

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Suomen lipun alla toimivan kauppalaivaston kilpailukyky suhteessa tärkeimpiin kilpailijamaihin on heikentynyt merkittävästi näissä maissa toteutettujen merenkulun tukitoimenpiteiden johdosta. Jos Suomessa ei ryhdytä vastaaviin merenkulun edistämistoimenpiteisiin, on todennäköistä, että Suomen kauppalaivaston siirtäminen ulkomaan lipun alle käynnistyy uudelleen. Tämän epäsuotavan kehityksen estämiseksi ehdotetaan annettavaksi laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä.

Esityksen mukaan Suomen lipun alla purjehtiville lastialuksille, jotka työllistävät pääasiallisesti suomalaisia merenkulkijoita, maksettaisiin vuoden 1991 alusta kolmen vuoden ajan suoraa valtion avustusta. Avustuksen määrä olisi enintään 50 000 markkaa vuodessa kutakin aluksella työskentelevää merenkulkijaa kohden. Avustuksen ulkopuolelle jäisivät matkustaja- ja risteilyalukset sekä yksinomaan kolmansien maiden välisiä lasteja kuljettavat alukset. Myöskään pelkästään kotimaan rannikkokuljetuksia hoitaville aluksille avustusta ei voisi

maksaa. Avustuksen piiriin tulisi arviolta 55—60 alusta ja avustuksen maksamiseen tarvittaisiin vuosittain noin 80 miljoonaa markkaa.

Avustusta haettaisiin kirjallisesti liikenneministeriöltä, joka myös myöntäisi avustukset. Avustuksen saajan tulisi sitoutua toiminnan jatkamiseen Suomen lipun alla vähintään kolmen vuoden ajaksi siitä kun viimeinen avustuserä on maksettu.

Ehdotettu avustus olisi ainoastaan väliaikainen ratkaisu Suomen merenkulun toimintaedellytysten turvaamiseksi. Avustuksen voimassaoloaikana tultaisiin selvittämään sellaisia muita merenkulun edistämistoimenpiteitä, joissa otetaan huomioon kilpailijamaissa toteutetut järjestelyt ja jotka mahdollistavat ehdotettua pysyvämmällä pohjalla merenkulun harjoittamisen edellytykset Suomen lipun alla.

Esitys liittyy valtion vuoden 1991 tulo- ja menoarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 1991 alusta.

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Nykyinen tilanne

Ulkomaanliikenteessä toimivan Suomen kauppalaivaston (yli 500 bruttorekisteritonin alukset) vetoisuus pieneni vuosina 1984—1987 noin 2,36 miljoonasta bruttorekisteritonista noin 0,85 miljoonaan bruttorekisteritonniin eli noin 65 %. Vastaavasti alusten lukumäärä väheni noin 190 aluksesta noin 100 alukseen.

Vuonna 1988 kauppalaivaston pieneneminen pysähtyi ja vuonna 1989 se on jälleen kääntynyt hienoiseen kasvuun. Tällä hetkellä ulkomaanliikenteen kauppalaivastoon kuuluu 110 alusta (yli 500 bruttorekisteritonin alukset), joiden vetoisuus on noin 1 miljoonaa bruttorekisteritonnia, eli tonnisto on saman suuruinen kuin 1960-luvun puolivälissä.

Matkustaja-autolauttoja ja risteilyaluksia sekä pientonnistoa lukuunottamatta suomalaiset varustamat eivät viime vuosina ole paljoakaan uusineet tonnistoaan. Tällä hetkellä on tilauksessa noin 10 lastialusta, joista suurin osa on pientonnistoaluksia (alle 2 000 bruttorekisteritonnia). Useilla varustamoilla on kuitenkin suunnitelmia uusia tonnistoaan.

