

U 34/2011 vp

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi huviveneistä ja vesiskoottereista (ns. huvivenedirektiivin uudistaminen)

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti lähetetään Eduskunnalle Euroopan komission 26 päivänä heinäkuuta 2011 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktii-

viksi huviveneistä ja vesiskoottereista, sekä ehdotuksesta laadittu liitemuistio.

Helsingissä 15 päivänä syyskuuta 2011

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

Neuvotteleva virkamies Risto Saari

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

EU/2011/1445

MUISTIO

KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI HUVIVENEISTÄ JA VESISKOOTTEREISTA (NS. HUVIVENEDIREKTIIVIN UUDISTAMINEN)**1 Yleistä**

Euroopan komissio antoi 26 päivänä heinäkuuta 2011 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi huviveneistä ja vesiskoottereista (KOM (2011) 456 lopullinen).

Direktiivi annettaisiin komission ehdotuksen mukaan Euroopan unionin perustamissopimuksen 95 artiklan nojalla, jolloin sääntely tähtäisi unionitasolla täysharmonisointiin. Ehdotukseen sovellettaisiin 294 artiklan mukaista tavallista lainsäätämismenettelyä.

2 Ehdotuksen tavoitteet

Direktiiviehdotuksella korvattaisiin aikaisempi huviveneitä koskeva unionilainsäädäntö eli huviveneitä koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/25/EY, sellaisena kuin sitä on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/44/EY.

Ehdotuksella asetettaisiin huviveneiden päästömääräykset (typen oksideille NOx, hiilivedyille HC ja hiukkaspäästöille PT sekä melulle) sekä turvallisuusvaatimukset, joita olisi noudatettava ehdotuksen soveltamisalaan kuuluvien huviveneiden ja vesiskoottereiden suunnittelussa ja valmistuksessa. Lisäksi ehdotus asettaisi tuotteille vaatimuksenmukaisuusvaatimukset niiden markkinoille saattamista varten (CE-merkintä). Näiden avulla pyritäisiin takaamaan huviveneiden turvallisuus, ympäristöystävällisyys ja yhdenmukaiset vaatimukset markkinoille saattamisessa.

3 Ehdotuksen tausta

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi huviveneitä koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä 94/25/EY tuli voimaan heinäkuussa 1994. Direktiivissä asetettiin olennaiset turvallisuusvaatimukset huviveneiden suunnittelua ja valmistusta varten, jotta huviveneet voitaisiin saattaa turvallisesti Euroopan unionin markkinoille. Vaatimustenmukaisuuden osoituksena huviveneisiin on kiinnitettävä CE-merkintä.

Perusdirektiiviä 94/25/EY muutettiin direktiivillä 2003/44/EY, jonka mukaisesti asetettiin huviveneiden moottoreille pakokaasu- ja melupäästöjä koskevat raja-arvot erikseen bensiini- ja dieselmääräyksille moottoreille. Pakokaasu- ja hiukkaspäästöjä koskevat raja-arvot asetettiin typen oksideille (NOx), hiilivedyille (HC) ja hiukkaspäästöille (PT). Muutosdirektiivin (2003/44/EY) myötä huvivenedirektiivin soveltamisalaan tulivat huviveneiden lisäksi myös vesiskootterit. Muutosdirektiiviin sisältyi myös vaatimus uudelleen tarkastelusta (2 artikla), jonka mukaisesti päästöjen raja-arvoja olisi tarkastettava ja kiristettävä moottoriteknologian kansainvälisen kehityksen mukaisesti. Komissio on sen mukaisesti raportoinut toimialan kehityksestä (komission raportti COM(2007/313)).

Huvivenelainsäädäntö on unionilainsäädännössä osa meriturvallisuus- ja ympäristölainsäädäntöä tukien mm. Euroopan unionin ilmasto- ja energiatehokkuustavoitteiden toteutumista sekä integroitua meripolitiikkaa. Huvivenelainsäädäntö myös tukee EU:n CAFE-ohjelman toteutumista (Clean Air for Europe). Lisäksi huvivenelainsäädäntö on EU:n ns. uuden lähestymistavan mukaista

