

EDUSKUNNAN
LIIKENNEVALIOKUNTA

Helsingissä

28 päivänä helmikuuta 1992

Lausunto n:o 1

Ulkoasiainvaliokunnalle

Ulkoasiainvaliokunta on kirjeellään 17 päivästä tammikuuta 1992 pyytänyt eduskunnan päätöksen mukaisesti liikennevaliokunnan lausunnon valtioneuvoston selonteosta eduskunnalle EY-jäsenyyden vaikutuksista Suomelle.

Asian johdosta ovat valiokunnassa olleet kuultavina kansliapäällikkö Juhani Korpela, neuvotteleva virkamies Markku Lehtinen, osastopäällikkö Harri Cavén, apulaisosastopäällikkö Raimo Kurki ja apulaisosastopäällikkö Vesa Palonen liikenneministeriöstä sekä kansliajohtaja Jussi Tunturi Yleisradio Oy Ab:sta, toiminnanjohtaja Mikko Huuskonen Suomen Kaapelitelevisioliitto ry:stä, puheenjohtaja Magnus Lemström Posti- ja telelaitoksen Insinöörikunta ry:stä, puheenjohtaja Jorma Paukkunen Posti- ja telelaitoksen Diplomi-insinöörit ry:stä, tutkimussihteeri Matti Nissinen Postiliitto ry:stä, puheenjohtaja Aarne Kiuru Valtion Viestitekniset VVT ry:stä, puheenjohtaja Paula Höök Postivirkamiesliitto PVL ry:stä, tutkija Eero Hovi Metallityöväen Liitto ry:stä, tiedotussihteeri Ritva Särkisilta Teleliitto ry:stä, asiamies Raimo Suominen Teknisten Liitto TL ry:stä ja osastosihteeri Olavi Bäcklund Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto ry:stä.

Valiokunnan edustajat ovat tutustuneet Brysselissä liikenteen ja viestinnän kehitykseen EY:ssä sekä EY:n komission liikennealan direktoraatin ja telealan direktoraatin näkemyksiin EY:n toiminnasta. Valiokunnan edustajat saivat myös selostuksen Suomen edustuston Euroopan yhteisössä sekä Teollisuuden Keskusliiton ja Suomen Työnantajain Keskusliiton (Représentation de l'industrie et des employeurs Finlandais) edustajilta.

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

1. Liikenne- ja viestintäpolitiikan yleiset näkökohdat

Valtioneuvoston selonteon mukaan liikennesektorin kannalta EY-jäsenyyden keskeinen myönteinen vaikutus olisi päästä yhdenvertaisesti alueen liikennemarkkinoille ja osallistua täysivaltaisesti niiden kehittämiseen. Osittainkin jääminen kolmannen maan asemaan voisi etenkin eräissä standardisointikysymyksissä merkitä Suomelle vuosittain huomattavia lisäkustannuksia ja nostaa Suomen jo muutoinkin keskimääräistä EY-tasoa korkeampia kuljetuskustannuksia.

Liikennevaliokunta toteaa, että Suomen lainsäädäntö on liikennevaliokunnan hallinnonalan osalta jo pääosin harmonisoitu vastaamaan Euroopan yhteisön normistoa.

Kuljetusoikeudessa on EY-normiston edellyttämät lainsäädännön muutokset jo tehty ja saatettu voimaan tavara- ja henkilöliikenteen osalta. Liikennevaliokunnan saaman selvityksen mukaan EY-jäsenyys ei myöskään aiheuta lainsäädännöllisiä sopeutumisongelmia rautatie-, ilma- ja sisävesiliikenteen osalta. Merenkulun osalta on Suomessa vuoden 1992 alusta saatettu voimaan laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta. Euroopan yhteisössä suunnitellaan vastaavanlaista alusrekisteriä (EUROS). Merenkulupolitiikka seuraa kansainvälistä kehitystä sekä EY:ssä että Suomessa. Huomattavia muutoksia ei siis EY-jäsenyyden myötä olisi odotettavissa.

Asiantuntijaselvityksen mukaan tietoliikenteessä ei tule olemaan sopeutumisongelmia EY-normiston suhteen. Teleala kehittyy Suomessa Euroopan integraatiosta riippumatta kansainvälisesti yhdenmukaiseen suuntaan. Teleliikenteessä ovat jo nyt voimassa pääosin yhteiset normit

ja standardit. Televiestintälainsäädäntö on uudistettu kokonaisuudessaan 1980-luvun lopulla ja hallituksen esitys n:o 227/1991 vp televiestintälainsäädännön tarkistamiseksi on parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä.

