

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:ää siten, että lainkohdan tarkoittamaa niin sanottua kabotaasikieltoa eli kieltoa käyttää ulkomaista alusta valtion rajojen sisällä tapahtuvaan kotimaan alusliikenteeseen ei sovelleta sellaisiin aluksiin, joihin sovelletaan Euroopan

yhteisöjen neuvoston asetuksia meriliikenteen ja sisävesiliikenteen kabotaasin vapauttamisesta.

Ehdotettu laki liittyy Suomen jäsenyyteen Euroopan unionissa (EU) ja on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti jäsenyyden kanssa.

PERUSTELUT

1. Nykytila ja ehdotetut muutokset

Elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain, jäljempänä elinkeinolaki, 4 §:n 1 momentin (332/89) mukaan kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella ei saa käyttää muita kuin suomalaisia aluksia, ellei kysymyksessä ole ulkomaanliikenne. Muita kuin suomalaisia aluksia ei saa käyttää myöskään sellaiseen risteilyliikenteeseen, jossa risteilyalus lähtee suomalaisesta satamasta ja palaa takaisin suomalaiseen satamaan. Liikenneministeriö voi kuitenkin 2 momentin mukaan antaa luvan, jäljempänä kabotaasilupa, 1 momentissa tarkoitetun kauppamerenkulun harjoittamiseen ulkomaisella aluksella, milloin kysymyksessä on Ahvenanmaan maakunnan ja muun Suomen välinen liikenne taikka sellainen ulkomainen alus, jonka käyttöön Suomessa on erityisiä syitä. Lupa voidaan antaa enintään vuodeksi kerrallaan. Ennen luvan myöntämistä liikenneministeriön tulee, jollei asian luonteesta tai kiireellisyydestä muuta johdu, kuulla niitä, joita asia koskee.

Asetuksella voidaan 3 momentin mukaan vieraan valtion kanssa tehdyn sopimuksen johdosta ja vastavuoroisuuden ehdolla säätää, että kyseisen vieraan valtion alukset ovat oikeutet-

tuja ilman kabotaasilupaa harjoittamaan edellä tarkoitettua kauppamerenkulkua joko kokonaisuudessaan tai joiltakin sopimuksessa määrättyiltä osin.

Niin sanottu kabotaasikielto eli kielto käyttää ulkomaista alusta valtion rajojen sisällä tapahtuvaan kotimaan alusliikenteeseen sisältyy useimpien maiden lainsäädäntöön. Yleensä oikeus tällaisen liikenteen harjoittamiseen on varattu maan omille aluksille, usein kuitenkin niin, että poikkeuslupia voidaan myöntää tai tehdä vastavuoroisuuteen perustuvia sopimuksia. Nykyisen 1 päivänä heinäkuuta 1989 voimaan tulleen elinkeinolain 4 §:n mukaan Suomen vesialueella, siis sisävesillä, sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä, on voimassa kabotaasikielto, ellei kysymyksessä ole ulkomaanliikenne. Kabotaasilupia on myönnetty vuosittain muutamia kymmeniä. Perusteluna luvan myöntämiselle on yleensä ollut, että vastaavaa suomalaista tonnistoa ei ole ollut saatavissa kyseiseen kuljetukseen.

Neuvoston asetus (ETY) n:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) koskee oikeutta tarjota vapaasti merikuljetuspalveluja kussakin jäsenmaassa.

Asetus ei tullut voimaan Suomessa vielä ETA:n sekakomitean päätöksen n:o 7/94 voimaantulon eli niin sanotun lisäpöytäkirjan yhteydessä, koska neuvotteluissa ei päästy sopimukseen asetuksen liittämisestä osaksi ETA-sopimusta.