tuoteturvallisuus- ja sisämarkkinalainsäädäntöä. Uudella lainsäädäntökehyksen mukaisella sääntelyllä tarkoitetaan lainsäädäntöä, joka perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseen N:o 768/2008/EY tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista. Uuden lainsäädäntökehyksen mukainen sääntely tähtää siihen, että tuotteita unionimarkkinoille saattavat toimijat ovat toimitusketjuun liittyvien tehtäviensä mukaisessa vastuussa siitä, että tuotteet ovat sovellettavan unionilainsäädännön vaatimusten mukaiset. Kaikissa uuden lähestymistavan sääntelyyn kuuluvissa sektorikohtaisissa säädöksissä, joihin myös huvivenedirektiiviehdotus kuuluu, noudatetaan vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa yhdenmukaisia vaatimustenmukaisuuden arviointimenetelmiä. Taloudelliset toimijat ovat myös vastuussa sen varmistamisesta, että kaikki tuotteista annetut tiedot ovat täsmällisiä, täydellisiä ja sovellettavien unionilainsäädännön vaatimusten mukaisia.

4 Ehdotuksen keskeiset tavoitteet ja sisältö

Ehdotuksella esitetään uudistettavaksi ja korvattavaksi aikaisempi Euroopan unionin huvivenelainsäädäntö (perusdirektiivi 94/25/EY ja muutוסdirektiivi 2003/44/EC). Ehdotuksella asetettaisiin tiukemmat raja-arvot pakokaasu- ja hiukkaspäästöille niin, että typen oksidien (NOx) ja hiilivetypäästöjen (HC) yhteenlaskettua päästöraja-arvoa esitetään tiukennettavaksi 20 prosentilla nykyisiin vaatimuksiin verrattuna ja hiukkaspäästöjen raja-arvoa 34 prosenttia nykyisiin vaatimuksiin verrattuna. Hiilimonoksidin (CO) raja-arvoa hieman löysennettäisiin nykyvaatimuksiin verrattuna, jotta muiden edellä mainittujen päästöraja-arvojen tiukennus olisi teknisesti mahdollinen. Samalla päästöjen mittaamiseen käytettyä testisykliä selkiytettäisiin.

Huviveneiden ja niiden moottorien melupäästöille asetettava raja-arvo (maksimiäänitehotaso) olisi ehdotuksen mukaan 67 dB.

Edellä esitetyt raja-arvot tulisivat voimaan kolmen vuoden siirtymäkauden kuluessa direktiiviehdotuksen voimaantulosta, jotta moottoreiden valmistajilla olisi aikaa sopeut-

taa tuotantonsa vaatimusten mukaisesti. Tämän siirtymäajan lisäksi pienille ja keskisuurille moottoreiden valmistajille esitetään annettavaksi ylimääräinen kolmen vuoden siirtymäaika. Tämä koskisi niitä polttomoottoreiden (bensiniikäyttöisten moottoreiden) valmistajia, jotka toisivat markkinoille alle 15 kW-tehoisia venemoottoreita.

Ehdotuksella esitetään myös tarkistettavaksi veneiden suunnittelun ja valmistuksen turvallisuusvaatimuksia. Uutena vaatimuksena esitettäisiin pakollista jätetankkijärjestelmää huviveneiden käymälöihin, jotta veneiden jätevesiä ei päästettäisi meriin ja näin suojeltaisiin meriympäristöä. Lisäksi monirunkoalusten riskejä pyritäisiin vähentämään ja sääntelyä selkiyttämään, jotta niiden kelluvuus ja turvallisuus säilyisi myös tilanteissa, jossa niiden käyttötarkoitus muuttuisi.

Ehdotus sisältäisi venesuunnittelun kategoriat erikseen:

1) valtamerikäyttöisille veneille, jotka olisi suunniteltava kestäämään yli 8 boforin tuulta ja 4 metrin aallokkoa;

2) merellä käytettäville veneille (offshore boats), jotka olisi suunniteltava kestäämään 8 boforin tuulta ja aina 4 metrin korkuista aallokkoa;

3) lähellä rantaa liikennöiville veneille (inshore boats), jotka olisi suunniteltava kestäämään yli 6 boforin tuulta ja aina 2 metrin korkuista aallokkoa; sekä

4) suojatuilla vesillä, rannikolla, järvillä ja jokialueilla liikennöiville veneille, joiden olisi kestävä 4 boforin tuulta ja erityistapauksissa 0,5 metrin aallokkoa.