Syynä kauppalaivaston nopeaan pienenemiseen oli kansainvälisessä merenkulussa 1980-luvulla pitkään jatkunut tonniston ylikapasiteetti, minkä seurauksena rahtitaso ei ollut riittävä kattamaan korkean kustannustason maiden alusten kustannuksia. Vuoden 1984 lopulla alkaneen ulosliputuksen seurauksena noin 70 suomalaista lastialusta on myyty ulkomaille perustetun tytäryhtiön omistukseen. Tämän lisäksi useita aluksia on siirtynyt kokonaan pois suomalaisesta omistuksesta.

Vuosina 1984—88 suomalaisten alusten tulot ulkomaanliikenteestä vähenivät 1 186 miljoonaa markkaa eli 5 041 miljoonasta markasta 3 855 miljoonaa markkaan (23,5 %). Matkustaja-alusten tulot kasvoivat lähes 300 miljoonaa markkaa, kun taas lastialusliikenteen kohdalla tulojen lasku vuosina 1984—88 oli noin 1 330 miljoonaa markkaa (42 %). Tällä hetkellä matkustajaliikenteen tulot ovat jo yli puolet merenkulun kokonaistuloista. Kehitys

on johtanut samalla siihen, että Suomen kuljetustase, jonka tuloista noin 2/3 muodostuu merenkulun tuloista, heikkeni selvästi vuosina 1985—87.

Kauppamerenkulun merkitys työllistäjänä on myös vähentynyt nopeasti. Kun varustamoyhdistysten jäsenvarustamat vuoden 1984 alussa tarjosivat 5 367 laivapaikkaa, niin syyskuussa 1989 luku oli enää 2 900. Kauppalaivoilla noudatettava vuorottelu huomioon ottaen vähennys oli noin 4 500 työpaikkaa eli noin 50 %. Ulkomaanliikenteen kauppalaivasto työllistää tällä hetkellä noin 6 500 merenkulkijaa vuodessa. Näistä suurin osa toimii matkustaja-aluksilla ja matkustaja-autolautoilla.

### 2. Kehitys muissa maissa

#### 2.1. Ruotsi, Norja ja Tanska

Muissa pohjoismaissa oman kauppalaivaston voimakas supistuminen niin sanotun ulosliputuksen seurauksena 1980-luvulla on johtanut toimenpiteisiin oman merenkulkuelinkeinoon ylläpitämiseksi. Norjaan ja Tanskaan on perustettu niin sanotut kansainväliset alusrekisterit ja Ruotsissa tuetaan Ruotsin lipun alla purjehtivia aluksia suoralla avustuksella.

Peruste *Norjassa* toteutetulle merenkulkupoliittiselle ratkaisulle oli Norjan lipun alla purjehtivan kauppalaivaston nopea pieneneminen ja huoli siitä, että merenkulkuelinkeino vähitellen katoaa maasta. Norjassa haluttiin säilyttää merenkulullinen toimintaympäristö. Tavoitteen toteuttamiseksi Norjassa perustettiin Norjan kansainvälinen alusrekisteri (Norsk internasjonalt skipsregister, NIS), joka aloitti toimintansa 1 päivänä heinäkuuta 1987.

NIS-rekisteri tarjoaa kustannustasoltaan kilpailukykyisen ratkaisun rekisteröidä aluksia Norjan lipun alle. Alusten miehityskustannuksia on voitu ratkaisevasti alentaa, sillä rekisteri mahdollistaa ulkomaisten merenkulkijoiden palkkaamisen heidän kansallisilla ehdoillaan. Toiseksi merenkulkijoiden verotussäädöksiä on

muutettu siten, että halvan palkkatason maista tulevat merenkulkijat eivät käytännössä maksa veroa tuloistaan. Ulkomaalaisten osuus NIS-aluksilla työskentelevistä merenkulkijoista on noin 80 %.

NIS-aluksat purjehtivat Norjan lipun alla ja ovat Norjan tuomiovallan alaisia. Periaatteena on, että aluksilla noudatetaan Norjan ratifioimien kansainvälisten sopimusten velvoitteita meriturvallisuuden ja työolosuhteiden osalta.