Asetus antaa varustamoille oikeuden tarjota vapaasti merikuljetuspalveluja kussakin jäsenmaassa. Asetuksen 1 artiklan mukaan sitä sovelletaan kaikkiin yhteisön varustamoihin, joiden alukset purjehtivat jonkun jäsenvaltion lipun alla ja kuuluvat sen rekisteriin, edellyttäen, että alukset täyttävät kaikki kyseisessä jäsenvaltiossa harjoitettavalle kabotaasiliikenteelle asetetut ehdot. Viimeksi mainitusta vaatimuksesta on tosin myönnetty vuoden 1996 loppuun ulottuva poikkeus.

Asetuksen 2 artiklan mukaan meriliikennepalveluilla jäsenvaltioissa tarkoitetaan ensinnäkin mannerkabotaasia eli matkustajien ja tavaroiden kuljettamista meritse jäsenvaltion satamien välillä ilman poikkeamista saarille, toiseksi offshoretoimintaa palvelevia kuljetuksia eli matkustajien ja tavaroiden kuljettamista meritse jäsenvaltion sataman ja sen aluevesirajojen sisällä sijaitsevien rakennelmien ja laitteistojen välillä sekä kolmanneksi saarikabotaasia eli matkustajien ja tavaroiden kuljettamista meritse jäsenmaan mannersataman ja saarien välillä sekä jäsenvaltion saarien välillä.

Asetuksen 3 artiklassa on alusten miehitystä koskevat säännökset. Vastuu miehitysmääräyksistä kuuluu joko lippuvaltiolle tai sille valtiolle, missä toiminta tapahtuu riippuen muun muassa aluksen koosta sekä toiminnan luonteesta eli siitä, onko kysymyksessä mannerkabotaasi, risteilyliikenne taikka saarikabotaasi. Komissio tulee seuraamaan saarikabotaasin vapauttamisen vaikutuksia ja tältä pohjalta tullaan mahdollisesti tekemään tarkistuksia alusten miehistöjen kansallisuutta koskeviin säännöksiin viimeistään vuoden 1998 loppuun mennessä.

Asetuksen 4 artiklassa säädetään jäsenvaltion oikeudesta tehdä julkisen palvelun sopimuksia säännöllistä liikennettä saariin ja saarten välillä harjoittavien varustamoiden kanssa. Tällaisilla sopimuksilla ei saa syrjiä ketään yhteisön varustamaa ja mahdollisista julkisen palvelun velvoitteista maksettavia korvauksia tulee voida maksaa kaikille yhteisön varustamoille.

Asetuksen 5 artiklan mukaan jäsenvaltio voi pyytää komissiota ryhtymään suojatoimenpiteisiin, jos sisäiset kuljetusmarkkinat häiriytyvät

huomattavasti kabotaasin liberalisoinnin johdosta. Tällainen toimenpide voi olla esimerkiksi palvelujen vapaan tarjonnan lakkauttaminen määräajaksi tietyssä liikenteessä. Kyseistä artiklaa on jo sovellettu Espanjan kohdalla siten, että eräät Espanjan rannikkoliikenteen kuljetukset oli tietyksi ajaksi varattu espanjalaisille aluksille. Tällainen poikkeus voidaan myöntää enintään vuodeksi.

Asetus sisältää lukuisia siirtymäaikoja. Asetuksen 6 artiklassa on määritelty Espanjan, Portugalin, Ranskan ja Kreikan saamat siirtymämääräajat, jotka kolmen ensimmäisen maan kohdalla ulottuvat esimerkiksi säännöllisen matkustaja- ja lauttaliikenteen osalta vuoden 1998 loppuun asti. Kreikka sen sijaan on saanut säännöllisessä matkustaja- ja lauttaliikenteessä aina vuoteen 2004 asti ulottuvan siirtymäajan.

Soveltamisalaltaan Suomen nykyinen lainsäädäntö on jossain määrin laajempi kuin meriliikenteen kabotaasiasetus, sillä Suomen lainsäädäntö koskee matkustajien ja tavaroiden kuljettamisen ohella myös sellaisia Suomen vesialueella tapahtuvia toimintoja kuten sata-mahinaus, meripelastus, jäänmurto ja ruopausmassojen siirto. Euroopan unionin jäsenvaltioiden alusten osalta näissäkin toiminnoissa joudutaan soveltamaan mainittuja asetuksia.

