

EDUSKUNNAN  
LIIKENNEVALIOKUNTA

Helsingissä

29 päivänä syyskuuta 1994

Lausunto n:o 5

*Ulkoasiainvaliokunnalle*

Eduskunta on lähettäessään 7 päivänä syyskuuta 1994 hallituksen esityksen n:o 135 Suomen liittymisestä Euroopan unioniin tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ulkoasiainvaliokuntaan samalla määrännyt, että liikennevaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa ulkoasiainvaliokunnalle.

Asian johdosta ovat valiokunnassa olleet kuultavina ylijohdaja Harri Cavén, hallitusneuvos Jaakko Pohjola, toimistopäällikkö Hannu Pennanen ja ylitarkastaja Harry Favorin liikenneministeriöstä, majuri Tomi Nurminen puolustusministeriöstä, eversti Heikki Tilander pääesikunnasta, pääjohtaja Mikko Talvitie ja asiamies Matti Tupamäki Ilmailulaitoksesta, ylijohdaja Heikki Muttilainen Merenkululaitoksesta, ylijohdaja Reijo Svensson Telehallintokeskuksesta, talousjohtaja Veikko Vaikkinen Valtionrauteilta, esikuntapäällikkö Olli Mäkelä Tielaitoksen Savo-Karjalan tiepiiristä, varatoimitusjohtaja Pekka Luukkainen Suomen PT Oy:stä, viestintän kehitysryhmän päällikkö Martti Soramäki Yleisradio Oy:stä, johtaja Oiva Rajasammal Finair Oy:stä, johtaja Esa Tommila Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitosta, johtaja Jouko Santala Suomen Kuorma-autoliitosta, johtaja Pekka Heikkinen Puhelinlaitosten Liitosta, toimitusjohtaja Per Forsskähl Suomen Varustamoyhdistyksestä ja toimitusjohtaja Hans Ahlström Ahvenanmaan varustamoyhdistyksestä.

Lisäksi liikennevaliokunta on osallistunut ulkoasiainvaliokunnan järjestämään yhteiskuulemistilaisuuteen, jossa asiaa olivat esittelemässä alivaltiosihteeri Antti Satuli, toimistopäällikkö Marita Eerikäinen ja toimistopäällikkö Hannu Himanen ulkoasiainministeriöstä, puheenjohtaja Esa Härmälä Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitosta, ekonomisti Peter Boldt Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestöstä ja johtaja Erik Forsman Työnantajain Keskusliitosta.

Liikennevaliokunta on tarkastellut asiaa oman hallinnonalansa osalta. Tältä osin valiokunta esittää lausuntonaan seuraavaa.

**1. Euroopan unionin liikennepolitiikka***1.1. Maantieliikenne*

Hallituksen esitys Euroopan unioniin (EU) liittymisestä vaikuttaisi lainsäädäntöön vain teknisesti ja terminologisesti, koska maantieliikennettä koskevat muutokset ovat jo tulleet voimaan 1.7.1994 Euroopan talousalueen (ETA) liisäpöytäkirjan myötä.

Maantielikenteen ajoneuvoteknisen lainsäädännön osalta Euroopan unioniin liittyminen mahdollistaa sen, että Suomi voi vaikuttaa ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevaan päätöksentekoon, mikäli EU harmonisoi mitat ja masat myös kansallisessa liikenteessä, kuten EU:n komissio on ehdottanut. Liikennevaliokunta on erittäin huolestunut ehdotuksen etenemisestä, koska ehdotus toteutuessaan lisäisi liikenteen kustannuksia, päästöjä ja onnettomuuksia. Uudet mitat ja painot vaikuttaisivat haitallisesti elintasoon ja työllisyyteen Suomessa sekä haittaisivat kuljetus- ja autoalaa. Suomelle jäisi kansallinen päätösvalta tältä osin vain, jos Suomi ei liittyisi EU:n jäseneksi ja Euroopan talousaluetta koskeva sopimus purkautuisi. Valiokunta huomauttaa vielä, että EU:n liikenneministerit ovat 26.9.1994 siirtäneet asian jatkokäsittelyn vuoden 1995 puolelle, jotta uudet jäsenvaltiot voivat vaikuttaa päätöksentekoon.