Ehdotus sisältäisi myös ns. rakentamisen jälkeisen arviointimenettelyn, jolla varmistettaisiin yksityiseen käyttöön valmistettujen tai kolmansista maista tuotujen veneiden vaatimusten mukaisuuden arviointi.

Lisäksi ehdotus sisältäisi CE-merkintää koskevat säännökset, joita uudistettaisiin nykyisääntelyyn verrattuna niin, että CE-merkinnän kiinnittämistä koskeva vaatimus laajennettaisiin koskemaan myös nk. sisämoottoreita, sisäperämoottoreita ilman kiinteää pakoputkistoa sekä yksityisen maahan-tuojan markkinoille saattamia vesiskoottereita.

5 Vaikutukset Suomessa

5.1 Lainsäädännölliset vaikutukset

Huviveneitä koskeva unionilainsäädäntö (direktiivit 94/25/EY ja 2003/44/EY) on pantu kansallisesti täytäntöön eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetulla lailla eli ns. huvivenelailla (621/2005) sekä sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella huviveneisiin ja vesiskoottereihin asennettavien moottoreiden melu- ja pakokaasupäästöistä eli ns. huviveneasetuksella (748/2005). Uuden huvivenedirektiiviehdotuksen mukainen sääntely edellyttää sekä huvivenelain että -asetuksen uudistamista ja siten laintasoista kansallista sääntelyä.

5.2 Taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset

Euroopan komissio on tehnyt ehdotuksen tueksi vaikutusarvion (SEC(2011) 959). Vaikutusarviossa on vertailtu kolmea päävaihtoehtoa, jotka ovat ns. 1) base line -vaihtoehto, jonka mukaan ei tehdä mitään nykyiseen sääntelyyn verrattuna; 2) toisessa vaihtoehdossa on kaksi alavaihtoehtoa, joista a-vaihtoehdon mukaan luovuttaisiin direktiivin 2003/44/EY mukaisista toisen vaiheen raja-arvoista ja jäsenvaltiot asettaisivat omia kullekin venemoottorityypille sopivia ja räätälöityjä raja-arvoja. B-vaihtoehdossa otettaisiin lisäksi käyttöön informaatio-ohjaus, jossa merkintäjärjestelmän (labelling) avulla kerrottaisiin veneiden moottoreiden päästöistä ja pyritäisiin vaikuttamaan kuluttajien valintoihin. 3) Myös kolmannessa vaihtoehdossa on kaksi vaihtoehtoa, a-vaihtoehto ilman siirtymäkautta ja b-vaihtoehto on komission ehdotuksen mukainen sääntelyn uudistaminen siirtymäkausineen. Komission esittämä 3-vaihtoehto on komission vaikutusarvion perusteella järkevin vaihtoehto, koska se ottaa huomioon pienten ja keskisuurten yritysten toimintaedellytykset ja markkinoiden toimivuuden samalla kun se kuitenkin antaa takeet päästöjen vähenemisestä. Komissio on vaikutusarviossaan arvioinut, että dieselkäyttöisten veneiden moottorien valmistajille

sääntelystä aiheutuvat lisäkustannukset olisivat 2-8 milj. euroa vuodessa ja bensiinikäyttöisten moottorien valmistajille esitettyine siirtymäkausineen keskimäärin 1,5-5 milj. euroa vuodessa. Veneiden ja veneiden moottoreiden hinnat nousisivat kehittämis- ja tuotantokustannuksista aiheutuvien lisäkulujen johdosta jonkin verran.

Ehdotuksen mukaisen sääntelyn ympäristö- ja terveyshyödyt ylittäisivät teollisuudelle aiheutuvat lisäkulut, sillä typen oksidi- ja hiilivetypäästöjen vähentymisestä aiheutuvat hyödyt olisivat lisääntyvinä terveyshyötyinä komission arvion mukaan 7,1-34,1 milj. euroa vuodessa ja hiukkaspäästöjen vähentymisestä saatavat hyödyt 2,4-13,7 milj. euroa. Suomessa ei ole merkittävää venemoottoreiden valmistusteollisuutta. Komission vaikutusarvion mukaan huvivenetoimiala (jälleenmyynti mukaan lukien) on kuitenkin Suomessa merkittävä kansantalouden toimiala, sillä sen tuottaa 0,28 prosenttia bruttokansantuotteesta, kun sen osuus EU:ssa keskimäärin on 0,14 prosenttia bruttokansantuotteesta. Toimialalla työskentelee Suomessa 6750 ihmistä eli 0,26 prosenttia työvoimasta, kun EU:ssa keskimäärin 0,11 prosenttia työvoimasta. Huvivenetoimialan suhteellinen merkitys on Suomessa EU:n jäsenvaltioista toiseksi merkityksellisin Ruotsin jälkeen. Suomi hyötyy ehdotuksen mukaisesta sääntelystä päästöjen vähentymisen ja sitä kautta saavutettavien terveyshyötyjen johdosta.