Neuvoston asetuksella (ETY) n:o 3921/91, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavaratai henkilöliikennettä, on yhteisön sisävesiväylillä tapahtuvaa tavaratai henkilöliikennettä koskeva kabotaasikielto poistettu. Asetuksen mukaan tavaratai henkilöliikennettä sisävesiväylillä harjoittavalla liikenteenharjoittajalla on 1 päivästä tammikuuta 1993 alkaen ollut oikeus harjoittaa mainittua liikennettä jäsenvaltiossa, johon kyseinen liikenteenharjoittaja ei ole sijoittunut, jos liikenteenharjoittaja on sijoittunut johonkin jäsenvaltioon tämän lainsäädännön mukaisesti ja tarvittaessa, jos liikenteenharjoittajalle on siellä annettu lupa harjoittaa kansainvälistä tavaratai henkilöliikennettä sisävesiväylillä. Sellainen liikenteenharjoittaja, joka täyttää nämä edellytykset, saa tilapäisesti harjoittaa kabotaasiliikennettä kyseisessä jäsenvaltiossa perustamatta sinne yrityksen kotipaikkaa tai muuta toimipaikkaa (1 artikla).

Asetuksessa on määrätty tarkemmin liikenteenharjoittajalle asetettavista vaatimuksista ja

niitä koskevasta jäsenvaltion antamasta todistuksesta (2 artikla) sekä kabotaasiliikenteen harjoittamista vastaanottavassa valtiossa sääntelävistä laeista, asetuksista ja hallinnollisista määräyksistä (3 artikla). Kuljetussopimuksia koskevia hintoja ja ehtoja sekä muun muassa rahtausta koskevia sääntöjä samoin kuin alusten teknisiä vaatimuksia on sovellettava muihin kuin jäsenvaltiossa asuviin liikenteenharjoittajiin samoin edellytyksin kuin niitä, joita jäsenvaltio soveltaa omiin liikenteenharjoittajiinsa.

Asetuksen 4 artiklassa määrätään 1 päivään tammikuuta 1995 asti ulottuvista eräistä kabotaasiliikenteen harjoittamisen rajoituksista Ranskan ja Saksan alueella.

Asetus ei vaikuta Reinin vesiliikenteestä tehtyyn tarkistettuun yleissopimukseen (Mannheimin yleissopimus) perustuviin oikeuksiin.

Meriliikenteen kabotaasiasetus (ETY) n:o 3577/92 ja sisävesiliikenteen kabotaasiasetus (ETY) n:o 3921/91 edellyttävät elinkeinolain 4 §:n muuttamista siten, että kabotaasikielto ei koske puheena olevien asetusten mukaisesti unionin jäsenvaltioiden aluksia. Muiden kuin unionin jäsenvaltioiden alusten osalta lakia sovelletaan nykyiseen tapaan.

2. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Meriliikenteen kabotaasin vapauttaminen unionin jäsenvaltioiden alusten osalta merkitsee suomalaisten alusten toimintamahdollisuuksien lisääntymistä. Erityisen merkittävät positiiviset vaikutukset olisi Ruotsin rannikkokuljetusten avautumiselle Pohjanlahden alueella suomalaisille aluksille, edellyttäen, että Ruotsi liittyy unionin jäseneksi. Sen sijaan ei ole odotettavissa, että ulkomaista tonnistoja osallistuisi merkittävästi Suomen rannikkokuljetuksiin. Tämä johtuu maamme syrjäisestä sijainnista, vähäisistä tavaravirroista ja hankalista ilmasto-olosuhteistamme.

Sisävesiliikenteen kabotaasin vapautumisella ei näillä näkymin ole paljoakaan merkitystä. Suomen sisävesiverkosto ei ole suorassa yhteydessä Euroopan jokiverkostoon, minkä takia suomalaiset varustamot eivät ole kiinnostuneita osallistumaan Euroopan sisävesikuljetuksiin. Unionin jäsenmaiden liikenteenharjoittajilla puolestaan tuskin on suurta kiinnostusta Suomen sisävesikuljetuksiin johtuen vähäisistä liikennemääristä ja erityisesti talven mukanaan

tuomista vaikeuksista ympärivuotisen liikenteen harjoittamisessa. Liikenteen kausiluonteisuus rajoittaa suuresti kannattavan toiminnan edellytyksiä.

