

EDUSKUNNAN
LIIKENNEVALIOKUNTA

Helsingissä

27 päivänä toukokuuta 1994

Lausunto n:o 2

Ulkoasiainvaliokunnalle

Eduskunta on lähettäessään 3 päivänä toukokuuta 1994 hallituksen esityksen n:o 56 ETA-sopimuksen pöytäkirjan 47 ja tiettyjen liitteiden muuttamista koskevan ETA:n sekakomitean päätöksen n:o 7/94 eräiden määräysten hyväksymisestä ulkoasiainvaliokuntaan samalla määrännyt, että liikennevaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa ulkoasiainvaliokunnalle.

Asian johdosta ovat valiokunnassa olleet kuultavina ylijohtaja Harri Cavén, toimistopäällikkö Hannu Pennanen, apulaisosastopäällikkö Raimo Kurki ja hallitusneuvos Jaakko Pohjola liikenneministeriöstä.

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

Liikenteen ja viestinnän asema osana Euroopan talousaluetta ja Euroopan unionin sisämarkkinoiden muodostamista on saanut merkittävän sijan. Liikennepalvelut on pyritty vapauttamaan kaikista tarjontaan liittyvistä määrällisistä sekä yritysten kansallisuuteen tai sijoituspaikkaan liittyvistä rajoituksista. Viestinnässä, erityisesti telealalla, pyritään mahdollisimman laajaan palveluiden vapauttamiseen ja jäsenvaltioiden televerkkojen yhteensopivuuteen.

Liikennevaliokunta kuvaa lausunnossaan hallituksen esityksestä kunkin liikennemuodon erikseen ja käsittelee lisäksi Suomen lainsäädäntöä ja sen muutostarpeita sekä huomauttaa joidenkin alojen erityisongelmista.

Sisämaanliikenteessä yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin (92/106/ETY) tarkoituksena on vähentää yhteisön maanteiden ruuhkautumista ja vähentää tieliikenteen ympäristöhaittoja. Tavoitteena on siirtää tavarakuljetuksia maanteiltä muille vähemmän ruuhkautuneille liikennemuodoille, erityisesti rautateille. Direktiiviä koskevat muutokset toteutetaan Suomen velolainsäädännössä ja asiaa koskeva hallituksen esitys käsitellään siten valtiovarainvaliokunnassa.

Maantieliikenteessä on annettu neuvoston direktiivi (91/671/ETY) liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Direktiivi velvoittaa eräin poikkeuksin käyttämään turvavyötä alle 3,5 tonnin painoisissa ajoneuvoissa. Lisäksi edellytetään lasten istumista ensisijaisesti turvaistuimessa. Suomen lainsäädännön mukauttaminen tähän direktiiviin edellyttää muutoksia tieliikennelain 88 §:n säännöksiin. Muutosehdotukset sisältyvät liikennevaliokunnassa käsiteltyyn hallituksen esitykseen n:o 80 tieliikennelain muuttamisesta (LiVM 8).

Neuvoston direktiivi (91/439/ETY) yhteisön ajokortista edellyttää yhteisön ajokorttijärjestelmien yhdenmukaistamista. Yhteisön mallin mukainen kansallinen ajokortti tunnustetaan jäsenvaltioissa vastavuoroisesti. Direktiivi edellyttää muutoksia Suomen tieliikennelakiin. Muutosehdotukset sisältyvät em. hallituksen esitykseen n:o 80, joka on valiokunnassa hyväksytty (LiVM 8).

Neuvoston asetukset (ETY) n:ot 881/92, 3916/90 ja 3118/93 koskevat jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoillepääsyä, tavaraliikenne-markkinoiden kriisitilanteessa toteutettavia toimenpiteitä sekä edellytyksiä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa. Mainitut asetukset edellyttävät joitakin muutoksia luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä annettuun lakiin (342/91). Muutokset sisältyvät hallituksen esitykseen n:o 79, jonka liikennevaliokunta on käsitellyt (LiVM 7).

