

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 42/2005 vp

Hallituksen esitys alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan IV liitteeseen tehtyjen muutosten hyväksymisestä sekä laiksi muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 8 päivänä marraskuuta 2005 lähettäessään hallituksen esityksen alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan IV liitteeseen tehtyjen muutosten hyväksymisestä sekä laiksi muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (HE 188/2005 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla määrännyt, että ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Minna Kivimäki, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylitarkastaja Outi Väkevä, ympäristöministeriö
- merenkulun ylitarkastaja Jorma Kämäräinen, Merenkululaitos
- limnologi Seppo Knuuttila, Suomen ympäristökeskus SYKE
- satamakaupteeni Kari Noroviita, Helsingin kaupungin satamalaitos
- tekninen johtaja Henrik Bachér, Silja Oy Ab
- myyntipäällikkö Markku Mäki-Kihniä, Superfast Ferries
- toimitusjohtaja Håkan Nordström, Tallink Finland Oy
- teknillinen johtaja Tony Öhman, Viking Line Ab.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyy alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan IV liitteeseen tehdyt muutokset.

Uusi muutettu IV liite hyväksyttiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean 51. istunnossa vuonna 2004. Liite sisältää määräyksiä aluksista tule-

van käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan myös laki IV liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Liitteen muutokset tulivat kansainvälisesti voimaan 1 elokuuta 2005. Suomi on ilmoittanut

IMO:lle 25 tammikuuta 2005 diplomaattiteitse, että muutokset tulevat Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen. Tarkoituksena on, että liite ja laki sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta saatetaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella mahdollisimman pian niiden hyväksymisen jälkeen.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Hallituksen esitys kuuluu sisällöltään ympäristövaliokunnan toimialaan. Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarkoituksenmukaisena ja puoltaa hallituksen esityksen hyväksymistä muuttamattomana seuraavin huomautuksin.

Hallituksen esityksen tarkoittama Marpol-yleissopimuksen¹ käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva liite IV on tehty jo vuonna 1973. Liite ei kuitenkaan tullut voimaan yhtä nopeasti kuin muut yleissopimuksen liitteet. Tämän vuoksi kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa sovittiin periaatteellisella tasolla liitteen muuttamisesta jo ennen liitteen kansainvälistä voimaantuloa. Liite tuli lopulta kansainvälisesti voimaan syyskuussa 2003 ja mainitut muutokset hyväksyttiin vuonna 2004.

Yleissopimuksen IV liitteen mukaan käymäläjäteveden tyhjentäminen aluksesta mereen on tiettyjä poikkeuksia lukuunottamatta kiellettyä. Poikkeukset ovat kuitenkin käytännössä varsin laajat. Käsittelemätöntä käymäläjätevettä saa päästää veteen etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta silloin, kun alus on kulussa ja kulkee vähintään neljän solmun nopeudella. Lisäksi käymäläjätevettä saa päästää mereen etäämpänä kuin kolmen meripenin-

kulman päässä lähimmästä maasta sellaisen hyväksytyn laitteiston kautta, joka hienontaa ja desinfioid käymäläjäteveden.

Muutetun liitteen mukaan rantavaltioilla on oikeus sallia käymäläjäteveden tyhjentäminen mereen vieläkin lievemmin edellytyksin. Tällöin rantavaltioilla ei ole myöskään velvollisuutta järjestää käymäläjätevesien vastaanottoa satamissaan. Ns. HELCOM-sopimuksen eli Helsingin sopimuksen² osapuolet ovat kuitenkin sopineet, ettei rantavaltion mahdollisuutta lievempiin määräyksiin sovelleta Itämeren alueella. HELCOM-sopimuksen vastaavat käymäläjätevesimääräykset koskevat lisäksi kaikkia aluksia mukaan lukien huviveneet, joissa on käymälä, sekä alukset, joiden vetoisuus on alle 400 tonnia.

