

**96. TIISTAINA 23. MARRASKUUTA 1999**

kello 15

**Päiväjärjestys****Ilmoituksia****Ensimmäinen käsittely**

- |    |                                                                                                                                                                                                    |      |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1) | Hallituksen esitys laiksi asianajajista annetun lain muuttamisesta.<br>Hallituksen esitys HE 110/1999 vp<br>Lakivaliokunnan mietintö LaVM 7/1999 vp                                                | 3160 |
| 2) | Hallituksen esitys laiksi haastemieslain muuttamisesta .....<br>Hallituksen esitys HE 111/1999 vp<br>Lakivaliokunnan mietintö LaVM 8/1999 vp                                                       | 3160 |
| 3) | Hallituksen esitys laeiksi merilain 1 luvun 1 §:n sekä alusrekisterilain 30 §:n muuttamisesta .....<br>Hallituksen esitys HE 14/1999 vp<br>Liikennevaliokunnan mietintö LiVM 4/1999 vp             | 3160 |
| 4) | Hallituksen esitys laiksi riistanhoitomaksusta ja pyyntilupamaksusta annetun lain muuttamisesta.....<br>Hallituksen esitys HE 60/1999 vp<br>Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö MmVM 9/1999 vp | 3166 |
| 5) | Hallituksen esitys laiksi siemenkauppalain 3 ja 4 §:n muuttamisesta<br>Hallituksen esitys HE 106/1999 vp<br>Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö MmVM 10/1999 vp                                | 3166 |

- 6) Hallituksen esitys laiksi työntekijäin eläkemaksun ja palkansaajan työttömyysvakuutusmaksun huomioon ottamisesta eräissä päivärahoissa ..... 3166

Hallituksen esitys HE 66/1999 vp  
Sosiaali- ja terveystieteiden valtiokunnan mietintö StVM 17/1999 vp

Puhetta johtaa toinen varapuhemies Mikkola.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

### Nimenuuto

Nimenuudon sijasta merkitään täysistunnossa läsnä oleviksi ne edustajat, jotka osallistuivat edelliseen täysistuntoon, sekä

Pekka Vilkuna /kesk

### 3) Hallituksen esitys laeiksi merilain 1 luvun 1 §:n sekä alusrekisterilain 30 §:n muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely

Hallituksen esitys HE 14/1999 vp

Liikennevaliokunnan mietintö LiVM 4/1999 vp

**Toinen varapuhemies:** Käsittelyn pohjana on liikennevaliokunnan mietintö n:o 4.

## PÄIVÄJÄRJESTYKSEN ASIAT:

### 1) Hallituksen esitys laiksi asianajajista annetun lain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely

Hallituksen esitys HE 110/1999 vp

Lakivaliokunnan mietintö LaVM 7/1999 vp

**Toinen varapuhemies:** Käsittelyn pohjana on lakivaliokunnan mietintö n:o 7.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

### 2) Hallituksen esitys laiksi haastemieslain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely

Hallituksen esitys HE 111/1999 vp

Lakivaliokunnan mietintö LaVM 8/1999 vp

**Toinen varapuhemies:** Käsittelyn pohjana on lakivaliokunnan mietintö n:o 8.

### Keskustelu:

<sup>1</sup> **Erkki Pulliainen /vihr:** Arvoisa puhemies! Hyvän tavan mukainen esittelypuheenvuoro.

Arvoisat edustajat, liikennevaliokunta on saanut merilain muutoksen, ulosliputuksen helpottamiseen tähtäävän mietintönsä valmiiksi yksimielisenä. Tämähän sisältyy toisaalta hallituksen esitykseen, siis merilain itsensä 1 luvun 1 §:n muutos ja alusrekisterilain 30 §:n muutos, ja idea hallituksella on ollut EU-lainsäädännön perusteella, harmonisointilainsäädännön perusteella poistaa eräänlainen harkinnanvaraisuus siinä, onko sallittua sisäänliputus ja ulosliputus, onko siinä harkinnanvaraisuutta vai ei, ja tässä se harkinnanvaraisuus nyt on poistumassa. Tätä EU-käytäntö edellyttää. EU:han on kiirehtinyt muun muassa juuri Suomea näissä toimenpiteissä.

