

## **Ympäristövaliokunta**

**Hallituksen esitys eduskunnalle alusten painolastivesien käsittelyä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä ja laeiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta, merenkulun ympäristönsuojelulain sekä alusturvallisuuslain muuttamisesta**

**Liikenne- ja viestintävaliokunnalle**

### **JOHDANTO**

#### *Vireilletulo*

Hallituksen esitys eduskunnalle alusten painolastivesien käsittelyä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä ja laeiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta, merenkulun ympäristönsuojelulain sekä alusturvallisuuslain muuttamisesta (HE 122/2015 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

#### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- hallitusneuvos Lolan Eriksson, liikenne- ja viestintäministeriö
- kansainvälisten asioiden neuvos Kristiina Isokallio, ympäristöministeriö
- erityisasiantuntija Ville-Veikko Intovuori, Liikenteen turvallisuusvirasto
- erikoistutkija Lauri Urho, Luonnonvarakeskus
- erikoistutkija Maiju Lehtiniemi, Suomen ympäristökeskus
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- asiantuntija Bernt Bergman, Suomen Varustamot ry
- meriasiantuntija Vanessa Ryan, WWF Suomi

### **VALIOKUNNAN PERUSTELUT**

Esityksessä ehdotetaan hyväksyttäväksi vuonna 2004 tehty kansainvälinen yleissopimus alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä sekä laki yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lisäksi esityksessä ehdotetaan yleissopimuksen edellyttämien muutosten tekemistä merenkulun ympäristönsuojelulakiin (1672/2009) ja aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin (1686/2009).

## Valiokunnan lausunto YmVL 1/2016 vp

Yleissopimuksen tarkoituksena on ehkäistä ja vähentää haitallisten vieraslajien leviämistä meri-alueelta toiselle säätämällä vaatimukset kansainvälisen liikenteen alusten painolastivesien ja sedimenttien käsittelystä ja valvonnasta. Hallituksen esitys on osa laajempaa kokonaisuutta, jolla pyritään ehkäisemään ja vähentämään haitallisten vieraslajien leviämistä alueilta toisille. Valiokunta pitää tärkeänä, että yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattaminen tehdään mahdollisimman nopeasti.

Laivoissa tarvitaan painolastivettä aluksen vakauttamiseksi sekä sopivan kulkusyvyuden säätämiseksi ja sitä kuljetetaan maailmalla painolastivesitankeissa vuosittain arviolta 7–10 miljardia tonnia. Painolastivesien mukana kulkeutuu alueelta toiselle organismeja, joista suuri osa on ympäristölle varsin haitattomia. Niissä esiintyy kuitenkin myös muun muassa erittäin haitallisia taudinaiheuttajia, myrkyllisiä leviä, selkärangattomia eliöitä, simpukoita ja kaloja, joiden leviäminen uusille alueille tulee tehokkaasti estää. Haitalliset vieraslajit lisäävät myös ekologista kilpailua elintilasta ja ravinnosta vaikuttaen alkuperäisten lajien elinoloihin ja eloonjäantiin sekä voivat muuttaa peruuttamattomasti kokonaisia vesiekosysteemejä.

Kansainvälisen laivaliikenteen mukana tapahtuvasta biologisesta eliöiden leviämisestä on viime vuosikymmeninä kasvanut yhä vakavampi ongelma, joka on aiheuttanut sekä suuria taloudellisia menetyksiä että huomattavia haittoja vesiekosysteemeissä. Maailmanlaajuisesti haitalliset vieraslajit ovat suurimpia uhkia luonnon monimuotoisuudelle. Ne ovat myös suurin alkuperäislajien sukupuuttoa aiheuttava tekijä. Valiokunta toteaa, että laivaliikenne vastaa noin 70 prosentista vieraslajien siirtymisistä alueelta toiselle ja esimerkiksi Itämerelle saapuneista vieraslajeista noin 60 prosenttia on saapunut laivojen mukana. Syitä nopeaan kielteiseen kehitykseen on monia: kansainvälinen laivaliikenne on lisääntynyt, alukset ovat aiempaa suurempia, uusia reittejä on otettu käyttöön ja laivojen nopeus on kasvanut, jolloin haitalliset organismit selviävät matkasta elossa aiempaa todennäköisemmin.

Maailmalla suuria ekologisia haittoja ja taloudellisia tappioita ovat aiheuttaneet esimerkiksi amerikankampamaneetti ja vaeltajasimpukka. Amerikankampamaneetti romahdutti lähes kokonaan Mustanmeren ja Kaspianmeren taloudellisesti merkityksellisen kalatalouden 1980- ja 1990-luvulla, ja vaeltajasimpukka puolestaan aiheutti miljardien dollarien vahingot Pohjois-Amerikan suurilla järvillä muodostamalla valtavia kasvustoja ja tukkimalla voimaloiden ja kastelujärjestelmien vedenottoputkia sekä peittämällä vedenalaisia rakenteita ja laivojen runkoja.

Itämeri on vielä toistaiseksi säästynyt koko ekosysteemin muuttumiseen johtaneilta vieraslajeilta. Veneiden ja laivojen pohjaan kiinnittyvä ja niiden vauhtia hidastava sekä pohjien puhdistuskustannuksia aiheuttavaa merirokko on nykyisin Itämeren haitallisin vieraslaji. Painolastivesiyleissopimus ei sisällä määräyksiä alusten runkoihin kiinnittyneiden eliöiden leviämisen ehkäisemiseksi, mutta Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO valmistelee ohjeita näiden haittojen poistamiseksi. Haitallisten vieraslajien invaasioiden riskin arvioidaan Itämerellä tulevaisuudessa kasvavan johtuen muun muassa ilmaston lämpenemisestä ja Venäjän öljyviennin suurien öljytankkereiden määrän kasvusta. Itämeren suojelukomissio HELCOM on koonnut erillisen kohdelajilistan (41 lajia) niistä uusista lajeista, jotka todennäköisimmin aiheuttavat haittoja Itämeren meriympäristölle, ihmisten terveydelle tai taloudelle.