*1.2. Rautatieliikenne*

EU:n kansainvälisessä rautatieliikenteessä kilpailua pyritään luomaan siten, että rautatieyriyten muodostamat kansainväliset ryhmittymät ja yhdistettyjä kuljetuksia hoitavat rautatieyritykset voivat liikennöidä useamman yhteisömaan rataverkolla. Kansallisen rautatieliikenteen vapauttamisesta päättävät jäsenvaltiot itse. Suomen syrjäisen sijainnin ja raidelevyden vuoksi liikenteen vapauttamisen ei odoteta vaikuttavan välittömästi.

Rautatieverkon asemaa EU:ssa korostetaan sekä matkustaja- että tavaraliikenteessä ympäristösyiden vuoksi. EU:n alueelle on suunniteltu suurnopeusjunien verkkoa. Suomen mahdollisen jäsenyyden myötä verkon piiriin voisivat tulla tärkeimmät junayhteydet. Unionin huomio kohdistuu myös tavanomaisen rataverkon kehittämiseen.

### 1.3. Ilmaliikenne

Ilmaliikenne on jo täysin sopeutunut Euroopan unionin säädöksiin. Finnair Oy odottaa mahdollisuutta päästä EU:n jäsenvaltioiden välille ja niiden sisäisille kansallisille reiteille.

### 1.4. Merenkulku

Euroopan unionin nykyiset jäsenvaltiot ja Suomen tasavalta ovat yhteisessä julistuksessaan (22. yhteinen julistus Suomen liikenneyhteyksien turvaamisesta) tunnustaneet, että Suomen maantieteellisen sijainnin vuoksi meriväylät ovat erityisen tärkeitä, ja katsovat, että Suomen ja muun unionin välisten meriyhteyksien ylläpitämiseen ja kehittämiseen on kiinnitettävä huomiota mm. kehitettäessä Euroopan laajuisia verkkoja Pohjois-Euroopassa.

Suomen mahdollinen liittyminen Euroopan unioniin tukee merenkulkua ja varustamotoimintaa. Ulkomaankauppa muiden jäsenvaltioiden kanssa kasvane, mikä lisäksi merikuljetusten kysyntää ja tarjoaisi kasvavia tilauksia varustamoille sekä lisäksi työtilaisuuksia. Suomalaisille aluksille avautuisi pitkään tavoiteltu mahdollisuus tarjota kuljetuspalvelujaan EU:n rannikko-liikenteessä.

Uhkatekijänä liittymisessä EU:n jäseneksi olisi ns. verovapaan myynnin lopettaminen jäsenmaiden välisessä liikenteessä v. 1999. Verottomalla myynnillä on suuri positiivinen merkitys Suomen lauttayhteyksien toiminnalle, tavaroiden ulkomaankaupalle ja matkailulle. Jäsenvaltiona Suomi voisi yhdessä muiden merenkulkuvaltioiden kanssa vaikuttaa päätökseen, joka ei ole ehdoton ja lopullinen. Kaikissa olosuhteissa tulee Ahvenanmaan erityisasemaa korostaa maakuntana, jonka kautta kulkeva liikenne liittymissopimuksen hengen mukaisesti voi säilyttää verottoman myynnin. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan Suomen päätavoitteena on oltava olla mukana kehitystyössä, joka ensisijaisesti turvaa Suomen kuljetukset viennin päämarkkina-alueelle.

### 1.5. Liikenneverkot

Euroopan unionin liikenneverkko-ohjelma, Transeuropean Networks (TEN), on ollut valmisteilla joitakin vuosia. Verkosto käsittää valtioiden välisen liikenteen ja sitä kehitetään kansainvälisten kuljetusten ja liikenteen tarpeisiin. EU:n vuonna 1993 julkaisema valkoinen kirja ehdotti nopeasti toteutettavissa olevien hankkeiden kiirehtimistä.