Ehdotuksen valtiontaloudellisista vaikutuksista voidaan mainita, että kabotaasiliikenteen vapautumisen myötä Euroopan unionin jäsenvaltiot saavat 1 päivästä tammikuuta 1995 lukien mahdollisuuden kotimaanliikenteen väylämaksun maksamiseen, mikä sinällään vähentäisi väylämaksutuottoa vuositasolla arviolta 37 miljoonaa markkaa. Vähennys kompensoituu kuitenkin alusten mittaajjärjestelmän heinäkuussa 1994 tapahtuneen muuttumisen vuoksi sekä väylämaksujärjestelmään ensi vuoden alusta tehtävien rakenteellisten muutosten vuoksi.

3. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenneministeriössä, minkä lisäksi merenkulkualan työmarkkinaosapuolten, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliiton ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen lausunnot on hankittu esityksestä. Lausunnoissa esitystä on yleisesti puollettu. Ahvenanmaan maakuntahallitus on kiinnittänyt huomiota Ahvenanmaan itsehallintolain edellyttämään neuvottelumenettelyyn, jota on sovellettava muiden kuin unionin jäsenmaiden alusten kabotaasilupien osalta. Ålands Redarförening on huomauttanut Ahvenanmaan itsehallintolain antamasta mahdollisuudesta säädellä meriliikennettä maakunnan alueella. Suomen Merimies-Unioni on esittänyt, että Suomen tulisi myös saada siirtymäaikoja, jollaisia eräille unionin jäsenvaltioille on annettu.

4. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Esitys liittyy Suomen jäsenyyteen Euroopan unionissa ja on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti jäsenyyden kanssa. Ehdotettu laki voi tulla voimaan ainoastaan jäsenyyden toteutuessa.

5. Voimaantulo

Lain voimaantuloajankohta ehdotetaan jätettäväksi asetuksella säädettäväksi. Mikäli

Suomen jäsenyys Euroopan unionissa toteutuu 1 päivästä tammikuuta 1995 lukien, lain olisi tultava voimaan samanaikaisesti.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään elinkeinon harjoittamisen oikeudesta 27 päivänä syyskuuta 1919 annetun lain (122/19) 4 §:ään, sellaisena kuin se on 7 päivänä huhtikuuta 1989 annetussa laissa (332/89), uusi 4 momentti seuraavasti:

4 §

— — — — —
Euroopan unionin jäsenvaltioiden alukset ovat oikeutettuja ilman 2 momentissa tarkoitettua lupaa harjoittamaan 1 momentissa tarkoitettua kauppamerenkulkua sen mukaisesti kuin palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetussa Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa

(ETY) n:o 3577/92 ja muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavara- ja henkilöliikennettä annetussa Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY) n:o 3921/91 säädetään.

—
Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Helsingissä 28 päivänä lokakuuta 1994

Tasavallan Presidentti
MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri *Ole Norrback*

Laki

elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään elinkeinon harjoittamisen oikeudesta 27 päivänä syyskuuta 1919 annetun lain (122/19) 4 §:ään, sellaisena kuin se on 7 päivänä huhtikuuta 1989 annetussa laissa (332/89), uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

4 §

Ehdotus

4 §

Euroopan unionin jäsenvaltioiden alukset ovat oikeutettuja ilman 2 momentissa tarkoitettua lupaa harjoittamaan 1 momentissa tarkoitettua kauppamerenkulkua sen mukaisesti kuin palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetussa Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY) n:o 3577/92 ja muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavara- ja henkilöliikennettä annetussa Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY) n:o 3921/91 säädetään.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettyään ajankohtana.

