

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 16/2005 vp

**Hallituksen esitys laeiksi eräiden huviveneiden
turvallisuudesta ja päästövaatimuksista sekä
vesiliikennelain muuttamisesta**

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 28 päivänä huhtikuuta 2005 lähettäessään hallituksen esityksen laeiksi eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista sekä vesiliikennelain muuttamisesta (HE 42/2005 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla määrännyt, että ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Aila Salminen, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylitarkastaja Anneli Karjalainen, ympäristöministeriö
- veneilyn ylitarkastaja Tom Wilenius, Merenkululaitos
- yli-insinööri Markku Kukkamäki, Suomen ympäristökeskus SYKE
- johtaja Heikki Teräsvirta, Etelä-Savon ympäristökeskus.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista. Ehdotetun lain tarkoituksena on suojella ihmisten turvallisuutta ja terveyttä sekä omaisuutta ja ympäristöä huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

Tarkoituksena on ottaa lakiin säännökset huviveneistä, vesiskoottereista ja niiden varusteille asetettavista suunnittelua ja rakentamista koskevista vaatimuksista sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreille asetettavista pakokaasu- ja melupäästöjä koskevista vaatimuksis-

ta, vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja sen osoittamisesta. Esityksellä pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi huviveneitä koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä annetun direktiivin muuttamisesta. Samalla lakiin ehdotetaan otettavaksi sellaiset nykyisin eräiden huviveneiden turvallisuudesta annettuun asetukseen sisältyvät säännökset, jotka perustuslain mukaan kuuluvat lakitasolle.

Lakiin ehdotetaan otettaviksi myös huviveneiden ja muiden edellä mainittujen tuotteiden markkinavalvontaa koskevia säännöksiä sekä säännökset tulliviranomaisen valvontaan liitty-

vistä velvollisuuksista ja poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua.

Vesiliikennelakiin ehdotetaan tehtäväksi uuden lain johdosta tarvittavat muutokset.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta on tarkastellut hallituksen esitystä toimialaansa kuuluvien osin eli ympäristönsuojelun näkökulmasta ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Ehdotetun lain tarkoituksena on suojella ihmisen turvallisuutta ja terveyttä sekä omaisuutta ja ympäristöä huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä niiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä. Laki parantaa veneilyyn liittyvien ympäristönäkökohtien huomioon ottamista. Nyt edellytetään itse veneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden päästöiltä tiettyjen päästötasojen vaatimuksenmukaisuuden toteamista ja hyväksyntää, kun aikaisemmin veneilyyn liittyvä sääntely on koskenut veneilyyn liittyvää jäte- ja jätevesihuoltoa sekä veneiden pohjissa käytettyjä ns. antifouling-aineita. Pakokaasu- ja melupäästöjen sääntely muodostaa siten tärkeän lisän sääntelyn kokonaisuuteen.

Tarkoituksena on laitekohtaisin päästönorkein säätää päästöraja-arvot uusiin huviveneisiin asennettavaksi tarkoitettujen moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöille. Hiilimonoksidia, hiilivetyä, typenoksideja ja hiukkasia koskevat päästörajoitukset vaihtelevat sen mukaan, onko kysymyksessä kaksitahtinen vai nelitahtinen bensiinimoottori vai dieselmoottori. Kaksitahtimoottorit aiheuttavat eniten hiilivety- ja hiilimonoksidipäästöjä, dieselmoottorit puolestaan typenoksidipäästöjä.

Päästöraja-arvoista säädetään ehdotuksen mukaan siten, että eräiden huviveneiden turvallisuutta ja päästövaatimuksia koskevan lakiehdotuksen 7 §:ssä viitataan suoraan huvivenedirektiivin liitteeseen I, joka sisältää muun ohella sekä pakokaasuja että melupäästöjä koskevat olennaiset vaatimukset. Esimerkkinä voidaan

mainita, että moottorin tehosta riippuen vaadittava enimmäisäänepainetaso vaihtelee 67 desibelistä 75 desibeliin. Ympäristövaliokunta kiinnittää liikenne- ja viestintävaliokunnan huomiota siihen, että päästöraja-arvoista säädetään yleensä asetustasolla. Jos sääntely perustuu teknisesti direktiivin liiteviittaukseen, tulee muin keinoin varmistaa, että päästöraja-arvot ovat kansalaisten helposti löydettävissä.

Yhteisön tasolla lakiehdotuksen direktiivinmukaisten rajoitusten on arvioitu vähentävän bensiinimoottorien hiilimonoksidipäästöjä noin 40 % ja hiilivetypäästöjä lähes 90 % vuoden 1998 päästöjen tasosta ja dieselmoottorien hiukkas- ja typenoksidipäästöjä noin 30 % ja hiilivetypäästöjä runsaat 20 % vuoden 1998 tasosta.

Suomessa moottorilla varustettujen huviveneiden määrä on noin 381 000. Vesiskoottereita on noin 3 000. Uusia perämoottoreita myydään vuosittain noin 21 000.

Merkittävimmät huviveneistä aiheutuvat päästöt ovat hiilivetypäästöt ja typenoksidipäästöt. Huviveneiden hiilivetypäästöjen osuus on noin 6 % Suomen kokonaispäästöistä ja typenoksidipäästöjen osuus noin 0,7 % kokonaispäästöistä. Huviveneiden vaikutus ympäristöön on kuitenkin tätä merkittävämpi, sillä tärkeä merkitys on esimerkiksi niiden käytön laadulla ja vesistön herkkyydellä.

Päästöjen alenemista on aina pidettävä suotuisana ympäristön ja virkistyskäyttöominaisuuksien kannalta. Valiokunta huomauttaa kuitenkin, että myönteisten ympäristövaikutusten toteutuminen kestää varsin pitkään, koska direktiivin mukaiset rajoitukset koskevat vain uusia, markkinoille tulevia moottoreita ja laitekannan vaihtuminen kestää vähintään 20 vuotta. Keskeinen väline tavoitteiden toteuttamisessa on käyttöön hyväksytyille veneille ja niiden laitteille annet-

tava vaatimuksenmukaisuustodistus ja sen perusteella myönnettävä CE-tunnus. Arviointinnettelyn suorittavan laitoksen asiantuntemuksen tulee olla turvallisuusasioiden ohella ympäristöasioissa riittävä tehtävän suorittamiseksi. Myös Merenkululaitoksen tuotevalvontatehtävät laajenevat, ja riittävään resurssointiin on kiinnitettävä huomiota.¹

Bensiini- ja dieselmoottorikäyttöisten huvi-veneiden ja vesiskoottereiden pakokaasupäästöjen rajoittamisen ohella melupäästöjen rajoittaminen on olennaisen tärkeää. Veneistä aiheutuvat haitat liittyvät pakokaasupäästöjen ohella ennen kaikkea niistä aiheutuvaan meluun. Melutasojen alentamisella vaikutetaan ihmisten terveyteen ja viihtyvyyteen, sillä ympäristömelu koetaan yleisesti vakavana ongelmana, samalla kun melun on todettu aiheuttavan terveyshaittoja. Veneilyn häiritsevyyttä ja aiheutuvia meluhaittoja koskevan tutkimuksen mukaan ajotapa on tärkein veneilyn häiritsevyyteen vaikuttava tekijä. Kaikki venetyypit koetaan häiritseviksi huippunopeudella ja lähellä rantaa ajettaessa. Häiriöajo eli esimerkiksi vesiskootterilla ympyrää ajaminen koettiin häiritseväksi myös kauempaa.

Valiokunta kiinnittää liikenne- ja viestintävaliokunnan huomiota tarpeeseen kehittää lainsäädäntöä siten, että erityisesti häiriötä aiheuttavan vesiskootterilla tapahtuvan päämäärättömän, asutun rannan läheisyydessä tapahtuvan ajon rajoittaminen tai kieltäminen olisi helpompaa. Häiriöajon rajoittaminen on tarpeen myös vesilintujen pesinnän suojelemiseksi.

Valiokunta toteaa, että vesiliikennelain (463/1996) 15 §:n nojalla on mahdollista asettaa

alueellisia rajoituksia tietyille vesialueelle, jos se harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi. Tähän perustuva rajoituksen asettaminen on kuitenkin varsin raskas menettely yksittäisen henkilön aiheuttaman häiriön lopettamiseksi. Vesilakitoimikunta ehdottaa mietinnössään (KM 2004:2) vesistössä liikkumista koskevan häiriöttömyysvaatimuksen aseman korostamista siten, että kulkemisoikeus olisi jatkossakin laaja, mutta kulkemisen käsite kattaisi lähinnä siirtymisen paikasta toiseen eikä esimerkiksi vesiskootterilla tapahtuvaa paikallaan ajamista. Lisäksi toimikunta ehdottaa rikoslakiin sisältyvän kotirauhan rikkomista koskevan säännöksen muuttamista siten, että kotirauhan rikkomisen sanktioiminen ulottuisi pihaan välittömästi liittyville vesialueille, jolloin häiriöajaminen voisi rinnastua kotirauhan rikkomiseen.

Valiokunta kiirehtii lainsäädäntöä, jolla kuvattuun ongelmaan voidaan tehokkaasti puuttua. Valiokunnan mielestä yksi mahdollisuus olisi myös vesiliikennelakiin sijoitettava säännös, joka kieltäisi häiriötä aiheuttavan vesiskootterilla ajamisen asutun rannan, sekä pysyvän asutuksen että loma-asutuksen, läheisyydessä. Koska sääntelytavassa on otettava huomioon mahdolliset Euroopan yhteisön lainsäädännöstä johtuvat rajoitukset, edellyttää sääntely huolellista valmistelua.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta esittää liikenne- ja viestintävaliokunnalle,

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

¹ Veneilyn määrä ja taloudelliset vaikutukset Suomessa; Merenkululaitoksen julkaisuja 5/2005. Veneilyn ympäristövaikutuksista s. 51—65.

YmVL 16/2005 vp — HE 42/2005 vp

Helsingissä 19 päivänä toukokuuta 2005

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Pentti Tiusanen /vas	Heikki A. Ollila /kok
vpj.	Heidi Hautala /vihr	Eero Reijonen /kesk
jäs.	Susanna Haapoja /kesk	Säde Tahvanainen /sd
	Tuomo Hänninen /kesk	Satu Taiveaho /sd
	Antti Kaikkonen /kesk	Unto Valpas /vas
	Inkeri Kerola /kesk	Ahti Vielma /kok
	Kari Kärkkäinen /kd	Pia Viitanen /sd
	Jouko Laxell /kok	vjäs. Esa Lahtela /sd.
	Mikaela Nylander /r	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.