NIS-rekisteriä edeltäneen kymmenen vuoden aikana Norjan kauppalaivasto pieneni 47 miljoonasta kuolleesta painotonnista (dwt) 9 miljoonaan. Tällä hetkellä Norjan lipun alla purjehtiva tonnisto on jo noin 36 miljoonaa kuollutta painotonnina. Merenkulkijoiden lukumäärän väheneminen tapahtui ennen NIS-rekisterin perustamista. Sen jälkeen norjalaisten merenkulkijoiden (erityisesti päällystön) määrä on taas alkanut kasvaa.

*Tanskassa* perustettiin kansainvälinen alusrekisteri (Danske Internationalt Skibsregister, DIS) 18 päivänä heinäkuuta 1988. Rekisteri ei ole Norjan tavoin niin sanottu avoin rekisteri, vaan tarkoitettu ainoastaan tanskalaisille varustamoille. Peruste rekisterin perustamiselle oli sama kuin Norjassa eli haluttiin pysäyttää uhkaavasti alkanut kauppalaivaston pieneminen ja säilyttää maassa merenkulullinen toimintaympäristö. Rekisterin perustamisen jälkeen tanskalaiset varustamat ovat siirtäneet jo yli 50 alusta takaisin Tanskan lipun alle.

DIS-rekisteri sisältää saman perusratkaisun kuin norjalainen NIS-rekisteri, eli rekisteriin merkityillä aluksilla sallitaan ulkomaisten merenkulkijoiden palkkaaminen heidän kansallisilla ehdoillaan. Samalla on tehty muutoksia verolainsäädäntöön, sillä DIS-aluksella työskentelevä tanskalainen merimies on vapautettu veronmaksuvelvollisuudesta. Tanskassa valtio maksaa sosiaaliturvamaksut, joten verovapaus alentaa työvoimakustannuksia tanskalaisen merimiehen osalta keskimäärin noin 35 %. Verottomuus on johtanut siihen, että noin 85 % DIS-alusten merimiehistä on tanskalaisia.

Tanskan kansainväliseen alusrekisteriin merkitty alus purjehtii Tanskan lipun alla ja siihen sovelletaan Tanskan lainsäädäntöä. Myös Tanskassa viranomaiset katsovat, että DIS on täyttänyt hyvin sille asetetut tavoitteet eli merenkulullisen ympäristön säilymisen. Tanskalaisen alusten uhkaavasti alkanut ulosliputus saatiin ajoissa pysähtymään, eikä kauppalai-

vasto pienentynyt romahdusmaisesti, kuten Norjassa ehti tapahtua.

*Ruotsissa* peruste kauppalaivaston tukemiselle oli kriisivalmiuden turvaavan kotimaisen tonniston säilyttäminen. Vuosina 1988—89 Ruotsissa otettiin käyttöön kaksiosainen merenkulun tukiratkaisu, jonka mukaan Ruotsin lipun alla ulkomaan liikenteessä kulkevan aluksen miehityskustannukset pyritään alentamaan samalle tasolle kuin ulosliputetun aluksen ruotsalaisen miehistön palkkakustannukset. Tuki ei koske Ruotsin ja muiden pohjoismaiden välillä liikennöiviä lauttoja eikä pelkästään Ruotsin rannikkoliikenteessä kulkevia aluksia.

Tukijärjestelmä muodostuu kahdesta osasta, joista toinen on varustamoille annettava 38 000 kruunun suora tuki työllistettyä merenkulkijaa kohden ja toinen varustamolle maksettava merimiesten verojen palautus. Tuki on yhteensä noin 70 000 kruunua työntekijää kohti ja vuosina 1989 ja 1990 tarkoitukseen on varattu yhteensä 550 miljoonaa kruunua vuodessa. Tuki maksetaan vuosittain jälkikäteen hakemuksen perusteella.