Lainsäädännön osalta on huomioon otettava lisäksi se, että Suomessa on voimassa HELCOM:in suositukseen ja EU:n alusjätedirektiiviin 200/59/EY perustuva käymäläjäteveden jättopakko ja ns. ei erityismaksua -järjestelmä. Ei-erityismaksua -järjestelmä on koskenut öljyisiä jätteitä vuodesta 2000. Vuoden 2004 alusta tuli voimaan alusjätelain muutos (933/2003), jolla aluksella syntyvät kiinteät jätteet ja käymäläjätevedet liitettiin ei erityismaksua -järjestelmään, jossa perittävät maksut eivät riipu jätetyn jätteen määrästä. Sääntely tuli kuitenkin käytännössä voimaan vasta siirtymäajan jälkeen 1.9.2004 eli 12 kk Marpol-sopimuksen IV liitteen kansainvälisen voimaantulon jälkeen.

¹ Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehty yleissopimus ja siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja, ns. Marpol 73/78 -yleissopimus, SopS 51/83.

² Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva vuoden 1992 yleissopimus.

Ei erityismaksua -järjestelmän tarkoitus on kannustaa jätteiden määrän vähentämiseen. Järjestelmän tarkoituksena on luoda tilanne, jossa ei synny taloudellista houkutinta päästää jätettä mereen, koska satamassa on joka tapauksessa maksettava ei erityismaksua -järjestelmän mukainen maksu. Säännöllisessä liikenteessä oleville aluksille, joilla on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoalan yrityksen tai sataman kanssa, voidaan myöntää poikkeus jättöpakosta, jolloin niiden ei myöskään tarvitse maksaa ei erityismaksua -järjestelmän mukaista maksua jätteistä tai jätevesistä. Valiokunnan huomiota on kuitenkin kiinnitetty siihen, että järjestelmää sovelletaan käytännössä sekavasti, jos lainkaan, eikä se siten toimi tarkoitetulla tavalla. Käsittelemätön käymäläjätevesi kuuluu ei erityismaksua -järjestelmään, mutta jätevetä ei ole pakko jättää maihin, jos alus purjehtii aluevesien ulkopuolella. Käsitelty käymäläjätevesi ei kuulu lainkaan ei erityismaksua -järjestelmän piiriin. Valiokunta pitää tärkeänä, että valvontaa tehostetaan ja koulutusta ja neuvontaa sekä itse järjestelmää kehitetään toimivaksi.

Valiokunta kiinnittää liikenne- ja viestintävaliokunnan huomiota siihen, että Marpol-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset ovat HELCOM:in piirissä sovitusta lievennyskiellosta huolimatta Itämeren ja Suomenlahden tilaan nähden aivan liian löysät. Ei erityismaksua -järjestelmä ei vaikuta tilanteeseen millään tavoin olennaisesti. Liitteessä IV tarkoitettujen laitteistojen avulla voidaan ainoastaan desinfioida jätevesi eli poistaa siitä lähinnä kolibakteerit sekä hienontaa aines visuaalisen haitan vähentämiseksi. Keskeisiä rehevöitymisen aiheuttajia eli fosforia ja typpeä laitteistot eivät poista tai vähennä. Etäisyysvaatimuksilla ei ole rehevöitymisiongelman kannalta mitään merkitystä, koska ravinteet jäävät kuormittamaan merta niiden päästöpaikasta riippumatta. Noin 2 000 matkustajan risteilyalus kuormittaa siten käymäläjätevedet mereen laskiessaan Itämerta suunnilleen vuosittain yhtä paljon kuin 40 000 asukkaan kaupunki, jonka jätevedet puhdistetaan asianmukaisessa jätevedenpuhdistamossa.