Suomen liittymissopimuksen tultua parafoiduksi Suomi on päässyt mukaan työryhmään, joka käsittelee TEN-verkkoa. Euroopan unionin kriteereinä hankkeiden liittämiseksi liikenneverkko-ohjelmaan ovat maantieteellisesti etäisten alueiden sitominen EU:n ydinalueisiin, yhteyksien puutteiden poistaminen sekä eri liikenne- muotojen yhdistävyys.

Suomi on esittänyt Euroopan unionin liikenneverkko-ohjelmaan liitettäväksi kansallisia pääyhteyksiä. Euroopan unionin rahoitusmahdollisuudet Suomen hankkeisiin sisältävät avustusta rakennerahastoista ja korkotuettuja lainoja.

TEN-verkkoon lukeutuvien kohteiden avustaminen Euroopan unionista vapauttaisi osan kotimaisista budjettivaroista käytettäväksi kansallisen tarpeen osoittamiin kohteisiin. Liikenneverkkojen kehittämisessä on ajateltava Suomea kokonaisuutena. Kotimainen liikenneverkko tulee mahdollisen jäsenyyden toteutuessa liittää kiinteästi TEN-verkoston ja samalla on huolehdittava kansallisen verkon alueellisesti tasapuolisesta kehittämisestä siten, että liikenneverkot täydentävät toisiaan sekä tukevat EU:n ja Venäjän välistä liikennettä.

Euroopan unionin rakennerahastojen avustukset ja korkotuet ovat saatavissa Suomeen sekä mahdollisuus myötävaikuttaa rahoituksen kohdentumiseen on ainoastaan, jos Suomi liittyy Euroopan unionin jäseneksi.

Liikennevaliokunta huomauttaa vielä, että uusien yhteyshankkeiden ollessa kyseessä on jo suunnitteluvaiheessa arvioitava hankkeiden kokonaisvaikutukset. Uusien liikenneyhteyksien osalta on tutkittava myös niiden puolustuspoliittiset vaikutukset. Liikennevaliokunta pitää tärkeänä, että liikennehankkeiden valmisteluvastuussa olevat viranomaiset kuulevat puolustus-hallinnon edustajia uusien yhteyksien sotilaallisesta merkityksestä.

Euroopan yhdentymisen ja muutokset lähi-alueilla lisäävät Suomen kansainvälistä liikennettä. EU:n liikenne etsiytyy osin uusille reiteille.

Suomen kannalta keskeisiä liikennereittejä (corridor) syntyy itään ja etelään. Suomen lähialueiden liikennehankkeisiin on saatavissa EU:n tukea. Jäsenenä Suomi voi parhaiten edistää sitä, että EU:n lähialueille kulkevat liikennereitit suuntautuvat ensi sijassa Suomen kautta. Tässä suhteessa Suomen tiestön itäisen väylän kuuluminen TEN-verkostoon olisi tärkeää.

## 2. Euroopan unionin viestintäpolitiikka

### 2.1. Teletoiminta

Teletoiminnan lainsäädäntö on Suomessa kehittyneempää kuin Euroopan unionissa. Teletoimintaan kohdistuvat Euroopan unionin säädökset eivät ole ongelmallisia. Mahdollisen jäsenyyden avaava kilpailu tarjoaa uusia mahdollisuuksia suomalaisille.

Liikennevaliokunta kiinnittää vielä huomiota siihen, että telepalveluista suoritettava vero soveltuu huonosti EU:n välillisen verotuksen harmonisointihankkeeseen.

### 2.2. Viestintä

Euroopan unionin tv-toimintadirektiivin tavoitteena on yleisradiotoiminnan harmonisointi ja yhtenäisen markkina-alueen luominen. Direktiivissä säädetään mm. ohjelma-ajan varaamisesta eurooppalaiselle tuotannolle ja mainoskatkojen sijoittelusta. Suomessa ei ole vaikeuksia sopeutua säännöksiin, sillä ohjelmisto täyttää eurooppalaisen tuotannon kiintiövaatimuksen. Mainoskatkojen sijoittelusta annetut säännökset muuttavat jonkin verran nykyistä käytäntöä.