Neuvoston asetukset (ETY) n:ot 684/92 ja 2454/92 edellyttävät yhteisiä sääntöjä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä. Asetuksella pyritään mm. takaamaan kaikkien jäsenvaltioiden liikkeenharjoittajille pääsy yhteisön sisäisille kansainvälisille liikennemarkkinoille ilman

kansallisuuteen tai sijoittumispaikkaan perustuvaa syrjintää. Myös maanteiden henkilöliikenteen kabotaasiliikenteen rajoitukset pyritään vaihteittain poistamaan. Suomessa on tarkoitus toteuttaa vaadittavat muutokset henkilöliikennelainsäädännön uudistamisen yhteydessä. Muutosehdotukset sisältyvät hallituksen esitykseen n:o 52, joka on parhaillaan liikennevaliokunnan käsiteltävänä.

Rautatieliikenteestä on annettu neuvoston direktiivi (91/440/ETY) yhteisön rautateiden kehittämisestä. Jäsenvaltiot velvoitetaan mm. takamaan rautatieyrittäjille riippumaton asema erityisesti liikkeenjohdon, hallinnon ja talouden osalta, minkä mukaisesti niiden varat, talousarviot sekä kirjanpito on erotettava valtionhallinnosta. Radanpidon hallinto velvoitetaan erottamaan vähintään kirjanpidollisesti kuljetuspalvelujen hallinnosta. Lisäksi jäsenvaltioiden rataverkon käyttöä vapautetaan. Edelleen direktiivi edellyttää rautatieyrittäjille vapaampaa henkilöstöpolitiikkaa. Rautatieyrittäjillä on oltava vapaus päättää henkilöstöään, varojaan ja hankintojaan koskevista asioista.

Suomen valtionrautateiden asema perustuu liikelaitoslakiin (627/87), Valtionrautateista annettuun lakiin (747/89) sekä Valtionrautateista annettuun asetukseen (748/89). Maa-alueiden osalta Valtionrautateihin sovelletaan lakia oikeudesta luovuttaa valtion maaomaisuutta ja tuloa tuottavia oikeuksia (687/78) sekä lain nojalla annettua asetusta (693/78).

Kuljetustoiminnan ja radanpidon kirjanpidollinen erottaminen on suppeassa muodossa toteutettu liikelaitosuudistuksen yhteydessä ja Valtionrautateista annettua lakia on muutettu siten, että kansainvälinen liikenne rataverkolla on mahdollista (HE 318/1993 vp, LiVM 1/1994 vp). Rautateitä koskevat säännökset on muutoin muutettava ja tarkistettava vastaamaan EU:n lainsäädäntöä. Muutokset olisi tehtävä liikelaitoslakiin, VR-lakiin sekä oikeudesta luovuttaa

valtion maaomaisuutta ja tuloa tuottavia oikeuksia annettuun lakiin. Liikenneministeriössä selvitetään parhaillaan valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti Valtionrautateiden yhtiöittämistä vuoden 1995 aikana. Mikäli yhtiöittäminen toteutuu, poistuvat useat edellä esitetyt lainmuutostarpeet, jotka koskevat Valtionrautateitä liikelaitoksena.

Meriliikenteessä neuvoston direktiivi (93/75/ETY) koskee vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevia vähimmäisvaatimuksia niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa sieltä. Direktiiviä koskevat muutokset Suomen lainsäädäntöön sisältyvät hallituksen esityksiin n:o 73 laiksi aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta ja n:o 74 laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Liikennevaliokunta on mietinnöissään (LiVM 5 ja 6) ehdottanut, että molemmat lakiehdotukset hyväksyttäisiin muuttamattomina.

Meriliikenteen osalta muutoin liikennevaliokunta kiirehtii meriliikenteen kabotaasikuljetusten vapauttamista. Valiokunta katsoo, että merenkulun kabotaasin vapauttaminen on Suomelle erittäin tärkeää. Suomalaiselle tonnistolle kabotaasin vapautuminen antaa mahdollisuuden tarjota palveluja ETA-valtioiden rannikko- ja saaristoliikenteessä. Liikennevaliokunta katsoo, että kabotaasin vapauttaminen on tuotava painokkaasti esille ETAA koskevista jatkaneuvotteluista.

Sisävesiliikenteen, siviili-ilmailun ja teletoiminnan osalta hallituksen esitys ei edellytä lainsäädäntöä.

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, varapuheenjohtaja Kasurinen, jäsenet Antvuori,

Hassi, Karhunen, Myller, Rauramo, Renlund, Rönholm, Suhonen ja Vehkaoja sekä varajäsenet Kauppinen ja Vuorensola.