## 2.2. EY-maat

Kauppalaivastojen kehitys 1980-luvulla on ollut hyvin samansuuntaista kaikissa korkean kustannustason maissa. EY-maiden yhteenlaskettu kauppalaivasto pieneni 117 miljoonasta bruttorekisteritonniin vuonna 1980 59 miljoonaa bruttorekisteritonniin vuonna 1988 eli noin 50 %. Useat EY-maat ovatkin ryhtyneet kauppalaivastoa edistäviin toimenpiteisiin. Tanskan lisäksi muun muassa Saksan liittotasavalta ja Portugalit ovat perustaneet kilpailukykyiset alusrekisterit.

Ajankohtaisin kysymys EY:n merenkulupoliittisessa kehityksessä on ehdotus yhteisestä EY-maiden alusrekisteristä (EUROS-rekisteri). Rekisterin tarkoitus ei ole korvata kansallisia alusrekistereitä, vaan lähinnä yhtenäistää eri maiden kansallisia määräyksiä.

EUROS-rekisterin kustannushyöty perinteisiin kansallisiin rekistereihin verrattuna perustuu tiettyihin veroetuihin sekä mahdollisuuteen käyttää aluksilla myös halpaa ulkomaista työvoimaa, jonka palkoista, työajasta ja muista työehdoista sovitaan kyseisiä maita edustavien ammattiliittojen kanssa. Kunkin EUROS-rekisteriin merkityn aluksen päällystön ja vähintään

puolet miehistöstä tulisi ehdotuksen mukaan kuitenkin olla EY-maiden kansalaisia.

### 3. Suomen merenkulun kehittä- mistarpeet

Suomen tärkeimmissä kilpailijamaissa on toteutettu pitkäjänteisiä ja tehokkaasti vaikuttavia merenkulun tukitoimenpiteitä, joiden avulla toiminnan kannattavuutta on pystytty merkittävästi parantamaan. Suomen lipun kilpailukyky on parin viime vuoden aikana ratkaisevasti heikentynyt ulkomaanliikenteen lastialuskuljetusten osalta esimerkiksi Pohjoismaihin ja Saksan liittotasavaltaan verrattuna. Matkustaja-autolautta- ja risteilyalussektoreilla on kuitenkin kilpailukyky vielä pystytty säilyttämään ja pientonniston kuljetuksissa valtion tukien ansiosta sitä on jopa pystytty lisäämään.

Suomalaisten alusten osuus ulkomaankaup-  
pamme vientikuljetuksista onkin viime vuosina selvästi laskenut. Tällä hetkellä tämä osuus on perinteisestä teollisuuden viennistä (nestemäisten polttoaineiden jälleenvienti pois lukien) enää 27 %, kun se vielä muutama vuosi sitten oli yli 40 %.

Nykyisessä kilpailutilanteessa suomalaiselle varustamolle on taloudellisesti kannattavampaa siirtää aluksia halvempien lippujen alle, esimerkiksi muihin pohjoismaihin, ja rahdata niitä takaisin käyttöönsä. On arvioitu, että tyypillisen suomalaisen linjaliikenteen aluksen kustannukset ilman valtion tukea ovat noin 6 miljoonaa markkaa vuodessa, kun vastaavat kustannukset Ruotsissa ovat valtion tuen johdosta noin 4,5 miljoonaa markkaa. Norjassa ja Tanskassa kustannukset näyttävät olevan Ruotsiakin alemmat.

Mahdollinen lähitulevaisuudessa tapahtuva ulosliputus tulisi koskemaan ensisijaisesti linjaliikenteessä toimivia kuivalastialuksia, lukuun ottamatta niitä pientonnistolaivoja, jotka ovat valtion myöntämiin korkoavustuksiin liittyen sitoutuneet toiminnan jatkamiseen Suomen lipun alla. Suomalaisten varustamojen olisi myös uusittava lastialustonnistoaan lähiaikoina kilpailukykyä säilyttääkseen. Ilman kansainvälisesti kilpailukykyisiä toimintaedellytyksiä on odotettavissa, että ainakin osa uudishankinnoista tultaisiin rekisteröimään ulkomaan lipun alle.