Valiokunta on kuitenkin halunnut muutaman kuukauden aikana käydä varsin perusteellisesti tämän asian läpi ja erikoisesti kiinnittää huomiota siihen, mikä on Suomen kauppalaivaston tilanne sellaisessa tapauksessa, että kilpailupoliittisista syistä varustamot olisivatkin päättäneet ulosliputtaa kaikki alukset, eli siis poikkeusoloissa meidän lippumme alla ei olisi ainuttakaan hyvä-

kuntoista, tarkoituksenmukaista alusta, vaan kaikki olisivat vieraitten lippujen alla. Silloinhan eräänlainen hallinnollinen sananvalta näihin aluksiin on poistunut tämän maan rajojen sisäpuolella tapahtuvasta vallankäytöstä.

Tämä on tietysti hyvinkin merkittävä asia, koska jos ajatellaan maanpuolustuskursseja, niiden viimeaikainen keskeinen sanoma on ollut se, että huoltovarmuustilanteet pitää hoitaa kaikkien poikkeusolojen osalta ja niiden käytännön toteuttamiseen pitää olla myöskin asianomaiset edellytykset. Tämän takia on pidetty erittäin tarpeellisena, että löydettäisiin tapa, jonka perusteella varustamot katsoisivat, että tähän ulosliputukseen jos nyt lainausmerkeissä sanoisi "isänmaallisista syistä" ei ole olemassa tarpeita, ja tähän käytännössä merkitsee sitä, että varustamot kokisivat voitavansa toimia kilpailullisesti kohtuullisesti silloin, kun halpatyövoimaa käyttävät varustamot ovat kilpailijoina samoista markkinoista — siis tyypillinen saarivaltion ongelma tällä hetkellä, ja Suomihan on näissä asioissa puhtaimmillaan saarivaltio.

Tässä ajattelutavassa liikennevaliokunta antoi lausuntonsa valtiovarainvaliokunnalle ensi vuoden talousarvioon liittyen ja esitti täällä jo moineen kertaan keskustellut menettelytavat sosiaaliturvamaksujen palauttamisesta, uudelleen tonnistoverokäytäntöön siirtymisestä alushankinnoissa, korkotuen säilyttämisestä jnp. Mietinnössä todetaan, että me nyt sitten odotamme, että valtiovarainvaliokunta antaisi myönteistä vastetta näihin ehdotuksiin, jotka liikennevaliokunnasta valtiovarainvaliokuntaan ja sen liikennejaostoon lähetettiin.

Arvoisa puhemies! Me olemme myöskin hyvin tarkkaan seuranneet, mitä käytännön tasolla tapahtuu. Nyhän on sillä tavalla, että tässä tietysti varustamot olisivat voineet harjoittaa eräänlaista "liputuspainostusta", ja kävimme läpi ne tapaukset, joissa varustamot ovat kauppa-alkuisiaan myyneet tai suorittaneet niillä erityisiä järjestelyitä. Nämä myyntitapaukset eduskuntakäsittelyajalta osoittivat, että myynnit olivat tapahtuneet tuonne muualle Eurooppaan ja sellaisella myyntimenettelyllä, että ostajilla ja nykyisillä omistajilla ei ole mitään tekemistä Suomen merenkulun kanssa, että siis tässä ei ole kysymys ulosliputuksesta sellaisenaan eli varustamot ovat käyttäytyneet varsin korrektisti.

Oma lukunsa oli sitten Fortum, joka on myynyt neljä tankkeria rahoitusyhtiölle mutta on sit-

ten itse ottanut aikarahtaukseen nämä tankkerit käyttöönsä niin, että nämä alukset edelleen purjehtivat Suomen lipun alla.

Valiokunta oli siinä määrin huolissaan tästä kokonaisuudesta, että se ehdottaa eduskunnan lausuttavaksi seuraavaa pontta:

"Eduskunta edellyttää, että hallitus valmistelee välittömästi ehdotukset sellaisista tukitoimenpiteistä, jotka varmistavat huoltovarmuuden turvaamiseksi riittävän, hyväkuntoisen ja tarkoituksenmukaisen kauppa-aluskannan säilyttäminen Suomen lipun alla."

Tämähän tarkoittaa, arvoisa puhemies, paitsi hyvin pragmaattisia näkökohtia myös sitä, että maanpuolustuskurssit jatkuisivat jollakin tavalla mielekkäänä instituutiona Suomessa.