## Valiokunnan lausunto YmVL 1/2016 vp

Maailmalla huomattavia muutoksia ravintoketjuissa aiheuttanut mustatäplätokko havaittiin kymmenen vuotta sitten ensimmäisen kerran rannikollamme. Kaspianmeren ja Mustanmeren alueelta kotoisin oleva kalalaji on viime vuosina nopeasti levinnyt Suomen suurimpiin satamiin. Mustatäplätokkon runsastumisen myötä alkuperäislaji mustatokko on jo lähes hävinnyt tietyiltä alueilta. Tiheillä mustatäplätokkojen esiintymillä simpukoiden ja muiden pohjaeläinten määrät vähenevät, ja mustatäplätokot syövät myös muiden kalojen mätiä ja poikasia. Valiokunta pitää välttämättömänä pysäyttää laivojen mukana tapahtuva mustatäplätokkon eteneminen ennen kuin se leviää Saimaan kanavan kautta Vuoksen vesistöön. Venäjän laajat kanavayhteydet itään luovat myös potentiaalisen kulkeutumisreitit haitallisten vieraslajien saapumiselle Suomeen. Valiokunta pitää tärkeänä, että näitäkin uhkia torjutaan tehokkaalla yhteistyöllä.

Valiokunta toteaa, että haitallisten vieraslajien hävittäminen on yleensä osoittautunut lähes mahdottomaksi sen jälkeen, kun laji on kerran päässyt asettautumaan uudelle elinalueelle. Valiokunta korostaa ennakoivan torjuntatyön merkitystä lajien leviämisen estämiseksi. Vieraslajien ennakkoliset torjuntakustannukset ovat useimmiten merkittävästi pienemmät kuin haitallisten vieraslajien aiheuttamien haittojen kustannukset. Etukäteen on vaikeata ennustaa, mikä eliölaji voi seuraavaksi saapua painolastivesitankeissa ja mitä haittoja se voi kohdealueella aiheuttaa. Sen vuoksi jokainen käsittelemätön painolastivesilasti muodostaa potentiaalisen riskin ekosysteemin toiminnan halvaannuttavasta vieraslajista. Valiokunta pitää varovaisuusperiaatteen mukaisesti tärkeänä torjua vieraslajien invaasiot ennakolta mahdollisimman tehokkaasti, koska vahingot voivat olla mittaanattoman suuria.

Käytännössä alusten painolastivesien sisältämien haitallisten vieraslajien leviäminen pyritään torjumaan käsittelemällä vedet siten, että eliöt kuolevat käsittelyssä. Yleissopimus sisältää määräyksiä muun muassa painolastivesien käsittelystä aluksilla, poikkeuksista ja vapautuksista, painolastiveden vaihtamisesta, sallituista painolastiveden käsittelymenetelmistä ja sääntöjen noudattamisen valvonnasta. Valiokunta toteaa, että yleissopimuksessa kansainvälisen liikenteen aluksille tulee pääsääntöinen kieltö päästää veteen käsittelemätöntä painolastivettä. Yleissopimuksen vaatimusten täyttämiseksi aluksiin tulee asentaa painolastiveden käsittelylaitteisto muutamia lähinnä valtameriä koskevia poikkeuksia lukuun ottamatta. Vaihtoehtoisia teknologiaratkaisuja ja -menetelmiä on useita. Painolastivesisopimus on globaalisti tasaveroinen, mutta sopimuksen noudattaminen edellyttää Itämeren tilanteessa yleensä melko kalliiden käsittelylaitteistojen asentamista, jolloin kustannusvaikutus voi olla Itämerelle suuntautuvassa liikenteessä suurempi kuin pelkän valtameriliikenteen laivoissa.

Valiokunta painottaa, että Itämeri lämpötilaltaan ja suolapitoisuudeltaan alhaisena sekä sameana murtovesialtaana asettaa omat haasteensa painolastivesien puhdistuslaitteistojen kehittämiseksi ja niiden toimivuuden varmistamiselle. Puhdistuslaitteistojen hinta saattaa nousta Itämerellä muita alueita korkeammaksi, koska tänne tulee räätälöidä laitteistoja, joiden toimivuus tulee varmistaa alueen tyypillisissä ääriolosuhteissa. Toisaalta valiokunta toteaa, että puhdistuslaitteistojen kehitys ja valmistus saattaa tuoda uusia liiketoimintamahdollisuuksia suomalaiselle meriteknologia-teollisuudelle, mukaan lukien telakat ja laivasuunnittelutoimistot. Valiokunta pitää myös tärkeänä varmistaa, että EU:n rahoitusvälineiden mahdollistama tuki on käytettävissä myös painolastivesien puhdistamista koskevien laitteistojen investointeihin.

## Valiokunnan lausunto YmVL 1/2016 vp

### VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Ympäristövaliokunta esittää,

*että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 19.2.2016

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Satu Hassi vihr  
jäsen Tiina Elovaara ps  
jäsen Pauli Kiuru kok  
jäsen Hanna Kosonen kesk  
jäsen Rami Lehto ps  
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk  
jäsen Kai Mykkänen kok  
jäsen Riitta Myller sd  
jäsen Martti Mölsä ps  
jäsen Nasima Razmyar sd  
jäsen Saara-Sofia Sirén kok  
jäsen Katja Taimela sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Jaakko Autio