Ulkomaankaupasta riippuvaisena maana Suomi tulee pitkäksi maarajasta huolimatta aina tarvitsemaan kuljetuksiinsa lastialuksia. Myös Suomessa varsin ratkaiseva kansallisen kauppalaivaston säilyttämistä puoltava tekijä on merenkulullisen toimintaympäristön ja merenkulun perusrakenteiden säilyminen. Ulkomaankaupan kuljetusten häiriötön sujuvuus ja jatkuvuus sekä nopeus ja luotettavuus ovat ratkaisevan tärkeitä kilpailutekijöitä palvelusvaatimuksen jatkuvasti noustessa. Suomen lipun alla purjehtivan kauppalaivaston käyttäminen merikuljetuksiin luo parhaat edellytykset vastata teollisuutemme kuljetusvaatimuksiin.

Suomen erityisolosuhteet, erityisesti talvi jääneen ja matalat, vaikeakulkuiset väylät, asettavat erityisvaatimuksia sekä käytettävälle tonnistolle että merenkulkijoiden osaamiselle. Ulkomaankaupan kuljetusten jatkuminen Suomen erityisolosuhteissa voidaan turvata parhaiten siten, että riittävä osa tonnista on Suomen lipun alla.

Myös mahdollisten poikkeusolosuhteiden varalta Suomella tulee olla riittävän suuri ja monipuolinen kauppalaivasto, jolla voidaan hoitaa välttämättömät kuljetukset myös sellaisessa tilanteessa, jossa ulkomaiset alukset pois-tuisivat Suomen merikuljetuksista.

Suomen lipun alla tapahtuvalla kaupparenkululla on positiivisia vaikutuksia vaihtotaseeseen kuljetustaseen kautta. Mahdollisen uuden ulosliputusaallon on arvioitu heikentävän Suomen kuljetustasetta noin 400—600 miljoonalla markalla vuositasolla.

Kauppalaivaston pieneneminen johtaisi myös merenkulualan työpaikkojen vähenemiseen, mikä vähentäisi edelleen merenkulualaa kohtaan koettua kiinnostusta ammattina. Jo 1990-luvulla saatettaisiin ajautua tilanteeseen, jossa maastamme ei löydy riittävästi merenkulullisen ammattitaidon omaavia henkilöitä tarvittaviin maapuolen ammatteihin, kuten esimerkiksi luotsilaitoksen ja muun merenkuluhallinnon palvelukseen.

Suomalaisten lastialusten kilpailukykyyn turvaamiseksi ja Suomen merenkulun kehittä-  
miseksi sekä riittävän suomalaisen merenkulkijaväestön säilyttämiseksi tarvitaan erityistoimenpiteitä, joilla suomalaisten lastialusten kustannustaso saatetaan ainakin likimain samalle tasolle kuin muissa pohjoismaissa. Toimenpiteiden tulisi olla kestoltaan riittävän pitkäaikaisia, jotta varustamot voisivat suunnitella toi-

mintaansa pitkäjänteisesti ja toteuttaa alusinvestointinsa, sillä myös rahtaussopimukset teollisuuden kanssa tehdään yleensä pitkäaikaisiksi.

#### 4. Ehdotettu muutos

Suomalaisten ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämiseksi ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen, kolme vuotta voimassa oleva laki, jonka mukaan valtion varoista maksetaan avustusta niille varustamoille, jotka hoitavat ulkomaankaupan kuljetuksia Suomen lipun alla purjehtivilla lastialuksilla ja työllistävät suomalaisia merenkulkijoita. Matkustaja-autolautat ja risteilyalukset sekä kotimaan liikenteen alukset jäisivät avustuksen ulkopuolelle. Myöskään pelkästään kolmansien maiden välisiä kuljetuksia hoitavat lastialukset eivät tulisi tuen piiriin. