

EDUSKUNNAN
 LIIKENNEVALIOKUNTA

Helsingissä

4 päivänä toukokuuta 1990

Lausunto n:o 2

Ulkoasiainvaliokunnalle

Eduskunnan päätöksen mukaisesti ulkoasiainvaliokunta on kirjeellään 16 päivänä maaliskuuta 1990 pyytänyt liikennevaliokunnan lausunnon Suomen suhtautumista Länsi-Euroopan yhdentymiskehitykseen koskevasta valtioneuvoston selonteosta.

Asian johdosta ovat valiokunnassa olleet kuultavina kansliapäällikkö Juhani Korpela, osastopäällikkö Harri Cavén, toimistopäällikkö Reino Lampinen, ylitarkastaja Aila Salmi-nen ja yli-insinööri Matti Ylösjoki liikenneministeriöstä, ylitarkastaja Oili Rahnasto ympäristöministeriöstä, toimistopäällikkö Lars Lövkvist ilmailuhallituksesta, kansainvälisten asiain sihteerit Jukka Häkämies merenkulkuhallituksesta, johtaja Kari Lehtola kilpailuvirastosta, pääjohtaja Antti Potila Finnair Oy:stä, suunnittelupäällikkö Gunnar Bärlund Valtionrautateilta, ylijohtaja Reijo Svensson Telehallintokeskuksesta, tietoliikenneasiamies Hannele Pohjola Teollisuuden Keskusliitosta, toimitusjohtaja Per Forsskähl Suomen Varustamoyhdistyksestä, lakimies Pasi Pönkä Suomen Kaupunkiliitosta, energiainsinööri Kalevi Luoma Suomen Kunnallisliitosta, varatoimitusjohtaja Astrid Thors Finlands svenska kommunförbundista, varatoimitusjohtaja Risto Rusa-ma Suomen Kuorma-autoliitosta, hallintopäällikkö Matti Eronen Suomen Taksiliitosta, palkkasihteerit Pentti Keurulainen Metallityöväen Liitosta, puheenjohtaja Pertti Jyrkinen Postiliitosta, palkkasihteerit Hans Wikholm Suomen Sähköalan Työntekijäliitosta, diplomi-insinööri Jorma Paukkunen Suomen Teknisten Toimihenkilöjärjestöjen keskusliitosta, puheenjohtaja Pentti Kesseli Rautatieliäisten Liitosta, pääsihteerit Heikki Lakio Rautatievir-

kamiesliitosta, pääsihteerit Timo Tanner Veturi-miesten Liitosta, puheenjohtaja Rainer Partanen VR-Teknillisistä, puheenjohtaja Veikko Toivanen Rautateiden Insinööreistä ja lakimies Antti Rinne Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitosta.

Liikenne ja ympäristönsuojelu

Laajeneva yhdentymiskehitys lisää tavaravaihtoa ja henkilöiden liikkumista ja väistämättä siten myös liikennettä. Tästä syystä on syytä kiinnittää erityistä huomiota liikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen pienentämiseen. Valiokunta korostaakin henkilöliikenteen osalta joukkoliikenteen voimakasta kehittämistä ja pitää tärkeänä, että rautateiden ja linja-autoliikenteen kilpailuedellytyksiä kaikin tavoin tuetaan. Myös raskaita kuljetuksia tulee jatkuvasti pyrkiä siirtämään rautateille ja ns. yhdistettyjen kuljetusten käyttöä tulee lisätä. Valiokunta korostaa, että EES-säännöksistä ei saa muodostua estettä ympäristöpoliittisesti järkevien liikenteen tukitoimenpiteiden kehittämiseksi ja käytölle.

Suomessa vuosina 1990—1992 voimaan tulevat henkilöautojen pakokaasupäästöjen raja-arvot ovat eräiltä osin tiukemmat kuin EY:ssä omaksutut. Raskaiden dieselajoneuvojen päästöihin sovelletaan nykyisin samoja päästöjen raja-arvoja kuin EY:ssä, ja päästöjen vähentämisestä noin 20 prosentilla on tehty päätökset sekä Suomessa että EY:ssä. Lisäksi EY:ssä on parhaillaan käsiteltävänä raskaiden dieselajoneuvojen saastepäästöjen edelleen rajoittaminen USA:ssa noudatettavien saastennormien ot-

tamiseksi käyttöön jatkossa. Valiokunta pitää välttämättömänä, että EES-neuvotteluissa Suomelle taataan oikeus säilyttää EY-normeja tiukempi vaatimustaso henkilöautojen pakokaasupäästöjen osalta. Myös raskaiden ajoneuvojen osalta Suomelle tulee riippumatta EY:n päätöksistä varata mahdollisuus muiden EFTA-maiden kanssa ottaa käyttöön USA:ssa noudatettavat tiukemmat normit. Siltä osin kuin EY:n normit ovat Suomen normeja tiukemmat, Suomen tulee saattaa omat norminsa EY:n tasolle mahdollisimman nopeasti.