Euroopan yhteisön tv-toimintadirektiivin tavoitteena on yleisradiotoiminnan harmonisointi ja yhtenäisen markkina-alueen luominen. Direktiivissä säädetään mm. ohjelma-ajan varaisesta eurooppalaiselle tuotannolle ja mainoskatkojen sijoittelusta. Suomessa ei ole vaikeuksia sopeutua säännöksiin, sillä ohjelmisto täyttää eurooppalaisen tuotannon kiintiövaatimuksen. Säännökset saatetaan Suomessa voimaan Oy Yleisradio Ab:n osalta lupaehdoissa ja muutoin muuttamalla kaapelilähetystoiminnasta annettua lakia.

Saadun selvityksen mukaan liikennevaliokunnan hallinnonalalla suoritettu ns. liikelaitosuu-distus vastaa Euroopan yhteisön direktiivejä.

Liikennevaliokunnan saaman selvityksen mukaan ETA-sopimuksen ja Euroopan yhteisön jäsenyyden ero liikennevaliokunnan hallinnonalalla ei olisi merkittävä. Euroopan yhteisön jäsenyys loisi samanlaiset puitteet, jotka syntyvät ETA-ratkaisun tuloksena.

Liikennevaliokunta yhtyy valtioneuvoston näkemykseen, että liikennesektorin kannalta Euroopan yhteisön keskeinen myönteinen vaikutus olisi päästä yhdenvertaisesti alueen liikennemarkkinoille ja osallistua täysivaltaisesti niiden kehittämiseen.

Liikennevaliokunta katsoo jäljempänä esitetyn huomautuksin, ettei liikenne- ja viestintäpoliittisin perustein Suomen jäsenhakemuksen jättämiselle Euroopan yhteisöön ole esteitä, ja pitää välttämättömänä, että mikäli Suomi hakisi EY-jäsenyyttä, sen hakemus käsiteltäisiin yhdessä muiden aiemmin jäsenyyttä hakeneiden EFTA-maiden kanssa.

2. Valiokunnan yksityiskohtaiset kannanotot

2.1 Lähtökohdat jäsenyysneuvotteluille

Euroopan yhteisön Maastrichtin huippukokouksessa 9.—10.12.1991 poliittista unionia koskevassa päätöksessä on Suomen kannalta merkittäviä kannanottoja, jotka tarjoavat Suomen jäsenyysneuvotteluille hyvät lähtökohdat liikennevaliokunnan hallinnonalan osalta.

Kokouksessa päätettiin, että yhteisötoimenpiteiden on erityisesti otettava huomioon saarten

sekä eristettyjen ja perifeeristen alueiden liittäminen yhteisön keskeisiin alueisiin. Liikennevaliokunta korostaa, että Suomi kuuluisi syrjäisen sijaintinsa vuoksi EY:ssä alueisiin, joilla on mahdollista itse tukea omaehtoista liikennepoliittikan harjoittamista. EY:n jäsenenä Suomella olisi myös mahdollisuus päästä osalliseksi EY:n ylikansallisista aluepoliittisista tukiohjelmista.

Samassa huippukokouksessa todettiin, että yhteistyöstä kolmansien maiden kanssa kannus-tetaan hankkeita, joihin on molemminpuolista mielenkiintoa, ja varmistetaan verkostojen yhteensopivuus. Liikennevaliokunta pitää tärkeänä lausuman merkitystä erityisesti elinkeinopoliittisten suhteiden kehittämisen kannalta idän-kaupassa, johon liikenneverkosto jo on osittain yhteensopiva.

2.2 Maantieliikenteen kilpailuedellytykset

Maantieliikenteen osalta erityistä huomiota on kiinnitettävä kotimaisen kuorma-autoliikenteen kilpailuedellytysten turvaamiseen. Euroopan yhteisön jäsenmaissa kuorma-autoyritykset pääsevät vapaasti tarjoamaan kuljetuspalveluja vuoden 1993 alusta (ns. kabotaasi). Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Suomen sisäisen tavarankuljetuksen hoitaminen toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyllä ajoneuvolla voi nykyisillä kansallisilla säännöksillä aiheuttaa kotimaisille kuljetusyrityksille suuria haittoja. Liikennevaliokunta pitää välttämättömänä, että suomalaisen kuorma-autoyritysten kilpailukyky saataisiin kilpailijamaittemme tasolle ennen ulkomaisen kuljetuskiintiön vapauttamista.