Valiokunta toteaa saamansa selvityksen perusteella, että osa risteilyaluksista kerää omaehtoisesti kaikki jätevedet varastotankkeihin ja toimittaa ne satamassa viemäriverkostoon. Yllättävän moni kuitenkin päästää jätevedet mereen.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että käymäläjätevesiä koskevia vaatimuksia Itämerellä tiukennetaan mahdollisimman pian. Itämeren tila ei ole ravinnepäästöjen vähenemisestä huolimatta toipunut samassa suhteessa, vaan rehevöitymiskehitys on jatkunut ja osin pahentunut. Lisätoimenpiteet ravinnekuormituksen vähentämiseksi ovat välttämättömiä ja kiireellisiä. Vesien tilan heikkenemisen estämiseen ja hyvän tilan saavuttamiseen velvoittaa myös EU:n vesipolitiikan puitedirektiivi. Puitedirektiivin tavoitteena on saavuttaa kaikkien vesien, myös rannikko-vesien hyvä ekologinen tila vuoteen 2015 mennessä sekä estää vesien tilan heikkeneminen. Tässä tarkoituksessa rannikkoalueille tulee laatia vuoden 2009 loppuun mennessä vesienhoitosuunnitelmat, joissa merialueiden rehevöitymis Haittojen vähentäminen on yhtenä keskeisenä lähtökohtana.

Meriliikenne on luonnollisesti vain yksi rehevöitymisen aiheuttajatahoista. Ottaen huomioon Itämeren ja erityisesti Suomenlahden vakavan rehevöitymisiongelman on myös meriliikenteen, erityisesti matkustaja-alusten jätevedet saatava yhdyskuntajätevesien käsittelyn piiriin. Samalla valiokunta toteaa, että laivojen ilmaan pääsevät typpipäästöt ovat myös ongelma, johon tulee pystyä suhteellisen nopeasti puuttumaan. Itämeren koko typpilaskeumasta arvioidaan noin 10 % olevan peräisin laivoista.

Edellä olevan perusteella on todettava, että Suomen voimassaoleva lainsäädäntö on hieman tiukempi kuin käymäläjätevesiä koskevan IV liitteen määräykset, mutta erolla ei ole ympäristönsuojelullista merkitystä; kumpakaan ei voida pitää tasoltaan hyväksyttävänä. Valiokunta katsoo edellä esitetyn perustein, että liite IV tulee kuitenkin hyväksyä, vaikka se ei ole ympäristönsuojelutavoitteiden kannalta hyväksyttävä, koska vain liitteen hyväksymällä Suomi voi osallistua liitteen kehittämistyöhön jatkossa.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että Suomi on asiassa aloitteellinen ja pyrkii aktiivisesti siihen, että HELCOM-sopimuksen jäsenmaat tekevät IMO:lle aloitteen Itämeren nimeämiseksi Marpol-sopimuksen liitteen IV alaiseksi erityisalueeksi, jolla käymäläjätevesien kaikki mereen päästäminen on kielletty. Kansallinen lainsäädäntöratkaisu ei poista ongelmaa, koska silloin ainoastaan Suomen lipun alla kulkevat alukset joutuvat noudattamaan määräystä. Tästä syystä vain alueellinen ratkaisu voi olla riittävä.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan läheskään kaikissa Itämeren satamissa ei ole purkumahdollisuutta suoraan viemäriverkostoon, vaan jätevesien jättäminen maihin tapahtuu säiliöautojen avulla. Ongelmaksi voi muodostua se,

että kaikkien HELCOM-sopimuksen jäsenmaiden tulee hyväksyä IMO:lle tehtävä aloite. Valiokunta tähdentää liikenne- ja viestintävaliokunnalle, että Suomen tulee toimia aktiivisesti kaikkien jäsenmaiden saamiseksi aloitteen taakse ja mahdollisuuksien mukaan rahoituksen hankkimiseen jätevesijärjestelmien rakentamiseksi.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta esittää liikenne- ja viestintävaliokunnalle,

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

Helsingissä 1 päivänä joulukuuta 2005

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Pentti Tiusanen /vas
jäs. Christina Gestrin /r
Susanna Haapoja /kesk
Rakel Hiltunen /sd
Tuomo Hänninen /kesk
Antti Kaikkonen /kesk (osittain)
Inkeri Kerola /kesk
Miapetra Kumpula-Natri /sd

Kari Kärkkäinen /kd (osittain)
Jouko Laxell /kok
Heikki A. Ollila /kok
Eero Reijonen /kesk
Säde Tahvanainen /sd
Satu Taiveaho /sd
Ahti Vielma /kok
vjäs. Oras Tynkkynen /vihr.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.