Maantiekuljetukset

Selonteossa on todettu, että EY luo sisäiset maantieliikennemarkkinat vapauttamalla maanteiden henkilö- ja tavarakuljetukset kaikista määrällisistä rajoituksista vuoden 1993 alkuun mennessä. Maantielikenteen lupapolitiikka, ajoneuvojen tekniset ominaisuudet sekä maantielikenteen verot ja maksut harmonisoidaan tasavertaisten kilpailuedellytysten luomiseksi. Eduskunnan käsittelyssä on parhaillaan EY-säännöksiä vastaava hallituksen esitys n:o 26 laiksi luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä.

Keskeinen kysymys maantiekuljetusten osalta on kotimaisten liikenteenharjoittajien kilpailukyyn turvaaminen. Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa toimivien kuorma-autojen kohdalla Suomessa rekisteröityjen kuorma-autojen osuus on 1980-luvulla pienentynyt 73 prosentista 47 prosenttiin. Myös tavaramäärillä mitattuna suomalaisten kuorma-autojen markkinaosuus on pienentynyt. Suomalaiset kuorma-autot ovat siten menettäneet selvästi markkinaosuuttaan ulkomaanliikenteessä.

Selonteossa on todettu, että vaikka suomalaisten ulkomaanliikenteenharjoittajien kilpailukykyä saadaankin parannetuksi maksamalla kaluston hintaan sisältyvää liikevaihtoveroa vastaavaa tukea, vaaditaan myös muita ratkaisuja. Valiokunta toteaa, että selonteon tekstinä huolimatta hallitus ei ole toistaiseksi huolehtinut kuljetuskaluston hintaan sisältyvää liikevaihtoveroa vastaavan tuen maksamisesta suomalaisille ulkomaanliikenteen harjoittajille. *Valiokunta edellyttääkin, että hallitus ryhtyy välittömästi toimenpiteisiin Suomen ulkomaanliikenteen kuljetuskaluston saattamiseksi verotuksellisesti kilpailijamaita vastaavaan asemaan maksamalla ulkomaanliikenteessä käy-*

tettävälle kuljetuskalustolle liikevaihtoveron suuruista tukea siihen saakka kunnes liikevaihtoverolainsäädännön uudistus on toteutunut. Samalla valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että myös muilta osin on huolehdittava siitä, että suomalaisen kuljetuskaluston kilpailuedellytykset ovat yhdenvertaiset ulkomaisen kuljetuskaluston kanssa. Tämä edellyttää muun muassa nykyisten polttoaineverotusta koskevien säännösten tarkistamista.

Rautatiekuljetukset

Selonteossa on todettu, että EY:n tarkoitus on järjestää rautateiden ja valtiovallan suhteet uudelleen. Valtiovalta vastaisi radanpidosta ja rautatiet harjoittaisivat liikennettä kaupallisin perustein ja maksaisivat radankäyttömaksua valtiolle. EY:n tarkoituksena oleva kilpailun ulottaminen rautateille merkitsisi erillisen rataviraston perustamista huolehtimaan muun muassa radanpidosta, asemista ja turvallisuusjärjestelyistä. Valtionrautatiet hoitaisivat vain kuljetukset ja maksaisivat ratamaksua kuten mahdolliset kilpailijatkin.

Valiokunta katsoo, että ei ole resurssien järkevän käytön kannalta perusteltua jakaa valtionrautateita kahteen erilliseen osaan, vaan liikelaitoksena toimivan Valtionrautateiden on yhtenäisenä hoidettava jatkossakin sekä liikennöintiä että radanpitoa. Samalla valiokunta korostaa, että investointeja rautateiden sähköistykseen, nopeuden nostoon, ratojen parantamiseen sekä kaluston uusimiseen tulee lisätä ja näin turvata valtionrautateiden kilpailukyky myös Euroopan yhdentymisestä aiheutuvassa muuttuvassa tilanteessa.