### 2.3. Tiedonkulun vapaus Euroopan unionissa

Liikennevaliokunta on huolestunut Euroopan unionin tavasta noudattaa julkisuusperiaatteita. Suomalainen julkisuuslainsäädäntö on huomattavasti kehittyneempää kuin EU:n vastaava. Suomessa ei viranomais tietoja pääsääntöisesti salata ilman nimenomaista poikkeussäännöstä. Erityisen ongelmalliseksi on osoittautunut EU:n ministerineuvoston julkisuuskäytäntö, joka vaikeuttaa kansalaisten sekä tiedotusvälineiden tiedonsaantia ja siten hallinnon julkista valvontaa. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan Suomen tulisi jäsenyyden toteutuessa toimia avoimemman hallintokulttuurin puolesta.

### 2.4. Postipalvelut

Postitoiminnasta ei ole erityisiä Euroopan unionin säädöksiä. Jäsenyys toisi kuitenkin uusia piirteitä postitoiminnan sääntelyyn välillistä verotusta koskevien säädösten perusteella. Julkisen postilaitoksen palvelut ja postimerkit ovat EU:n arvonlisäverodirektiivin mukaan verottomia. Suomessa postipalvelut ovat arvonlisäverotuksen piirissä.

Suomen Posti Oy toimii nykyisin ilman monopolisuoja, kuten EU:n useissa jäsenmaissa. Suomen Postille olisi tärkeää, että verollisuus ja vähennysoikeus voidaan Suomessa säilyttää. Suomen kannalta edullisinta olisi muuttaa arvonlisäverolakia siten, että postitoimintalaissa tarkoitettuun postitoimintaan kuuluvat palvelut olisivat verottomia, mutta vähennysoikeus säilytettäisiin tai siirryttäisiin alempaan verokantaa, joka lieventäisi postipalvelujen verollisuudesta aiheutuvia rasituksia.

## 3. Ulkomaankauppa ja kuljetukset

Euroopan unionin mahdollinen jäsenyys vaikuttaa kuljetuselinkeimme ja koko talouselämämme toimintaympäristöön. Erittäin keskeinen lohko EU:n politiikassa on kuljetuspolitiikka. Ulkomaankaupan kannalta merkittävä näkökohta on, että EU:n jäsenyys estää kuljetusyri-tystemme syrjinnän unionin alueella. Jäsenyys myös poistaa kustannuksia aiheuttavan rajavalvonnan yhteisön sisäisessä liikenteessä. Ulkomaankaupan kuljetuksille ja muulle liikenteelle Suomen valinnalla on keskeinen merkitys kehityksen vauhdittajana. Mikäli Suomi eristäytyisi päämarkkina-alueestaan liikennepoliittisesti Euroopan reuna-alueeksi, olisivat seurausvaikutukset ulkomaankauppaan, kuljetustaseeseen ja kuljetusalan työllisyyteen vahingollisia.

## 4. Euroopan unionin jäsenyyden keskeinen sisältö ja merkitys

Liikennepalvelut kuuluvat palvelujen vapaan liikkuvuuden piiriin. Liikennettä koskevat määräykset sisältyvät Rooman sopimuksen II osan IV osastoon. Määräykset vastaavat soveltamisalaltaan ETA-sopimukseen sisältyviä liikenteeseen liittyviä määräyksiä.

Unionisopimuksella on perustamisopimukseen lisätty määräykset yleiseurooppalaisista

verkostoista. Määräyksillä pyritään myötävaikuttamaan yleiseurooppalaisten verkostojen peustamiseen liikenteen ja teletoinnin aloilla.

Perustamissopimuksissa ei ole välittömästi televiestintää koskevia määräyksiä.

