



Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: HE 178/2024 vp 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

Itämeren tila tarvitsee päästöjen rajoittamista

Suomessa satamanpitoa harjoittavia yrityksiä ja yhteisöjä edustaa Suomen Satamat ry (SSRY). Satamanpitäjien tehtäviin sisältyy satamaan tarvittavan infrastruktuurin järjestäminen alusten ja niiden lastien vastaanottamiseen, sekä mm. velvoite tarjota vierailuille aluksille aluspalveluita kuten jätehuoltoa ja tulevaisuudessa maasähköä määrätyille alustyypeille.

SSRY keskittyy lausunnossaan hallituksen esityksen Merenkulun ympäristönsuojelulain (MYSL) alusten jätevesiä ja maasähkön tarjontaan liittyviin seikkoihin.

Käymäläjätevedet ja harmaat vedet, MYSL 5 luku:

1 § Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus ja

1 a § Harmaan veden päästökielto

SSRY kannattaa merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitettyjä muutoksia, joilla käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen mereen kielletään Suomen aluevesillä 1.7.2025, ja harmaiden vesien 1.1.2030 alkaen. Ne yhdessä pienentävät merialueen kokonaiskuormitusta.

- Eriytetyt voimaantuloajat ovat perusteltuja, koska se antaa aikaa myös satamille vastaanottojärjestelyjen muokkaamiseen.
- Käymäläjätevesien vastaanottaminen kuuluu jo nykyisellään satamanpitäjien velvoitteisiin. Jätettävien määrien kasvuun vastaaminen edellyttää satamakohtaista arviointia toimenpiteistä. Joillekin se voi tuottaa tulevaisuudessa investointitarpeen viemärointiin.
- Käsiteltyä käymäläjätevettä vastaanotetaan satamissa jo nykyisin matkustaja-aluksilta kiinteällä viemäriyhteydellä. Jätettävien vesien kasvu ei tuota näissä paikoissa kapasiteettiongelmia.
- Rahtialuksia palvelevien laituripaikkojen tilanne on moninaisempi. Niiden palvelutaso vastaa tyypillisesti kysyntää: osa on jo viemäroinnin piirissä, osaa palvellaan liikkuvalla kalustolla. Liikkuvaan kalustoon perustuva jätevesihuolto tarjoaa joustoa määrättyyn rajaan asti.
- SSRY on toteuttanut vuonna 2023 oppaan ”Saniteettivesikäsikirja – opas sataman toimijoille” tukemaan saniteettivesien vastaanottojärjestelmien kehittämistä satamissa. Sen toimintamalli perustuu seurantaan, ennakoivaan yhteistyöhön ja tavoitteelliseen suunnitteluun.



Harmaiden vesien jättökielto 2030 alkaen antaa tarvittavaa aikaa vastaanottopalveluiden kehittämiseen siellä, missä siihen on tarvetta.

Linkki oppaaseen: [Satamien saniteettivesikäsikirja palveluksessanne | Suomen Satamaliitto](#)

- Kaikkia aluksia koskee jo nykyisellään mahdollisuus jättää käymäläjätevedet ja harmaat vedet samalla kertaa aluskohtaisella kiinteällä maksulla, jonka suuruus ei riipu käynnillä jätettävien vesien määrästä, eikä siitä jättääkö jätteitä käynnillä vai ei.
- Päästökielto lisää jättömääriä, mikä johtaa jossain vaiheessa kustannustason nousuun, joka nostaa käyntimaksuja. Lainsäädäntö edellyttää, että alusjätteen vastaanottamisen ja käsittelyn kustannukset veloitetaan käyttäjiltä

Rikkipesureiden pesuvesien ja pesuvesistä eroteltujen jäämien päästöt, MYSL 7 luku:

9 b § Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto, 1 ja 2 mom

SSRY tukee hallituksen esityksiä rikkipesurien päästökielloiksi: avoimen kierron laitteiden pesuvedet 1.7.2025 alkaen ja suljetun kierron laitteiden pesuvedet ja ko. vesistä erotellut jäämät 1.1.2029 alkaen.

- Puhdistusjärjestelmien pesuvedet ja niiden jäämien sisältävät polttoaineena käytettyjen polttoaineiden sisältämiä raskasmetalleja ja muita meriympäristölle myrkyllisiä aineita.
- Osa satamanpitäjistä on jo kieltänyt rikkipesurien päästöt hallitsemillaan satama-alueilla. Lain muutos laajentaa kiellon kaikkiin satamiin.
- Kysymyksessä on maailmanlaajuisesti käytössä oleva teknologia, ja SSRY tukee Suomen merenkulun hallinnon työtä asian käsittelyn laajentamiseksi Euroopan ja IMO:n piirissä.

