

**Liikennevaliokunnan mietintö n:o 5 hallituksen esityksestä laiksi
kuljetusten alueellisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunta on 4 päivänä toukokuuta 1993 lähettänyt liikennevaliokunnan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen n:o 35.

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina kauppa- ja teollisuusministeri Pekka Tuomisto, osastopäällikkö Olavi Änkö, teollisuusneuvos Heikki Vesa ja hallitusneuvos Sakari Arkio kauppa- ja teollisuusministeriöstä, neuvotteleva virkamies Pekka Urjanheimo sisäasiainministeriöstä, piiripäällikkö Seppo Koivupuro Järvi-Suomen merenkulkupiiristä, tavaraliikennejohtaja Henri Kuitunen Valtionrautateiltä, toimitusjohtaja Alpo Naski Suomen Satamaliitosta, teollisuuspoliittinen asiamies Pentti Bruun Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitosta, aluepäällikkö Auvo Muraja Kuopion Kauppakamarista, osastopäällikkö Markku Maukonen Suomen Kuorma-autoliitto ry:stä, johtaja Pentti Juvakka Veitsiluoto Oy:stä ja laivastoimintojen johtaja Antti Vehviläinen Enso-Gutzeit Oy:stä. Kirjallisen lausunnon ovat valiokunnalle antaneet Oulun lääninhallitus ja Suomen Pientonnistoyhdistys ry.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että lain soveltamisalaa supistetaan siten, että kuljetustuen piiriin kuuluisivat tavarankuljetukset, jotka alkavat kehitysalueen ensimmäiseltä ja toiselta perusvyöhykkeeltä. Lisäksi ehdotetaan, että Saimaan kanavan kautta tapahtuvien laivakuljetusten tuen suuruus yhdenmukaistetaan vastaavien meritse tapahtuvien laivakuljetusten tukeen nähden. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1993.

Liikennevaliokunnan mielestä hallituksen esitys ei ole kaikilta osin onnistunut, vaikka

päättävöite onkin valtion menojen karsiminen julkisen talouden tasapainon parantamiseksi. Erityisesti liikennepoliittiset seuraamukset tämän esityksen johdosta ja alueellisen tuen uudistamisen näkökulmasta on puutteellisesti selvitetty. Ehdotuksen perusteluissa olisi tullut selvittää ja myös tulevassa aluepoliittisen lainsäädännön kokonaisuudistuksen valmistelussa on tarkemmin selvitettävä muutosten ohjaava vaikutus ja se, miten uudistukset vaikuttavat kuljetusmäärien jakautumiseen eri kuljetusmuotojen välillä. Myös hallituksen tavoitteet tältä osin olisi tuotava selkeästi esiin.

Liikennevaliokunnan mielestä kuljetusten alueellista tukea jatkossa uudistettaessa tulisi tarkoin tutkia, mitkä ovat liikennepoliittiset tavoitteet, kun tehdään uusia kuljetustuen jakomääritelmiä ja jakoperusteita.

Liikennevaliokunta ehdottaa, että hallituksen esitystä muutetaan siten, että kuljetustuen piiriin kuuluisi ensimmäisen ja toisen perusvyöhykkeen lisäksi kolmas perusvyöhyke. Valiokunnan mielestä muutos vastaa paremmin kuljetustuen tavoitteita, joiden mukaan kuljetusetäisyys olisi merkittävin kriteeri tukea annettaessa.

Osin hallituksen esityksessä mainituista syistä ja saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää lakiehdotusta tarpeellisena ja puoltaa sen hyväksymistä seuraavin korjauksin.

Valiokunta ehdottaa kunnioittaen,

*että lakiehdotus hyväksyttäisiin näin
kuuluvana:*

Laki

kuljetusten alueellisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan kuljetusten alueellisesta tukemisesta 18 päivänä joulukuuta 1981 annetun lain (954/81) 1 §, 2 §:n 1 momentin 4 kohta, 8 §:n 1 momentti, 10 §:n 1 ja 2 momentti ja 12 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 1 § 15 päivänä joulukuuta 1989 annetussa laissa (1111/89) ja 10 §:n 1 momentti 21 päivänä joulukuuta 1984 annetussa laissa (901/84), *sekä lisätään lakiin uusi 12 a § seuraavasti:*

1 §

Suomessa suoritettavista tavarankuljetuksista, jotka alkavat aluepolitiikasta annetussa laissa (1168/88) tarkoitetulta (*poist.*) *kehitysalueelta*, maksetaan valtion varoista kuljetustukea siten kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Kuljetustukea maksetaan:

4) laivalla suoritettavista kotimaahan suuntautuvista rannikkokuljetuksista ja ulkomaille suuntautuvista vientikuljetuksista:

a) jotka alkavat Merikarvian kunnassa ja sen pohjoispuolella sijaitsevista Pohjanlahden satamista tai laivauspaikoista;

b) jotka alkavat muualla (*poist.*) *kehitysalueella* olevassa kunnassa sijaitsevasta satamasta tai laivauspaikasta ja koskevat kunnassa valmistettuja tuotteita; tai

c) jotka alkavat Saimaan vesistöalueen satamista tai laivauspaikoista ja tapahtuvat Saimaan kanavan kautta.