**2 Raimo Vistbacka /ps:** Arvoisa puhemies! Aivan niin kuin valiokunnan puheenjohtaja esitelypuheenvuorossaan totesi, liikennevaliokunta on varsin seikkaperäisesti käsitellyt asiaa ja piti sitä hyvin pitkään pöydällä, kuunteli eri asiantuntijoita ja pyysi erilaisia selvityksiä nimenomaan siitä, millä tavoin suomalaiset varustamot ovat käyttäytyneet ja nimenomaan, millä tavoin muissa unionin jäsenvaltioissa asiaan on suhtauduttu. Tuntuu käsittämättömältä, että vaikka liikenneministeriö on kaksi eri kertaa esittänyt tällaista pakettia kauppalaivaston kansainvälisen kilpailukyyn parantamiseksi, joka ainoa kerta hallitus on tyrmännyt liikennevaliokunnan esityksen ilmeisesti lähinnä valtiovarainministeriön vastustuksen johdosta.

Aivan niin kuin valiokunnan puheenjohtaja totesi, valiokunta kiinnitti erityisesti huomiota kriisiaikojen mahdolliseen huoltovarmuuteen. Meistä useimmat kansanedustajat ovat olleet maanpuolustuskurssilla, jolloin tätä seikkaa on hyvin voimakkaasti painotettu, että silloin, kun ei ole kriisiä, pitäisi olla myös mielessä, että tilanne saattaa joskus muoutoutua paljon huonommaksi. Silloin nimenomaan huoltovarmuus heikenee, jos meillä ei ole omaa kauppalaivastoa nimissämme.

Arvoisa puhemies! Toivon todella, että valiokunnan lausumaehdotus hyväksyttäisiin yksimielisesti eduskunnassa ja että myös valtiovarainvaliokunta, joka tällä hetkellä osittain käsittelee asiaa, yrittäisi päästä sellaiseen ratkaisuun, että suomalaisen kauppalaivaston kilpailukyky pystyttäisiin säilyttämään.

**3 Kari Rajamäki /sd:** Herra puhemies! 85 prosenttia Suomen viennistä menee meritse. Olemme saari päämarkkina-alueeseen nähden. Tässä suhteessa tietysti asia on hyvin vakava ja vakavasti täällä otettukin. Valtiovarainvaliokunta vaati liikennejaoston esityksestä jo vuoden 1998 talousarviossa toimenpiteitä Suomen merenkulun kannattavuuden ja kauppa-aluskannan turvaamisen puolesta. Siitä seurasi osittaisia toimenpiteitä vuoden 1999 talousarvioon alushankintoihin liittyvien korkotukijärjestelmien muodossa, joita nyt EU:n käsittelyn takia on jatkettava ilmeisesti myös ensi vuoteen. Lisäksi olemme edellyttäneet tämän vuoden valtiovarainvaliokunnan mietinnössä nettopalkkaperiaatteen toteuttamista.

Kun hallituksen toimesta valitettavasti on ilmeisesti tonnistoverokytkentöjen takia kaatunut kaksi isoa pakettia niin ministeri Auran kuin Olli-Pekka Heinosen toimesta ja uutta osittaista eduskunnan edellyttämää ratkaisua ei ole tullut esille, on eduskunnan varmasti syytä katsoa, millä tavalla se voi tältä osin edetä. Itse asiassa tämä asia ei ole enää lausumista kiinni; niitä on lausuttu niin liikennevaliokunnan toimesta kuin valtiovarainvaliokunnan toimesta monta kertaa. Tässä asiassa ei auta se, että viidennen kerran annamme viimeisen varoituksen lausumalla, vaan tässä on nyt todella löydettävä tapa, jolla rahoitusta voidaan lähteä hoitamaan. Hallituspuolueet valtiovarainvaliokunnassa tuntevat tässä asiassa vastuunsa.

**4 Matti Vähänäkki /sd:** Herra puhemies! Yhdyn nimenomaan äskeiseen ed. Rajamäen näkemykseen, koska tässä asiassa on vetkuteltu ja viivytelty liian kauan. Nythän on sillä tavalla, että ulosliputukset eivät enää tapahdu niin kuin aikaisemmin oli yleinen käytäntö ja käsitys. Muka-vauslippulaivat olivat eri maanosiin kirjattuja laivoja. Sijoitettiin suomalaisia laivoja maihin, joissa ei palkka edustanut kovinkaan suurta menoerää varustamoille. Nyt sen sijaan useat EU-maat, Hollanti ja Saksa etunenässä, ovat niitä, joiden lipun alle suomalaisia laivoja on mennyt. Näissä asianomaiset valtiot ja monet muutkin valtiot avustavat nimenomaan meriliikennettä, omaa kauppalaivastoaan monella eri tavalla.

