässä hallituksen esityksessä on kuitenkin sellaisia elementtejä, jotka osoittavat, että hallitus on sitten kuitenkin valmis nipistämään luonnon hyvinvoinnista ja ilmastotoimista, kun siihen on paikka.

Saaristomeren ja koko Itämeren osalta on erittäin hyvä, että tässä laissa säädetään alusten vesistöpäästöjen kieltämisestä Suomen aluevesillä. Aikataulu, jolla päästöt kielletään, on kuitenkin liian pitkä. Tämä on ristiriidassa sen kanssa, miten hallitus puhuu merien ja etenkin Saaristomeren suojelun kiireellisyydestä. Tässä esityksessä hallitus esittää, että alusten pesukoneiden ja suihkujen jätevesien laskua meren saa jatkaa vielä koko tämän vuosikymmenen loppuun asti. Ongelmallinen on myös saaripoikkeuksen käyttöönotto, jolla Ahvenanmaan lauttaliikenne vapautetaan päästöoikeuksien palauttamisesta. Tämä olisi voimassa asetuksen salliman enimmäisajan eli vuoden 2029 loppuun asti. Tämä on luonteeltaan haitallinen yritystuki, ja niistä meidän tulisi päästä eroon.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 107/2024 vp

Arvoisa puhemies! Kun edustaja Aalto-Setälä nosti täällä ihan syystä maatalouden päästöjen suitsimisen, niin esitän hänelle ja koko hallitukselle tässä vielä toiveen, että vetäisitte pois nyt lausunnolla olevan esityksen, jolla fosforiasetuksen lantapoikkeuksesta tehtäisiin pysyvä. Tätä tutkijat ovat yksimielisesti kritisoineet, ja tämä osuu osaltaan juuri Saaristomereen, jonka valuma-alueella on paljon karjataloutta ja jonka rehevöitymisessä fosforikuormitus on keskeinen tekijä. Tässä olisi todella konkreettinen mahdollisuus vaikuttaa Saaristomeren tilaan.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Löfström.

16.50 **Mats Löfström r:** ärade fru talman! Min fråga till Tiina Elo är kanske: Vill man att trafiken mellan fasta Finland och Åland ska minska? Det är ju faktiskt de yttersta konsekvenserna om man höjer kostnaderna för sjöfarten till och från Åland ytterligare, om man inte tar det här ö-undantaget i bruk, som många andra länder också gör, inklusive Sverige och Danmark, för att helt enkelt trygga att ösamhällen kan överleva och också göra den gröna omställningen där det inte finns någon järnväg eller fasta förbindelser eller vägar. Sjöfarten är våra vägar och järnvägar i praktiken.

Om själva ö-undantaget har rederierna som trafikerar till Åland sagt att de kommer att använda pengarna som de sparar för att investera i miljöteknik och nya bränslen som gör att man kommer få ner utsläppen så fort som möjligt. Så de facto är resultatet av det här undantaget att den gröna omställningen sannolikt kommer gå ännu snabbare i trafiken till och från Åland än i trafiken till andra ställen, eftersom pengarna för utsläppsrätterna eller för kraven som just det här förslaget ger går till en EU-fond där Finland får tillbaka en del av pengarna men där det inte är klart att man kommer använda de pengarna — sedan när vi får tillbaka dem — på grön omställning inom sjöfart eller flygtrafik, utan de kan användas till andra områden. Det här är en fråga som vi ännu behöver diskutera, vad de ska användas till, men de facto säger rederierna som trafikerar till Åland och åtnjuter ö-undantaget från utsläppshandeln att de kommer investera varje cent för att få ner bränsleförbrukningen och göra miljöteknik så att man får den gröna omställningen så fort som möjligt.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Sitten käännös, kiitos.

[Tulkki esittää puheenvuorosta suomenkielisen yhteenvedon]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Haluaako ministeri vastata? Olkaa hyvä, kaksi minuuttia.

16.54 **Liikenne-, viestintä- ja sisäministeri Lulu Ranne** (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, arvoisa puhemies! Ensin totean, että kaikkihan me haluamme suojella Suomen vesiä vaikuttavasti, ja tällä sääntelyllä, tällä esityksellä, tullaan nimenomaan tekemään se, mikä on Suomen toimivallassa, mitä me voimme itse tehdä.

Ensin ihan tällainen ehkä tietokin kaikille, mitä Suomen aluevedet tarkoittavat, eli se on siis rannikon osasta riippuen jopa 22 kilometriä sinne ulapalle päin. Tämä alue on varsin laaja, ja siihen pystymme vaikuttamaan. Aina on tietenkin parempi, että pystymme saamaan kansainvälisiä, globaaleja linjauksia ja päätöksiä. Suomi on ollut todella aktiivinen niin IMOssa kuin HELCOMissa, ja meillä on nyt jatkokausi haussa myöskin IMOn

Pöytäkirjan asiakohta PTK 107/2024 vp

neuvostossa. Siellä nimenomaan olemme ajaneet paitsi jäänmurtoon liittyviä asioita myös talousvyöhykkeille ja kansainvälisille vesille asetettavia päästökieltoja, ja tätä työtä jatketaan.

Sitten ehkä muutama sana tästä lisäajasta, siirtymäajasta, jota pesuvesien osalta esitetään. Tässä on taustalla siis se, että satamille ja aluksille täytyy saada riittävästi muutosaikaa, aikaa reagoida näihin muutoksiin. Tässä on kyse esimerkiksi siitä, että tankkikapasiteettia tarvitaan aluksiin lisää — siellä on tietenkin tietty käyttöaika meidän aluksilla — ja satamiin vastaanottokapasiteettia, niin että meillä on tällaisia teknisiä asioita, joille täytyy antaa niiden tarvitsema aika.

Ahvenanmaan osalta tässä saaripoikkeuksessa on myöskin kyse huoltovarmuudesta. Voi todeta sen, että tämä on ihan pieni prosentti, eli alusten kasvihuonepäästöt tulevat kasvamaan yhdellä prosentilla sen takia, että tulee tämä saaripoikkeus. Niin kuin tässä aikaisemmissa puheenvuoroissa tulikin esiin, tämä koskee hyvin laajasti muitakin tai muutkin ovat tämän ottaneet käyttöön.

Ehkä tämä lyhyesti. Kiitoksia keskustelusta, ja jatketaan puhtaampien Suomen vesien puolesta työtä.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.