Lentoliikenne

Selonteossa on todettu, että EY:n liikenne-ministerit ovat sitoutuneet lentoliikenteen täyteen vapauttamiseen vuoden 1993 alkuun mennessä. Tämä lisää lentoyhtiöiden mahdollisuuksia lentohintojensa määrittämiseen ja kapasiteettinsa laajentamiseen. Myös liikenneoikeuksien saaminen helpottuu.

Suomen etujen mukaista on myötävaikuttaa eurooppalaisten ilmaliikennemarkkinoiden luomiseen ja siihen, että Eurooppaan luodaan kaikille lentoyhtiöille samat säännökset. Valiokunta korostaa, että on tärkeää nostaa Hel-

sinki-Vantaan lentokentän palvelut vastaa-
maan kansainvälistä tasoa ja parantaa näin
mahdollisuuksia esimerkiksi Japanista tai
USA:sta tulevien lentoreittien saamiseksi kul-
kemaan Suomen kautta. Myös muualla maassa
sijaitsevien lentokenttien palveluiden säilyttä-
minen ja kehittäminen on tärkeä osa yhteis-
kunnallista palvelutoimintaa, ja kenttien yllä-
pitoa tulee valiokunnan käsityksen mukaan
tarvittaessa edelleen tukea valtion budjettiva-
roin.

Audiovisuaaliset palvelut

Viestintäkulttuurin alalla on erityisesti 1980-
luvulla tapahtunut suuria muutoksia. Joukko-
viestinnällä on tänä päivänä keskeinen vastuu
kulttuurista. Viestintä tuo kulttuurin jokaisen
kansalaisen ulottuville. Parhaimmillaan televisi-
o voi sisällön runsauden ja monipuolisuuden
puolesta toimia kirjastoon rinnastettavana
kulttuurin välittäjänä ja tarjota tietoa, elämyk-
siä ja viihdettä niin lapsille kuin aikuisillekin.

Kansainvälisen ohjelmatarjonnan voimakas
kasvu on johtamassa kansallisten kulttuurien
yhdenmukaistumiseen ja köyhtymiseen. Oman
kulttuurin erityislaadun säilyttäminen ja kehittä-
minen on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää
kansallisen identiteetin olemassaololle. Koti-
maisen ohjelmatuotannon laadusta ja määrästä
on tullut koko viestintä- ja kulttuuripolitiikan
avainkysymyksiä.

Euroopan yhdentymisen korostaessa yhä
painokkaammin viestinnän vapaata kilpailua,
on kulttuuripoliittisesti erityisen tärkeää turva-
ta kansallisen yleisradiotoiminnan perusedelly-
tykset. Yleisradion toiminnan kehittämiseksi ja
ohjelmiston laadullisen tason ja monipuolisuuden
takaamiseksi koko maassa hallituksen tulee
huolehtia yhtiön toiminnan taloudellisen
pohjan vahvistamisesta muun muassa lupa-
maksupolitiikkaa uudistamalla.

Suomen audiovisuaalisen tuotannon koko-
naisuus muodostuu yleisradiosta, muista televisi-
otoimintaa harjoittavista televisioyhtiöistä,
kaapelitelesioyhtiöistä ja ulkopuolisista tuo-
tantoyhtiöistä. Viime vuosina monissa maissa
yleisradioyhtiöt ovat alkaneet lisääntyvässä
määrin hankkia ohjelmia ulkopuolisilta tuo-
tantoyhtiöiltä. Tällainen rakenteellinen kehitys
vahvistaa kansallisen tuotannon kokonaisuutta
ja lisää sen joustavuutta ja iskukykyä. Sillä on
myös alan ammattiryhmiä työllistävä vaikutus.

Suomen kokoisella kieli- ja markkina-alueel-
la ei ole mahdollista, että elokuva- ja televisio-
ohjelmatuotanto voisivat toimia kannattavasti
kotimarkkinoiden varassa. Audiovisuaalisen
tuotannon suuresta kulttuuripoliittisesta mer-
kityksestä ja tuotannon vaatimista taloudelli-
sista resursseista johtuu, että audiovisuaalisen
tuotannon lisääminen ja kehittäminen edellyt-
tää välttämättä julkista tukea.