Vielä on huomattava, että tämä tulee aiheuttamaan, jos tukitoimenpiteitä ei saada aikaan, huomattavaa työttömyyttä merimiesten keskuudessa ja myös sen, että merimiesammatti on pian kato-

avaa luonnonvaraa Suomessa. Ennen kaikkea kaiken ohella myös kriisiaikoihin varustautuminen edellyttää sitä, että kuljetuskapasiteetti merellä on kunnossa.

**5 Antero Kekkonen /sd:** Herra puhemies! Minusta on ollut hyvin huojentavaa, että keskustelussa on niinkin voimakkaasti noussut esiin turvallisuusnäkökohta. Sehän on kuitenkin se seikka, jolla kansallisessa mielessä on kaikkein ratkaisevin merkitys silloin, kun tällaisista asioista puhutaan.

Totta kai on sitten tämä toinen kysymys, johon ed. Vähänäkki viittasi, se että yksi ammattikunta, yksi uljas perinne uhkaa katketa kokonaan. Toki silläkin on tekemistä turvallisuuden kanssa. Kaiken kaikkiaan on pakko sanoa, että liikennevaliokunnan kannanotto tulee mitä suurimpaan tarpeeseen. Oikeastaan ehkä vähän voisi ihmetellä, miksi se tulee vasta nyt, ja katsoa itse kukin itseämme peiliin.

**6 Mauri Salo /kesk:** Arvoisa herra puhemies! Kansainvälinen kilpailu edellyttää myös avoimuutta suomalaisessa päätöksenteossa sillä tavalla, että tiedostamme ne ongelmat, joita suomalaisella merenkululla ja kauppalaivastolla tällä hetkellä on ja tulee jatkossa olemaan, jos emme suhtaudu vakavasti niihin haasteisiin, joita ympäristö meille aiheuttaa. Olemme saarekkeena täällä. Toisaalta naapurissa on iso Venäjä, jolla on oma kauppalaivasto, joka osaltaan kilpailee meidän laivastomme kanssa. Jos meillä säädökset ja vaatimukset ovat liian korkeat, tapahtuu ulosliputusta, ja ulosliputus aiheuttaa tietenkin myös epävakautta työmarkkinoilla. Merimiesammattikunta Suomessa on hyvin vanha, ja se on kyennyt osaltaan myös varustamotoimintaa työllistämään. Huoltovarmuus, jota peräänkuulutetaan, on tietenkin hyvin tärkeä asia. Siksi on perusteltua, että nyt jos koskaan eduskunta tekee ne ratkaisut, joita liikennevaliokunta edellyttää.

**7 Tero Mölsä /kesk:** Arvoisa puhemies! Nyt puheena oleva lainsäädäntöasiahan ei ole mikään uusi asia. Kysymyksessä on nimenomaan Euroopan unionin lainsäädäntöön liittyvä asia, jota Suomi on tavallaan pantannut viimeiseen saakka, saanut siitä jopa huomautuksia. Muis- taakseni EU-tuomioistuin on jopa antanut siitä

määräyksen Suomelle, että tämä lainsäädäntö pitää saada voimaan.

Se, että täällä viitattiin siihen, että liikennevaliokunta ei ole aikaisemmin asiaan puuttunut, ei kuitenkaan tietenkään pidä paikkaansa, vaan toki tähän on puututtu. Minusta liikennevaliokunta yhdessä liikenneministeriön kanssa on asiaan ottanut kantaa useamman kerran, mikä ilmenee myös valiokunnan kannanotosta valiokunnan mietinnössä. Lokakuussa 98 on ensimmäinen huomio asiaan kiinnitetty ja sen jälkeen vielä kesäkuussa 99. Se, että valiokunta nyt tämän lausumaehdotuksen tässä vaiheessa mietintöön saattoi, johtui siitä odottelusta, että hallitus olisi asiaan puuttunut. Kun totesimme, että talouspoliittinen ministerivaliokunta ei vielääkään suostunut siihen tukipakettiin, jota ministeriö esitti aika lailla yksituumaisesti merenkulkujärjestöjen kanssa, ja valiokunnassa todettiin asia hyvin tärkeäksi ja yksituumaisesti puolueista riippumatta olimme tällä kannalla, niin tässä yhteydessä, kun lainsäädäntö oli pakko viedä eteenpäin, myös tämä lausuma haluttiin tähän saattaa.

Omasta mielestäni lausumalla on merkitystä, kuten ed. Kekkonenkin totesi. Siinä suhteessa on hyvä, että se tässä on. On hyvä, että sanamuoto, joka lausumassa myös on, on näin tiukka. Siinä todetaan, että välittömästi tähän asiaan tulee puuttua. Näistä syistä, joihin tässä viitataan, kauppa-alusten asema tulee turvata Suomessa.