Ehdotuksella olisi myönteisiä vaikutuksia myös veneiden turvallisuuteen.

Euroopan unionissa huviveneitä on n. 6 miljoonaa kappaletta. Suomessa huviveneitä on noin 800 000 kappaletta, kun kaikki soutuveneet ja purjehdusjollat lasketaan mukaan. Vesikulkuneuvorekisteriin rekisteröitäviä veneitä on noin 240 000 kappaletta. Vesikulkuneuvorekisteriin on rekisteröitävä kaikki vähintään 5,5 metrin pituiset purje- tai moottoriveneet sekä moottoriteholtaan vähintään 15 kilowatin eli yli 20 hevosvoiman veneet.

5.3 Ympäristövaikutukset

Kuten edellä on todettu, komission ehdotuksen mukainen sääntely johtaisi typen oksidien ja hiilivetypäästöjen raja-arvojen tiu-

kentumiseen noin 20 prosentilla nykyisiin raja-arvoihin verrattuna ja hiukkaspäästöjen raja-arvojen tiukentumiseen noin 34 prosentilla. Myös veneilyn melupäästöt vähenisivät venemoottorin koosta riippuen keskimäärin 1.3 dB. Edellä mainitut pakokaasu-, hiukkas- ja melupäästöjen raja-arvot johtaisivat pidemmällä aikavälillä veneilyn kokonaispäästöjen vähentymiseen, kun uusia raja-arvojen mukaisia veneitä ja venemoottoreita otettaisiin käyttöön ja käytössä oleva venekanta uusiutuisi. Tämä tapahtuisi pidemmän aikavälin (noin 20 vuoden) kuluessa. Veneilyn päästöjen vähentymisestä saavutettavat hyödyt tulevat ensisijaisesti terveyshyötyjen kautta ja näitä on esitetty edellä luvussa 5.2.

Ehdotuksen mukainen sääntely johtaa myös Suomessa pidemmällä aikavälillä uusin huviveneiden aiheuttamien pakokaasu- ja melupäästöjen vähenemiseen vastaavalla tavalla.

6 Kansallinen käsittely

Direktiiviehdotusta ja valtioneuvoston kantaa direktiiviehdotukseen on valmisteltu työryhmässä, jossa ovat mukana liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto, Valtion teknilli-

nen tutkimuskeskus (VTT) ja Veneilyalan keskusliitto Finnboat ry.

Luonnos U-kirjelmäksi on myös lähetetty lausunnoille EU-asioiden komitean alaisille liikenne- ja sisämarkkinajaostoille.

7 Valtioneuvoston kanta

Suomi suhtautuu myönteisesti direktiiviehdotukseen ja sen tavoitteisiin. Suomi tukee erityisesti direktiiviehdotuksen keskeisiä tavoitteita, joita ovat huviveneitä koskevan unionilainsäädännön selkiyttäminen, päästövaatimusten tiukentaminen sekä tuotteiden suunnittelua, valmistusta ja markkinoille saattamista koskevien vaatimusten kehittäminen niin, että ehdotuksen soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden turvallisuutta parannetaan entisestään. Suomi pitää tärkeänä, että veneiden päästömääräyksiä tiukennetaan linjassa työkoneiden ja ajoneuvojen päästömääräyksien kanssa ja samalla otetaan huomioon kansainvälinen sääntely, erityisesti USA:n päästömääräykset. Päästövaatimusten tiukentaminen linjassa USA:n päästövaatimusten kanssa takaa sen, että EU:n veneet ja venemoottorit ovat kilpailukykyisiä USA:n ja muilla kansainvälisillä markkinoilla.