Maasähkön tarjoamisvelvoite: MYSL uusi 7 a luku,

10 § Maasähkön syöttöä satamassa koskevat velvoitteet

11 § 11 § Aluksen maasähkön käyttöön liittyvät sataman pitäjän tehtävät

Vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin tarjoamista koskeva EU:n AFIR-asetus on satamien osalta pääpiirteissään hyvin selkeä, eikä SSRY:llä ole huomauttamista sen osalta.

MYSL:n 9 § koskee maasähkön syöttöön tarvittavan infrastruktuurin rakentamista. TEN-T verkon satamien järjestelyt on oltava valmiina soveltamisalaan kuuluville aluksille 31.12.2029 mennessä, 1.1.2030 alkavan tarjonnan varmistamiseksi. Liittymien määrä ja sijoituspaikat arvioidaan soveltamisalaan kuuluvien alusten 3 vuoden käyntimäärien keskiarvon perusteella. Osa satamista pystyy jo nyt arvioimaan investointitarpeitaan ja valmistautumaan niihin, mutta osalla tarpeiden ilmaantuminen voi tulla eteen vasta lähempänä toimeenpanoajankohtaa 2030 alusliikenteessä tapahtuvien muutosten takia: tavaravirrat muuttuvat, uusia linjoja aloittaa, toisia lopettaa tai siirtyy muualle.

- AFIR-asetus ei anna toistaiseksi täsmällisempää ohjetta siitä, mitkä vuodet laskelmiin huomioidaan. Liittymän rakentaminen



(yleissuunnittelu, hankesuunnittelu, kilpailutus, maanrakennustyöt ja jakeluliittymän toteutus) vievät tyypillisesti n. 1,5 – 2 vuotta.

- Tarvitaan EU:n tai kansallinen tulkinta siitä, mikä on viimeinen ajankohta, joka huomioidaan sataman velvoitteen täyttämiseen tarvittavien aluskäyntimäärien toteamiseen. 3 vuoden keskiarvo ennen 2 vuoden rakentamisajan alkamista tulisi täyteen 31.12.2027 ja silloin laskeettava 3 vuoden keskiarvo olisi peräisin vuosilta 2025-2027. Määräytymisajankohdan täsmentäminen takaisi satamille mahdollisuuden todentaa vaatimustenmukaisuutensa ja viedä jatkon investointi- ja rakennusohjelmaa suunnitelmallisesti eteenpäin.

Maasähkön verokannan alentaminen tukisi maasähkön nopeampaa käyttöönottoa

Suomen matkustajaliikenteen merisatamissa vuoden 2030 maasähkövelvoite on jo täytetty soveltamisalaan kuuluvan autolauttaliikenteen osalta, myös TEN-T satamaverkon ulkopuolella. Kyseiset varustamot pääsevät hyödyntämään maasähkön niille tuottamaa hiili-intensiteetin pienentämistä.

- Suomen Satamat ry esittää, että maasähkön käyttöönottoon aluksilla ennen vuotta 2030 pitäisi Suomessa kannustaa toimeenpanemalla kansallisesti EU:n Energiaverodirektiivin sisältämä mahdollisuus alenuttaa maasähkön verokantaa direktiivin sallimaan minimiin, tai nollata se mikäli direktiivin uudistus päättyy siihen. Muutos parantaisi maasähkön kilpailuasemaa perinteisiin polttoaineisiin verrattuna.

Hankerahoituksen jatkon turvaaminen maasähkön infran rakentamiseen

Maasähkön infrastruktuurin rakentamisvelvoitteet ovat satamissa niiden kunkin kokoon ja liikenteeseen suhteutettuna hankkeina mittavia, ja vailla markkinataloudellista kannattavuutta. Kaikkiin toteutettuihin hankkeisiin on saatu mukaan EU:n CEF (Connecting Europe Facility) -osarahoitusta. Tukirahoituksen saatavuuden jatkuminen on erittäin tärkeää. 2024 aloittanut uusi EU:n komissio suunnittelee rahoitusmekanismien uusimista ja on mahdollista, että suomalaisille hyvänä hankerahoitusmuotona toiminut CEF loppuu.

- Suomen valtion tulee osaltaan varmistaa, että EU:n rahoitusohjelmien ehdot antavat edelleen Euroopan mittakaavassa pienemmillekin toimijoille mahdollisuuden hyötyä EU-osarahoituksesta EU:ssa asetettujen velvoitteiden täyttämiseksi.

Suomen Satamat ry

Kirsti Tarnanen-Sariola
Apulaisjohtaja