<sup>8</sup> **Matti Saarinen /sd:** Arvoisa herra puhemies! Kysymys on Suomen kilpailukyvystä. Muut meidän kovimmat lähimmät kilpailijamaamme ovat pitkälti jo huolehtineet merenkulkujoihtensa kilpailukyvystä. Tämä tilanne pitäisi Suomessakin nyt havahtua huomaamaan.

Eduskunnan asenteet ovat olleet hallitusta selvästi myönteisempiä. Eduskunnan puheenvuorot, eduskunnan tahto on aika huonosti kuulunut hallituksen kabinetteihin. Tämä on jälleen yksi sellainen asia, joka ei tahdo millään ottaa tulta hallituksen suunnalla. Tässä on kysymys siitä, kuka maata johtaa, eduskunta vai hallitus, ja miten eduskunnan päätöksiä ja tahtotiloja ylipäänsä hallinnossa noteerataan. Meidän täytyy jatkaa kamppailua sen puolesta, että saadaan kokonaispaketti, jolla suomalaisen merenkulun toimintaedellytykset voidaan tulevaisuudessakin turvata nimenomaan Suomen lipun alla.

<sup>9</sup> **Virpa Puisto /sd:** Arvoisa puhemies! On helppo yhtyä niihin puheenvuoroihin, joita täällä on käytetty. Nyt esitetty lausumaehdotus on yhdensuuntainen eduskunnan aiempien lausumien kanssa. Sen lisäksi, että kysymys on Suomen lipun alla olevasta laivastosta, kysymys on työpajoista. Kysymys on myös ympäristönsuojelusta. Meidän kansalliset laivamme ovat paremmin varustettuja, ja saaristomme, jossa nämä alukset liikkuvat, ovat erittäin herkkiä pienillekin öljyvuodoille puhumattakaan suurista pohjakostrukuksista ja sen myötä öljyjen valumisesta. Olen iloinen, että asia on edennyt.

<sup>10</sup> **Kari Rajamäki /sd:** Arvoisa puhemies! Ne tukipaketit, jotka ministerien Aura ja O-P. Heimonen toimesta ovat kaatuneet liikenneministeriön esityksissä, ovat sisältäneet, sanotaan varustamoalan eripuraisuudesta johtuen, sellaisia kollaaseja, joita ei ole tonniveron vaikuttavuuden ja ratkaisumallien osalta pidetty välttämättä parhaimpina mahdollisina. Ne ovat kaatuneet juuri sen takia. Tältä osin valtiovarainministeriön lähestymistapaan on syytä yhtyä. Täytyy katsoa, minkälainen on tuen kohdentuminen ja vaikuttaminen. Toisin kuin ed. Mölsä, minä olen erältä osin iloinen niiden kaatumisesta.

Nyt on kysymys siitä, että liikennevaliokunta esittää eduskunnan edellyttävän hallituksen valmistelevan välittömästi ehdotuksia. Me tiedämme kaikki, jotka vähänkin olemme asiaan paneutuneet, että hallitus ei välittömästi tule valmistelevaan kesäkuussa kaatuneen esityksen johdosta kovin paljon toimenpiteitä. Sen takia on nyt paljon tärkeämpää se, että eduskunta toimii, kuten se on toiminut. Valtiovarainvaliokunta on asiaan kiinnittänyt huomiota, on tiettyjä osittaisratkaisuja lähtenyt viemään eteenpäin ja nimenomaan on myöskin edellyttänyt tietynlaisia muita jatkotoimia. Mutta siihen liittyen, että eduskunta tekee pikaisesti jotain toimenpiteitä, on välttämätöntä se, että eduskunta edellyttää myös hallituksen laaja-alaisesti käyvän merenkulun kannattavuuteen ja toimintakykyyn liittyvät asiat läpi.

<sup>11</sup> **Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa herra puhemies! Liikennevaliokunnan lausumaehdotus on erittäin hyvä ja tarpeellinen. Nyt jälleen tulee nähtäväksi, miten todella hallitus eduskunnan lausumiin suhtautuu, ja toivon mukaan tässä asi-

assa mahdollisimman pikaisesti, koska aikaa on todella vähän käytettävissä.