Liikennevaliokunnan toimialan kansallinen lainsäädäntö on sopeutettu Euroopan unionin lainsäädäntöön pääosin jo ETA-sopimuksen ja viimeistään sen ns. lisäpöytäkirjan voimaantulon yhteydessä.

Liikenteen ja viestinnän kannalta Euroopan unionin jäsenyys sisältää uusia mahdollisuuksia. Suomen kansainvälinen vaikutusvalta kasvaisi. Mikäli Suomi ei liity EU:n jäseneksi, rahoitusmahdollisuuksien ohella jää Suomelta pois mahdollisuus vaikuttaa kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävien säädösten ja hankkeiden val-

misteluun ja toteuttamiseen. Esimerkiksi Suomelle tärkeiden Euroopan unionin liikenne- ja viestintäverkostojen kehittämiseen voivat vaikuttaa vain jäsenvaltiot.

Suomen kannalta on keskeistä, että maamme pääsisi mahdollisimman aikaisessa vaiheessa hyötymään TEN-verkoston kehittämisestä. Tämän keskeisen tavoitteen kannalta liittymissopimuksen hyväksyminen sovitun aikataulun mukaisesti on Suomen etujen mukaista myös ajattelun yhteistyötä naapurimaittemme kanssa.

Edellä esitetyn perusteella liikennevaliokunta esittää kunnioittavasti,

*että ulkoasiainvaliokunta laatiessaan mietintöään ottaisi huomioon, mitä tässä lausunnossa on esitetty.*

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saapunki, jäsenet Antvuori, Karhunen, Kohijoki, Lahikai-

nen, M. Laukkanen, Myller, Mölsä, Rauramo, Renlund, Rossi ja Rönholm sekä varajäsen Sepänen (osittain).

## Eriäviä mielipiteitä

### I

Eduskunnan liikennevaliokunta on lausunnossaan hallituksen esityksestä n:o 135 Suomen liittymisestä Euroopan unioniin ottanut kantaa Euroopan unionin liikenneverkko-ohjelmaan.

Valiokunnan mietinnössä todetaan mm.: ”Suomen liittymissopimuksen tultua ratifioiduksi Suomi on päässyt mukaan työryhmään, joka käsittelee TEN-verkkoa. Euroopan unionin kriteerinä hankkeiden liittämiseksi liikenneverkko-ohjelmaan ovat maantieteellisesti etäisten alueiden sitominen EU:n ydinalueisiin, yhteyksien puutteiden poistaminen sekä eri liikennemuotojen yhdistävyys.”

EU:n komission ehdotus yleiseurooppalaisesta tieverkosta (TERN) on valmistunut keväällä 1994. Ehdotus ei sisällä lainkaan Itä-Suomen teitä. EU:n liikenneverkkojen määrittely ohjaa tukia voimakkaasti näille verkoille sisältyvien hankkeiden toteuttamiseen. Tämä näkyy jo nyt

liikenneministeriön ohjauksessa ja tielaitoksen viimeistelyvaiheessa olevassa tienpidon suunnitelmassa 1995—2005.

Valiokunta ei mietinnössään riittävän voimakkaasti tuonut tätä vääristymää esille. Valiokunta ei myöskään ottanut kantaa Suomen ja Venäjän rajanylityspaikkojen virheelliseen esittämiseen TEN-verkossa. Värtsilän Niiralan rajanylityspaikkaa ei — eikä sinne johtavia tai sieltä tulevia liikenneväyliä — ole osoitettu kartalla lainkaan. Kuitenkin Niiralan raja-asemaa on kehitetty viime vuosina voimakkaasti. Sen sijaan karttaan merkittyä Parikkalan ylityspaikkaa ei ole vielä olemassakaan. Kun rajanylityspaikat on merkitty karttaan virheellisesti, seuraa siitä, että myös liikenneväylien esittämisessä on vakavia puutteita. Niinpä EU:n liikenneverkkokartalla ei näy poikittaisliikennettä Petroskoi—Niirala—Joensuu—Kuopio—Jyväskylä. Näin esi-

tettynä Suomen osuus EU:n liikenneverkosta ei anna oikeaa kuvaa maan eri osien yhdyskuntarakenteesta ja kehittyneisyydestä.