Erilaiset ajoneuvojen mitat ja painot sekä toisistaan poikkeavat verotussäännökset ja kuljetusalan työaikasäännökset aiheuttavat kilpailuvääristymiä. Liikevaihtoverosta ja ulkomaisen ajoneuvojen oikeudesta käyttää verotonta polttoainetta aiheutuu suomalaisille kuljetusyrityksille lisäkustannuksia, joita kilpailijamaiden kuorma-autoyrittäjillä ei ole.

Euroopan yhteisössä ei ole vielä yhteistä painorajaa, mutta EY:n komissio on puhunut kansainväliseen liikenteeseen sovellettavien arvojen ottamisesta käyttöön myös kansallisesti. Jäsenmaiden painorajat ovat yleensä alhaisemmat kuin Pohjoismaissa. Eurooppalaisten alempien painojen käyttöönotto merkitsisi Suomessa lisäystä mm. kuorma-autokuljetusten kustannuksiin ja energiankulutukseen.

Mikäli komissio tekisi esityksen painorajojen

alentamisesta, se kohtaa vastustusta korkeampia arvoja sallivien jäsenmaiden taholta. Myös Ruotsi on ilmoittanut vastustavansa hanketta. Suomen tuotantorakenne ja varsinkin puunkuljetukset ovat erityinen syy, jonka vuoksi Suomen tulee pyrkiä säilyttämään nykyiset mitat ja painot. Valiokunta katsoo, että Euroopan yhteisön jäsenenä yhteistyössä muiden maiden kanssa, jotka soveltavat korkeampia painorajoja, Suomessa on paremmat mahdollisuudet vaikuttaa tältä osin sovellettavaan liikennepolitiikkaan.

Liikennevaliokunta pitää myös välttämättömänä, että ennen kuin arvonlisävero otettaneen käyttöön, valtioneuvosto ryhtyy kuljetustoiminnassa erillistoiimiin, joilla kotimainen kuorma-autoala saadaan verotuksellisesti samanarvoiseen asemaan kilpailijamaittemme yrittäjien kanssa.

Valiokunnan mielestä joukkoliikenteen kilpailuedellytykset on turvattava siirryttäessä arvonlisäverotukseen.

2.3 Alueellinen kuljetustuki

Tukitoimien käytölle Euroopan yhteisön jäsenyys luo samanlaiset puitteet, jotka syntyvät jo ETA-ratkaisun tuloksena. Saadun selvityksen mukaan Suomen nykyiset säännöt poikkeavat EY:n säännöistä vain teknisissä yksityiskohdissa ja alueellista kuljetustukea koskevaa lainsäädäntöä ollaan parhaillaan uudistamassa.

Liikennevaliokunta korostaa, että alueellinen kuljetustuki liittyy Suomen pohjoisen sijainnin ja pitkien kuljetusmatkojen aiheuttamiin erityisolosuhteisiin.

Liikennevaliokunta katsoo, että Suomelle on tärkeitä harvan asutuksen huomioon ottaminen ja että jatkossakin voidaan suunnata alueellisiin perustein tukea, joka tasoittaa kuljetuskustannuksia yrityksen syrjäisen sijainnin vuoksi aiheutuvasta haitasta.

Valiokunta toteaa vielä, että Suomen etujen mukaista on Euroopan yhteisön jäsenenä pyrkiä poistamaan kilpailijamaissa myönnettäviä meille haitallisia tukia.

2.4 Postipalvelut

Euroopan yhteisössä on tarkoitus valmistella suuntaviivat postitoiminnalle tulevaisuudessa. Työ on kesken komission telealan direktoraatissa.

Liikennevaliokunta katsoo, että on Suomen edun mukaista olla mukana luomassa postitoiminnalle sellaisia suuntaviivoja, missä otetaan huomioon köyhempien ja syrjäisten alueiden postipalveluiden järjestäminen ja rahoittaminen.