Korkeatasoisen oman ohjelmatuotannon sa-
moin kuin kansallisen elokuvatuotannon ja
muun audiovisuaalisen tuotannon kehittämi-
nen on välttämätöntä, jotta Suomi voi täysi-
painoisesti osallistua eurooppalaiseen televisio-
alueeseen ja olla mukana kehittämässä kans-
ainvälistä kulttuurivaihtoa. Samalla Suomi
voi myös tuoda esiin kulttuurimme ominais-
piirteitä sekä tehdä tunnetuksi suomalaista elä-
mäntapaa ja kulttuuria. Tällä toiminnalla on
merkitystä laajemminkin Suomi-kuvan luomi-
sessa ja taloudellisen toimintamme kehittämi-
sessä.

Selonteossa on todettu, että EY:ssä on hy-
väksytty direktiivi televisiolähetystoiminnasta
ja Euroopan neuvostossa on hyväksytty kon-
ventio rajat ylittävistä televisiotoinnista.
Molemmat säännötöt tähtäävät yleisradiotoi-
minnan harmonisointiin ja yhtenäisen mark-
kina-alueen luomiseen. Tämä vaatii sellaisten
säännösten laatimista, jotka mahdollistavat
tietty ehdot täyttävien yleisradio-ohjelmien es-
teettömän lähettämisen, vastaanottamisen ja
edelleenlähettämisen. Tästä seuraa, että yksit-
tainen jäsenmaa ei voisi estää tai kieltää sään-
nöstönmukaisen ohjelman tai mainospalan
vastaanottamista.

Mainonnalle on Suomen kuluttajasuojalain-
säädannössä asetettu eräitä yleisiä vaatimuksia,
ja erityislaeissa on muun muassa lääke-, alko-
holi- ja tupakkamainontaa koskevia erityis-
säännöksiä. Suomessa on myös voimassa oh-
jelmien väkivaltaisuutta, mielenterveydellistä
vahingollisuutta ja epäsiiveellisuutta koskevia
säännöksiä. Valiokunta pitää ensisijaisen tär-
keänä, että hallitus pyrkii jatkossa sellaisten
kansainvälisten säännösten laatimiseen, joissa
otetaan mahdollisimman paljolti huomioon
Suomen lainsäädännössä asetetut kuluttajien
suojaamiseen tähtäävät näkemykset. Siltä osin
kuin kansainväliset säännökset eivät vastaa
Suomen säännöksiä, tulisi kuitenkin myös kan-
sallisen lainsäädännön soveltamismahdollisuus
EES-neuvotteluissa säilyttää.

Telepalvelut

Selonteossa on todettu, että Suomen vuonna 1987 uudistettu teletoimintalainsäädäntö on hyvin pitkälti samansisältöinen kuin vuodelle 1993 kaavailtu EY:n lainsäädäntö. Lisäksi eduskunnan käsittelyssä on parhaillaan hallituksen esitys n:o 18 televiestintää koskevan lainsäädännön muuttamisesta, joka tähtää Posti- ja telelaitoksen saattamiseen toimiluvan alaiseksi. EY:n lainsäädäntöön sopeutumiseksi ja kotimaisen kilpailun lisääntymisen takia Posti- ja telelaitoksen telemaksuja joudutaan edelleen alentamaan, mikä merkitsee valtion Posti- ja telelaitokselta edellyttämän tulostavoitteen alentamista.

Valiokunta pitää myönteisenä kehitystä, jonka seurauksena kaukopuhelu- ja telepalvelumaksujen taso nykyisestään merkittävästi alenee. Samalla valiokunta kuitenkin korostaa pitävänsä välttämättömänä, että hallitus toimilupapolitiikassaan huolehtii siitä, että haja-asutusalueen palvelut eivät jää määrältään tai laadultaan puutteellisiksi.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saari, varapuheenjohtaja Knuuttila (osittain), jäsenet Fred, Heikkinen, Kekkonen (osittain), Kohijo-

Alueellinen kuljetustuki

Kuljetusten alueellista tukemista koskevalla järjestelmällä on pyritty alentamaan kehitysalueilla sijaitsevien yritysten kuljetuskustannuksia ja siten parantamaan kehitysalueilla sijaitsevien yritysten toimintaedellytyksiä. Kuljetustukijärjestelmällä on myös pyritty tukemaan raskaiden kuljetusten siirtämistä rautateille siellä, missä se on ollut mahdollista. *Valiokunta pitää alue- ja liikennepoliittisesti välttämättömänä, että alueellisen kuljetustukijärjestelmän tavoitteiden edellyttämää toimintaa voidaan yhdentymiskehityksestä riippumatta jatkaa, ja edellyttää, että EES-neuvotteluissa varataan Suomelle mahdollisuus alueellisen kuljetustuen käyttämiseen myös tulevaisuudessa.*

Edellä esitetyn perusteella liikennevaliokunta esittää kunnioittavasti lausuntonaan,

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

Eriäviä mielipiteitä

I

Kuljettajien ajo- ja lepoaikojen osalta Suomen lainsäädäntö on EY-lainsäädäntöä huonompi. EY:ssä päivittäinen ajoaika on 9 tuntia, Suomessa 10 tuntia. ILO:n sopimuksessa kuljettajien ajoajaksi määritellään 8 tuntia.