Huoltovarmuus on tärkeä asia ja työllisyys toinen. Kolmas on, niin kuin ed. Puisto totesi, ympäristönsuojelu, ympäristönäkökulma. Esimerkiksi Suomenlahden ja Itämeren kemikaali- ja öljyliikenne tulee lisääntymään lähivuosina erittäin voimakkaasti. Se, minkälaista kalustoa siinä käytetään, on aika auki oleva kysymys. Siinä Suomen valtion toimia tarvitaan. Viitataan tässä Primorskiin eli Koivistoon Kannakselle tulevaan öljyputkeen, jonka avaamisen jälkeen, minkä venäläiset ennakoivat tapahtuvan pian, öljykuljetukset lisääntyvät. Mutta on monia muitakin alueita, joilla hallituksen pitäisi toimia. Viitataan aytämaksuihin, luotsausmaksuihin ja jäänmurtomaksuihin. Niiden kohtuuttomat tasot ovat myöskin usein este satamien toiminnalle ja suomalaisen laivaliikenteen kannattavuudelle.

<sup>12</sup> **Jussi Ranta /sd:** Arvoisa puhemies! Suomen talous on erittäin riippuvainen ulkomaankaupasta, ja puolestaan, kuten ed. Rajamäki sanoi, viennistä ja tuonnista yli 80 prosenttia kulkee meritse, eli merikuljetuksilla on tavattoman suuri merkitys.

Toisaalta raskaitten maayhteyksien aikaansaaminen Suomesta Eurooppaan on erittäin vaikeaa ja kallista. Tämä merkitsee sitä, että merikuljetuksilla on myös tulevaisuudessa merkitystä. Eurooppa-politiikkaan kuuluu vesikuljetusten lisääminen, ja Venäjän kanavaverkko on puolestaan avautumassa myös länsimaisille aluksille. Myös nämä tekijät puoltavat Suomen merenkulun voimakasta kehittämistä. Se edellyttää kuitenkin myös sitä, että satamaverkkoon kytketään mahdollisimman hyvin muuta, raskasta kuljetuskykyä omaavaa infrastruktuuria, joka saa aivan liian vähän rahoitusta myös ensi vuoden budjetissa.

On tavattoman tärkeää, että Suomen lipun alla purjehtii laivoja. 80-luvulla aluskanta supistui hyvin voimakkaasti ja näytti siltä, että kohta Suomen lipun alla purjehtii enää Korkeasaaren lautta, jos tämä meno jatkuu. 90-luvulla kolmikantasopimuksella on saatu uutta aluskantaa. Tavattoman tärkeää olisi, että pystyttäisiin aikaansaamaan tuki- ja muita toimenpiteitä, joiden avulla suomalainen merenkulku voi kehittyä. Nythän tuetaan ulkomaista merenkulkua Suomessa esimerkiksi alihintaisilla hinausmaksuilla, joita maksamalla heikkovoimaiset, jäävahvistamattomat ulkomaalaiset alukset voivat liikkua jäissä-

me. Sen lisäksi, että huoltovarmuuden lisäämiseksi tarvitaan tukitoimenpiteitä, Suomen kaupallisen toimintakyvyn parantamiseksi tarvitaan muita toimenpiteitä.

<sup>13</sup> **Reijo Laitinen /sd:** Arvoisa herra puhemies! On varsin hyvä yhtyä ed. Rannan puheenvuoroon, josta hehkui asiantuntemus. Toivon mukaan niin voidaan asiassa edetä.

Se, että turvaamme omaa merenkulkuamme ja kauppalavaston tulevaisuutta, edellyttää myös sitä, että meillä on riittävä sisäinen kanavaverkosto käytettävissä. Toivoisin, että ed. Tiusanen olisi omalta osaltaan tukemassa tämän suuntaisia ajatuksia.

Nythän on hyvin pitkälti kysymys merenkulun tulevaisuudesta. Suomesta on liputettu ulos jo aivan liian monta alusta, ja sillä on vaarannettu tämän erittäin keskeisen elinkeinon tulevaisuus.

Valtiovarainvaliokunnan jaostolla oli mahdollisuus vierailulla muun muassa Panamassa, ja kävimme Panaman kanavalla. On myös kokemuseräistä tietoa siitä, miltä maailmalla näyttää, kun aluksia on liputettu muun muassa Panaman lipun alle. Se oli hurjaa katsottavaa. Kyllä sieltä löytyi suomalaisia aluksia, jotka valitettavasti seilasivat Panaman lipun alla.

Toivon, että lausumaehdotus, ponsi, joka sisältyy liikennevaliokunnan mietintöön, tulisi hallituksessa otetuksi vakavasti. Totta kai, kun eduskunta edellyttää toimenpiteitä, niin toivottavaa olisi, että hallituksen valmistelemana tulisi kokonaispaketti, joka turvaisi kauppalavastomme tulevaisuuden, eikä meidän tarvitsisi jatkuvasti, monta kertaa vuosittain asiaa käsitellä, vaan tehtäisiin ratkaisut, joilla merenkulku pystytään turvaamaan.

<sup>14</sup> **Erkki Pulliainen /vihr:** Arvoisa puhemies! Esittelypuheenvuoroon ei ole sopivaa omia poliittisia näkemyksiä upottaa, vaan esitellä neutraalisti se, mitä valiokunta on mietintönä julki saattanut. Nyt tulee oma poliittinen mielipiteeni asiaan.

Totean vain eräänlaisena havaintona, että on erittäin miellyttävää kuulla, että eduskunnassa on syntymässä "merenkulkupuolue". Ihan vakavasti sanon, että se on, kuulkaa edustajatoverit, kova juttu, jos ollaan siinä tilanteessa, että kaikki lopputonnistomme purjehtii muitten lippujen alla, olettekin, vaikka ne olisivat Hollannin ja muiden

Benelux-maiden halpoja lippuja. Mutta joka tapauksessa se on kova juttu kansallisen turvallisuuden kannalta ja vähän itsetunnonkin kannalta ja osoittaa, ettei asioita todellisuudessa hallita.

Toivon hartaasti, että tämä yksimielisyys, joka nyt on näkynyt, ulottuu vihonviimeiseen hetkeen, kun kolmannessa käsittelyssä ponsikin on hyväksytty.

<sup>15</sup> **Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa herra puhemies! Olen varmasti "merenkulkupuolueen" mukana, mutta ed. Laitisen viittaukseen haluan todeta, että en "kanavapuolueessa", koska "kanavapuolue" on jalat tiukasti ilmassa ja pää yhtä tiukasti Kymijoen pohjasedimenttidioksiineissa. Toiminnassa, joka ajaa ikään kuin pakolla läpi kanavahanketta erään kaikkein saastuneimman joenpohjan läpi, ei ole mitään järkeä. Se on kansallisesti ja myös Euroopan unionin mittakaavassa erittäin kyseenalainen hanke ja myös valitettava tapa tuhlatu yhteiskunnan rahoja sen valmisteluun.

Sen sijaan olen valmis Saimaan kanavan uusimiseen nykyaikaisille aluksille ja tekemään Saimaan kanavasta siinä yhteydessä myös talviliikennöitävään. Siinä voimme todella toimia yhdessä. Toivoisin, että myös Järvi-Suomen kanavan neuvottelukunta olisi tässä asiassa mukana ja kehittäisimme yhdessä olemassa olevaa kanavointi-tilinjalusta ja sillä tavalla varmistaisimme myös Sisä-Suomen puunjalostusteollisuudelle hyvän tavan viedä tuotteitaan ulos. Mutta en kannata Kymijoen kanavointia enkä myöskään Mäntyharjun kanavointia siinä mielessä kuin sitä nyt esitetään. Se on erityinen ongelma myös luonnonolosuhteiltaan.

<sup>16</sup> **Kari Rajamäki /sd:** Herra puhemies! Kymijoki—Mäntyharjun kanavointi ympärivuotisen meritieyhteyden aikaansaamiseksi on eduskunnan edellyttämällä tavalla selvitetävänä, ja selvitykset valmistuvat ensi kesään mennessä. Sen jälkeen on sitten syytä arvioida hankkeen ympäristö- ym. liikenteellisten etujen ja haittojen saldo ja sen jälkeen tietysti myös 2—2,5 miljardin markan hankkeen toteuttamisaikataulumahdollisuudet. Joka tapauksessa Saimaan kanavan sulkujen perusparannustyöhön on vuokrakauden päättymisen jälkeen 2013 tehtävä. Se on yli puolen miljardin hanke. Sinänsä toivon, että ed. Tiusanen oppii tämmöiseen enemmistöparlamentaariseen tapaan. Joka tapauksessa ed. Tiusasta on

kiitettävä siitä, että kun valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston mietinnössä ensimmäisen kerran esitettiin Kymijoki—Mäntyharju-selvitys, niin hänen ansiostaan tiedämme, että vain seitsemän kansanedustajaa kahdestasadasta hänen mukanaan vastusti tätä hanketta, joten tällä on valtava eduskunnan enemmistön tuki tällä hankkeella.

<sup>17</sup> **Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa puhemies! Eduskunnan tukea tuolle hankkeelle ei ole missään vaiheessa mitattu. Liikenneministeriö, joka on asiantuntijaministeriö tässä asiassa, on omat mielipiteensä toistuvasti todennut. Jos budjettikäsittelyssä on äänestetty syksyllä 98 tutkimuslausuman poistamisesta, niin se ei ole tuki itse kanavointihankkeelle. Tämän totean, ettei ed. Rajamäen puheenvuorosta jää väärää käsitystä.

Totean myös ed. Rajamäen puheenvuorosen, että ympäristöselvityksiähän on tehty ja niitä on Suomen ympäristökeskuksen toimesta johdettu. Ne ovat myös valmistuneet. Ympäristötilanne on tunnettu ja se tiedetään, ja valitettavasti Kymijoen pohjassa on sedimentteinä furaaneja 8—20 kiloa. Muistutan vielä, että tunnetussa suurimmassa dioksiinonnettomuudessa pääsi yksi kilo ilmaan tuolloin nimenomaan dioksiineja Sovesossa.

---

Puhetta on ryhtynyt johtamaan puhemies Uusukainen.

---

<sup>18</sup> **Jussi Ranta /sd:** Arvoisa puhemies! Merenkulkuun liittyvät olennaisesti väylät ja luonnollisesti myös sisävesiverkko. Tämän verkon merkitys tulee Suomen näkökulmasta kasvamaan, koska Eurooppa-politiikka sisältää hyvin voimakkaan vesikuljetusverkon kehittämisen. Euroopassa maanteillä vallitsee infarktinen tila ja toisaalta rautatiekuljetukset eivät kaikilta osin voi kehittyä riittävän nopeasti. Myös Venäjän laaja kanavaverkko on avautumassa kansainväliselle liikenteelle ja toisaalta Euroopan unionin ja Venäjän kasvava kauppa edellyttää merikuljetusten käyttöä, koska mitään muuta infrastruktuuria ei pystytä riittävän nopeasti rakentamaan tämän toivottavasti vahvistuvan kaupan tarpeisiin. Siis myös Suomen näkökulmasta merikuljetukset ja

sisävesiväylät, jotka niihin liittyvät, tulevat tulevaisuudessa entistä merkityksellisemmiksi.

Toinen puoli on, mihin meillä on varaa, onko meillä varaa uusiin 2 miljardin markan investointeihin tai laajennustoimenpiteisiin, jotka nekin ovat satojen miljoonien markkojen summassa, kun meillä on tavattoman tärkeitä investointeja rataverkkoon, tieverkkoon, lentoliikenteeseen sekä näitten kuljetusten yhdistämiseen erilaisin terminaalein.

Olisikin tavattoman tärkeää, että realistisesti katsottaisiin myös sisävesiverkkoa. Historian valossa kuu ei kurkottamalla taivaalta tule. Siksi olisi tärkeää selvittää Saimaan kanavan nykymuotoisen käytön pitkäaikainen jatkaminen ja sen edellyttämät investoinnit.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

#### **4) Hallituksen esitys laiksi riistanhoitomaksusta ja pyyntilupamaksusta annetun lain muuttamisesta**

Ensimmäinen käsittely  
Hallituksen esitys HE 60/1999 vp  
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö  
MmVM 9/1999 vp

**Puhemies:** Käsittelyn pohjana on maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö n:o 9.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

#### **5) Hallituksen esitys laiksi siemenkauppalaain 3 ja 4 §:n muuttamisesta**

Ensimmäinen käsittely  
Hallituksen esitys HE 106/1999 vp  
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö  
MmVM 10/1999 vp

**Puhemies:** Käsittelyn pohjana on maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö n:o 10.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

#### **6) Hallituksen esitys laiksi työntekijäin eläkemaksun ja palkansaajan työttömyysvakuutusmaksun huomioon ottamisesta eräissä päivärahoissa**

Ensimmäinen käsittely  
Hallituksen esitys HE 66/1999 vp  
Sosiaali- ja terveystaloustieteiden valiokunnan mietintö StVM  
17/1999 vp

**Puhemies:** Käsittelyn pohjana on sosiaali- ja terveystaloustieteiden valiokunnan mietintö n:o 17.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

**Puhemies:** Eduskunnan seuraava täysistunto on huomenna keskiviikkona kello 14.

Täysistunto lopetetaan kello 15.35.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Seppo Tiitinen