2.5 Merenkulun erityisolosuhteet

Suomen syrjäinen sijainti ja vaikeat talviset olosuhteet edellyttävät erityisiä toimenpiteitä Suomen aseman turvaamiseksi. Suomen tulisi edelleen voida omilla päätöksillään ohjata olosuhteisiimme sopivan kaluston käyttöä merikuljetuksissa ja matkustajaliikenteessä. Suomen ulkomaankaupan kannalta matkustajalauttaliikenteellä on suuri merkitys tavarankuljetuksissa. Nykyisin suurelta osin matkustajalauttoihin perustuva kuljetusjärjestelmämme on välttämättömän osa tavaraliikenneverkkoamme.

Matkustajalauttaliikenteessä on verovapaiden tuotteiden myynnillä suuri taloudellinen merkitys, ja se osaltaan tukee tavaraliikennettä. Verovapaista tuotteista saatavien tulojen nopea loppuminen heikentäisi varustamoiden kannattavuutta oleellisesti ja vähentäisi myös työpaikkoja. Suomen ja Ruotsin välisen matkustajalauttaliikenteen matkustustase on tällä hetkellä Suomen kannalta positiivinen. EY on päättänyt jatkaa verovapaiden tuotteiden kauppaa tämän vuosikymmenen loppuun, jolloin asia otetaan uudelleen tarkasteltavaksi.

Liikennevaliokunta katsoo, että kuljetustaloudellisista, työllisyyttä tukevista sekä matkustustaseen tasapainottamisesta johtuvista syistä Suomen tulisi toimia siten, että verovapaiden tuotteiden myynti matkustajalauttaliikenteessä olisi mahdollista jatkossakin.

Edelleen liikennevaliokunta katsoo, että talvi-merenkulusta, saaristo-olosuhteista ja ahtaista vaikeasti liikennöitävistä rannikkoväylistämme johtuvan suuren vahinkoriskin vuoksi tulisi aluevesillämme liikennöivästä kalustosta ja erityisesti väylämaksuista päätösvalta säilyttää kansallisena.

2.6 Audiovisuaaliset palvelut

Audiovisuaalisten palveluiden keskeiset osat sisältyvät ETA-sopimukseen. EY:n jäsenenä toiminta-alue laajenisi mm. tekniikan alueelle. Suomen mahdollisuudet vaikuttaa teräväpiirtotele-

vision (HDTV:n) standardeihin paransivat merkittävästi.

Tavoitteet tältä osin ovat ensi sijassa teollisuuspoliittiset. Vastakohtaisuutta on esiintynyt laitevalmistajien ja satelliittiteitse ohjelmaa lähettävien yritysten välillä. Liikennevaliokunta katsoo, että Suomi voisi EY:n jäsenenä nykyistä paremmin valvoa suomalaisen teollisuuden etuja päätettäessä HDTV-standardeista ja EY:n audiovisuaalisesta politiikasta yleensä.

2.7 Liikennepoliittikka

Euroopan yhteisön jäsenenä kuljetusten merkitys elinkeinopoliittisena kilpailutekijänä kasvaa. Kuljetusverkoston välityskyvyn lisääminen parantaa osaltaan kilpailukykyämme. Siksi kansainvälisten liikenneyhteyksien monipuolinen kehittäminen Euroopan yhteisön reunavaltiona on Suomelle erityisen tärkeitä. Ulkomaankau-

pan menestyksellisessä hoitamisessa on liikennepoliittikka avainasemassa.

Liikennevaliokunta pitää välttämättömänä, että Euroopan yhteisön jäsenyyteen valmistaudutaan tehokkaasti tekemällä laaja liikennepoliittinen kehittämissuunnitelma, joka koskee erityisesti joukkoliikennettä, yhdistettyjen kuljetusten tehostamista, Suomen liikenneverkkojen kytkemistä Euroopan yhteisön jäsenmaiden ja muihin ulkomaisiin verkostoihin sekä liikenteen kehittämistä ympäristönsuojelun näkökulmasta.

Poliittiset päätökset ja käytännön ratkaisut liikenne- ja viestintäsektorin sopeuttamiseksi uusiin olosuhteisiin on tehtävä mahdollisimman nopeasti.

Edellä esitetyn perusteella liikennevaliokunta esittää kunnioittavasti,

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

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saari, varapuheenjohtaja Kasurinen, jäsenet Antvuori, Hassi, Karhunen, Kohijoki, Lahikainen, M. Laukka-

nen, Myller, Mölsä, Rauramo, Renlund, Rossi, Rönholm, Suhonen ja Tennilä sekä varajäsen V. Laukkanen (osittain).

Eriäviä mielipiteitä

I

Liikennevaliokunnan enemmistön kannasta poiketen en yhdy valiokunnan kantaan, jonka mukaan Suomen tulisi hakea EY-jäsenyyttä, jonka etuja valiokunnan mietinnössä laajasti mainostetaan.

Kielteinen kantani perustuu keskeisesti siihen, että EY:stä on Maastrichtin joulukuun 1991 huippukokouksen päätöksellä päätetty rakentaa tiivis unioni, liittovaltio. Jäsenyys unionissa luonnollisesti kaventaisi erittäin paljon meidän omaa päätösvaltaamme. Demokratiavaje pahenisi, kun eduskunnan asema entisestäänkin heikentyisi ja kansalaisten vaikutusmahdollisuudet supistuisivat minimiin.

Liikennevaliokunnan mietinnössään esille ottamienkin asioiden osalta on tietysti tarpeen laaja, mitään maata syrjimätön kansainvälinen

yhteistyö. Yhteistyötä kuitenkin tulee ja myös voidaan harjoittaa niin, että viime kädessä me itse päätämme, mikä meille sopii, mikä ei. Suomessa tiedetään paremmin kuin Brysselissä olosuhteemme ja niiden edellyttämät ratkaisut. Ottamatta kantaa asiasisältöön olen varma, että osaamme Suomessa eduskunnassa päättää suuremmalla asiantuntemuksella kuin EY-komissiossa siitä, mikä on viisasta silloin, kun päätetään esimerkiksi rekkojen painorajoista Suomen teillä tai vaikkapa verottomasta myynnistä Suomen ja Ruotsin välisessä matkustajalautaliikenteessä.

EY:n ”uskontunnustus” on markkinavoimien uusi vapauttaminen. Jäsenyys merkitseekin varmaa muutosta toimilupolitiikkaan. Teletoinnin alalla avoimeen kilpaluun siirtymisestä

seuraisi jopa miljardien markkojen minusta ihan turhia päällekkäisinvestointeja. Tähän liittyy vielä se, että tele on tähän saakka rahoittanut Lapin ja muiden kehitysalueiden ja yleensäkin haja-asutusalueiden teletoiminnan kehityksen kaukopuhelujen tuotoilla. Kun nämä tuotot loppuisivat, menisi kehitysalueiden teletoiminnan kehittämislähtö rahoitusperusta. Jälkeenjääminen teletoiminnoissa puolestaan johtaisi maan alueellisen sisäisen epätasapainoisen kehityksen voimistumiseen.

Olen myös huolissani siitä, mihin ns. vapaaseen kilpailuun perustuva toimilupapolitiikka johtaisi televisiotoiminnan ja radiotoiminnan osalta. Kun ulkomaalaisilla tiedotusalan suuryhtiöillä olisi mahdollisuus perustaa Suomeen omia lähetyksensä tai ostaa suomalaisia tv-yhtiöitä ja radioasemia, voisi tämän seurauksena pahimmillaan olla suomalaisen tiedonvälityksen

ja kansallisen kulttuurin asemien merkittävä heikentyminen.

Vierastan EY:n päämäärän, ”poliittisen supermahdin” luomisen tavoittelun ohella myös sen toista perimmäistä tavoitetta: kiihdyttää talouskasvua mahdollisimman paljon ekologisista reunaehdoista välittelemättä. Muun muassa jo pelkästään ristiinkuljetusten seuraamuksena liikenne kasvaa voimakkaasti, minkä kielteiset seuraamukset ilmanlaadulle ja ympäristölle tiedetään. Pidän siis demokratian kaventumisen ohella myös ekologisista perusteista ”EY-ideologiaa” kestävämmänä.

Erittäin tärkeänä pidän sitä, että liikennevaliokunnan mietinnössä korostetaan kuljetustuen säilyttämistä. Jos se kielletään ja aluepolitiikka muutoinkin heikkenee vielä nykyisestäään, suomalaisten kehitysalueiden kohtalonsinfonia soi varmasti suruisaan loppuunsa saakka.