Pidämme tärkeänä, että Suomi saattaa kuljettajien ajo- ja lepoaikojen osalta voimaan ensimmäisessä vaiheessa EY:n normit ja seuraavassa vaiheessa ratifioi ILO:n sopimuksen.

Helsingissä 4 päivänä toukokuuta 1990

Pertti Lahtinen

Esko-Juhani Tennilä

II

Euroopan yhteisön aluepolitiikan säännökset eivät sovellu Suomeen, jolle on ominaista syrjäinen sijainti, harva asutus, pitkät etäisyydet ja kylmä ilmasto. EY:n nykyiset säännökset ovat sellaisia, että Suomen mitkään alueet eivät ilmeisesti kuuluisi Euroopan talousalueen tukitoimien piiriin.

EY:n tarkoituksena on lisätä ja tehostaa kansallisten aluepoliittisten toimien valvontaa ja ohjausta. Valvonnan tavoitteena on, ettei kansallinen aluepolitiikka ole ristiriidassa EY:n omaksuman aluepoliittisen linjan kanssa. Periaatteena on, ettei eri jäsenmaiden harjoittama

kansallinen aluepoliittinen tukitoiminta vääristä yritysten välistä kilpailutilannetta yhteisön sisällä. Kilpailua vääristäviä tilanteita pyritään poistamaan karsimalla tukia ja muutoinkin harmonisoimalla kansallista aluepolitiikkaa.

Edellä oleva huomioon ottaen Suomen harjoittama nykyisen kaltainen aluepolitiikka voi vaarantua. Tämän vuoksi katsomme,

että valiokunnan lausunnon alueellista kuljetustukea koskeva luku olisi tullut hyväksyä näin kuuluvana:

"Aluepolitiikka ja alueellinen kuljetustuki

Alueellisesti tasapainoisen kehityksen turvaamiseksi on kansallisen aluepolitiikan harjoittaminen Suomelle tärkeää. Tämän turvaaminen on määriteltävä keskeiseksi ehdoksi varsinainen neuvottelujen alkaessa.

Kuljetusten alueellista tukemista koskevalla järjestelmällä on pyritty alentamaan kehitysalueilla sijaitsevien yritysten kuljetuskustannuksia ja siten parantamaan kehitysalueilla sijaitsevien yritysten toimintaedellytyksiä. Kul-

jetustukijärjestelmällä on myös pyritty tukemaan raskaiden kuljetusten siirtämistä rautateille siellä, missä se on ollut mahdollista. Valiokunta edellyttää, että alueellisen kuljetustukijärjestelmän tavoitteiden vaatimaa toimintaa voidaan yhdentymiskehityksestä riippumatta jatkaa ja että EES-neuvotteluissa varataan Suomelle mahdollisuus alueellisen kuljetustuen käyttämiseen myös tulevaisuudessa."

Helsingissä 4 päivänä toukokuuta 1990

Kauko Heikkinen
Aapo Saari

Esko-Juhani Tennilä
Markku Lehtosaari

III

Vuonna 1989 säädetyssä tieliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevassa laissa on määriteltä Suomessa noudatettavat kuljettajien ajo- ja lepoajat, jotka poikkeavat Euroopan yhteisön säädöksistä. Suomen erityisolosuhteet, kuten pitkät välimatkat ja vaikeat luonnonolosuhteet aiheuttavat sen, etteivät Euroopan yhteisön säädökset näiltä osin sovellu tänne.

Helsingissä 4 päivänä toukokuuta 1990

Markku Lehtosaari

Aapo Saari

Kauko Heikkinen

Tämän vuoksi katsomme,

että valiokunnan lausunnossa olisi tullut edellyttää, että EES-neuvotteluissa varataan Suomelle mahdollisuus kansallisiin säädöksiin ajo- ja lepoaikojen osalta.