Kuljetettu matka kilometriä	Tuki- prosentti	Tukiprosentti 2 §:n 2 momentissa tarkoi- tettuihin laivakulje- tuksiin liittyvissä kuljetuksissa
101— 115	—	5
116— 130	—	7
131— 160	—	10
161— 210	—	12
211— 260	—	15
261— 280	5	17
281— 300	9	20
301— 330	12	20
331— 400	15	20
401— 440	17	20
441— 500	20	20
501— 540	22	22
541— 600	25	25
601— 640	28	28
641— 700	30	30
701— 800	32	32
801— 900	34	34
901—1000	36	36
1001—1140	38	38
yli 1140	40	40

8 §

Kuljetustukea maksetaan (*poist.*) *kehitysalueella* jalostettujen tuotteiden jalostuspaikalta alkavasta kuljetuksesta.

Kehitysalueen ensimmäiseltä perusvyöhykkeeltä alkavista kuljetuksista maksetaan 1 momentissa tarkoitettu tuki *kuudella* prosenttiyksiköllä korotettuna ja *toiselta perusvyöhykkeeltä* alkavista kuljetuksista *kolmella* prosenttiyksiköllä korotettuna.

10 §

Kuljetustuen määrä, *siten kuin 12 a §:ssä tarkemmin säädetään*, on 7 §:ssä tarkoitettusta kuljetusmaksusta *kehitysalueen kolmannelta tuki-alueelta* alkavista (*poist.*) kuljetuksista:

12 §

Kuljetustuen määrä, *siten kuin 12 a §:ssä tarkemmin säädetään*, on 2 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa laivakuljetuksissa:

	mk/tonni		mk/tonni
1) Kalajoen kunnassa ja sen pohjoispuolella sijaitsevista Pohjanlahden satamista tai laivauspaikoista sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvissa <i>laivakuljetuksissa</i> Joensuun satamasta ja sen pohjoispuolella olevista satamista tai laivauspaikoista (<i>poist.</i>)	16,30	3) muualla <i>kehitysalueella (poist.)</i> olevassa kunnassa sijaitsevasta satamasta tai laivauspaikasta alkavista laivauksista, jotka koskevat kunnassa valmistettuja tuotteita	8,30
2) Merikarvian kunnassa sekä sen ja Kalajoen kunnan välillä sijaitsevista Pohjanlahden satamista tai laivauspaikoista sekä muista kuin 1 kohdassa tarkoitetuista Saimaan vesistöalueen satamista tai laivauspaikoista alkavista <i>kuljetuksista</i> ...	8,30		

12 a §

Kuljetustuen määrästä, joka on laskettu 10 ja 12 §:n mukaisesti, vähennetään ennen tuen maksamista 25 prosenttia.

Voimaantulosäännös

(Kuten hallituksen esityksessä)

Helsingissä 9 päivänä kesäkuuta 1993

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saari, varapuheenjohtaja Kasurinen, jäsenet Antvuori, Kohi-

joki, Lahikainen, M. Laukkanen, Myller, Rauramo, Renlund, Rönholm ja Tennilä sekä varajäsenet Heikkinen, Kalli ja Seivästö.

Vastalauseita

I

Kuljetusten alueellista tukemisesta koskevan määräaikaisen lain muuttamiselle ei tässä vaiheessa löydy perusteita.

Nykyinen laki on määräaikainen ja sen voimassaoloaika päättyy jo 31.12.1993. Siksi ei ole syytä muuttaa määräaikaista lakia vähän ennen sen voimassaolon päättymistä.

Lakiesityksen perustelujen mukaan koko aluepoliittinen aluejako uudistetaan vuoden 1994 alusta. Katsomme, että kuljetusten alueellista tukipolitiikkaa tulee tarkastella samassa yhteydessä.

Emme pidä myöskään hyvänä menettelynä, että valtiontalouden sinänsä hyväksyttävistä säästöpäätöksistä johtuvaan lakiin sisältyy ennakoivia periaatteellisia linjauksia tulevasta alueellisesta tukipolitiikasta.

Laissa ennakoidaan EY:n vaikutuksia taval-la, jotka kaventavat olennaisesti neuvotteluvaraamme.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hylättäisiin.

Helsingissä 9 päivänä kesäkuuta 1993

Anna-Liisa Kasurinen
Riitta Myller

Erja Lahikainen
Mikko Rönholm

II

Kuljetustuki on erittäin merkittävä ja hyvin toimiva aluepolitiikan väline. Se on "täsmätukea", joka tasoittaa kuljetuskustannusten eroja tuotantolaitoksesta päämarkkinoille. Erot laajassa maassa ovat kuljetuskustannusten osalta tunnetusti huomattavan suuria. Leikkaamalla kuljetustukea hallitus siis heikentää aluepolitiikkaa. Näin tapahtuu tilanteessa, jossa yritysten tukeminen suoraan ja välillisesti on muutoinkin voimakkaasti lisääntynyt ja lisääntyy edelleen.

Valiokunnan enemmistön hallituksen esitykseen tekemä muutos "juustohöylän" käyttöön-

otosta kuljetustuen leikkaamisessa vaikuttaa kaikkein kielteisimmin kaikkein kauimpana eli siis pohjoisessa oleviin yrityksiin ja niiden kilpailuasemaan. On omalaatuista, että kehitysalueilta laajan tuen saanut keskustapuolue on aloitteellisenä voimana pohjoista kohtaan suuntautuvissa toiminna mukana.

Edellä olevan perusteella ehdotankin,

että valiokunnan mietintöön sisältyvä lakiehdotus hylättäisiin.

Helsingissä 9 päivänä kesäkuuta 1993

Esko-Juhani Tennilä