Helsingissä 28 päivänä helmikuuta 1992

Esko-Juhani Tennilä

II

Liikennevaliokunta on antanut lausuntonsa eduskunnan ulkoasiainvaliokunnalle valtioneuvoston selonteosta eduskunnalle EY-jäsenyyden vaikutuksista Suomelle. Valiokunta lähtee lausunnossaan pitkälti siitä, että Suomen tulisi jättää jäsenhakemuksensa EY:hyn mahdollisimman nopealla aikataululla tähtäimenään liittyä EY:n täysjäseneksi. Tätä varten valiokunta pitää tarpeellisenä valmistautua jäsenyyteen tehokkaasti ja laatia liikennepoliittinen kehittämissuunnitelma kuljetuksen, liikenneverkkojen ym. kytkemisestä Euroopan yhteisön jäsenmaiden ulkomaisiin verkostoihin.

Yhdyn pitkälti valiokunnan lausunnossaan esittämiin yksityiskohtaisiin näkemyksiin eri liikennepoliittisista kohdista. Valiokunnan lausunnossa tuodaan esille monia kannatettavia yksityiskohtia Suomen liikennealojen ja liikennepoliittikan suuntaviivoista lähivuosien aikana. Nämä näkökohdat ovat tarpeellisia ja ajankohtaisia, liittyimmepä EY:hyn tai pidättäydymme ETA-ratkaisussa. Suomen tulee pystyä sopeuttamaan liikennepoliittikkansa yleiseurooppalaiseen kehitykseen kaikissa mahdollisissa poliittisissa ja kauppapoliittisissa ratkaisuissa. Näin ollen valiokunnan hyväksymät kannanotot ovat valtaosaltaan oikeaan osuneet.

En kuitenkaan voi hyväksyä valiokunnan tarkeinta periaatteellista ratkaisua sen esittämässä lausunnossa ulkoasiainvaliokunnalle eli täysjäsenyyden kannattamista. Mielestäni Suomen kansainvälisoikeudellisesta itsenäisyydestä tullaan luopumaan, mikäli Suomi liittyy täysivaltaisena jäsenenä Euroopan yhteisöön. Näin varsinkin sen jälkeen, kun EY:stä on vähitellen tulossa tiettyjen valtioiden johdolla valtioliitto, jossa siihen kuuluvien kansakuntien itsenäisyys on käytännössä mitätöity. Näin ollen ratkaisun yhteydessä ollaan käytännössä luopumassa Suomen valtiollisesta itsenäisyydestä ja oikeudesta niin verotuksen, lainsäädäntövallan kuin monien muidenkin itsenäiselle valtiolle tunnusmerkillisten oikeuksien kannalta. Tätä päätöstä ei voi hyväksyä.

Mikäli Suomi tulee liittymään EY:n täysjäseneksi, tulee maamme lisääntyvien menojen ja vähenevien tulojen takia ajautumaan nykyistä heikompaan taloudelliseen tilaan. Pitempään jatkussa Suomesta tulee muodostumaan Euroopan eräänlainen köyhyysloukku, joka pakottaa tällä hetkellä eurooppalaisittain korkeatasoisen ja -laatuksen sosiaaliturvan asteittaiseen purkamiseen ja heikentämiseen. Näin ollen jäsenyydestä tulevat eniten kärsimään kaikkein hei-

koimmassa taloudellisessa ja yhteiskunnallisessa asemassa olevat henkilöt. Mahdolliset hyötynäkökohdat teollisuutta ja elinkeinoelämää yleensä silmällä pitäen ovat varsin epämääräiset ja osittain utopistiset. Mitään varmuutta tulevista jäsenyyden positiivista vaikutuksista ei ole tällä hetkellä saatavissa.

Katson, että valiokunnan olisi tullut lausunnossaan ulkoasianvaliokunnalle valtioneuvoston selonteosta EY-jäsenyyden vaikutuksista Suomelle ottaa kielteinen kanta EY:n täysjäse-

nyyteen. Eduskunnan päätöksen nojalla neuvoteltu ETA-ratkaisu olisi mielestäni ollut riittävä toimenpide Suomelle toistaiseksi ilman, että täysjäsenyyteen tähtääviin neuvotteluihin olisi tarvinnut ryhtyä. ETA:n avulla Suomi olisi myös liikennepoliittisesti, kuten valiokunnan lausunnossa varsin selkeästi todetaan, saanut lähes samat edut ja kohtelun kuin täysjäsenyydenkin ansiosta. Näin ollen täysjäsenyyden mukanaan tuomat lisähaitat verrattuna ETA-ratkaisuun ovat kohtuuttoman suuret.

Helsingissä 28 päivänä helmikuuta 1992

Hannu Suhonen