Edellä olevan perusteella ehdotan, että eduskunta lausuisi ulkoasiainvaliokunnan mietintöä hyväksyessään,

Helsingissä 29 päivänä syyskuuta 1994

**Riitta Myller**

## II

Liikennevaliokunnan varsinaisen jäsenen Esko-Juhani Tennilän kanssa olen samaa mieltä siitä, että Euroopan unioni on yhtäaikaan rajoittamatonta vapautta ja mitä tiukinta sääntelyä. Markkinatoimijoiden, yritysten, toimintaan ei saa puuttua, mutta jäsenmaiden toimiiin puututaan muilta osin sitäkin enemmän.

Euroopan unionin jäsenyys lisäisi siis liikenteen, tietoliikenteen ja viestinnän osalta entisestäänkin ns. vapaata kilpailua, josta voi seurata myös markkinaosuuksien menetyksiä ulkomalaisille.

EU-jäsenyyden vakavin seuraamus olisi se, että päätösvaltaa siirtyisi pois Suomesta Brysseliin. Tämä tulisi näkymään liikenneinvestointien osalta niiden keskittymistä kiihdyttävänä tekijänä. Maastrichtin sopimuksessa on määritelty koko unionin kattavat liikenneverkot, ns. yleiseurooppalaiset liikenneverkot. Satsaukset tehdään näihin Brysselin (ja Keski-Euroopan) näkökulmasta tärkeisiin verkostoihin. Tämä vaikuttaisi siihen, mihin tierahoja tultaisiin Suomessa suuntaamaan. EU:n komissiolta on valmistunut myös ehdotus yleiseurooppalaisesta tieverkosta (TERN). Saatujen tietojen mukaan sen puitteissa tuettaisiin Suomessa EU:lta tulevilla jäsenmaksujen palautuksilla vain yhtä kohdetta: Turun—Helsingin—Pietarin moottoritiehanketta. Koska EU-tuki vaikuttaa myös kansallisiin satsauksiin samassa suunnassa, tässä ns. TERN-

verkostossa ei ole edes tulevaisuudessa tuettavien teiden osalta yhtään tieosuutta koko Itä-Suomesta.

Suomalaisen liikenteen ja tietoliikenteen tarpeet ovat luonteeltaan koko Eurooppaa ja vieläpä koko maapalloa koskevia. Siksi ei ole järkevää toimia Brysselin määrittelyjen suuntaviivojen mukaisesti, mihin jäsenyys johtaisi. Viisainta on tehdä myös liikenne- ja tietoliikenteen kansallisella pohjalla, ottaen huomioon niin oman maan kokonaisvaltaisen kehittämisen välttämättömyys kuin myös liikennetarpeemme niin länteen, itään kuin Kaukoitäänkin.

Suomalaisille kerrotaan, että vain EU:ssa voimme edes vähän vaikuttaa, ETA:n puitteissa emme. Väite ei ole tosi. EU:ssa on tekeillä ns. rekkadirektiivi, joka pienentäisi rekkojen mittoja ja painoja. Tästä aiheutuisi suuri ja kallis ongelma, joka ETA:n jäsenenä voidaan torjua, EU:n jäsenenä välttämättä ei. ETA näet tekee vain yksimielisiä päätöksiä (veto-oikeus), kun taas EU:ssa päätökset tehdään määräenemmistöllä.

Vielä on tarpeen ottaa esille eräs hyvin suuri tiedonvälitykseen suuresti vaikuttava EU-jäsenyydestä aiheutuva muutos. EU:n komission päätösten valmistelu ja toteutus on salaista. Tämä rajoittaa erittäin suuresti toimittajien työtä ja siten kansalaisten tiedonsaantia. EU-jäsenyyteen sitouminen olisi salailuun sitoutumista.

Helsingissä 29 päivänä syyskuuta 1994

**Esko Seppänen**

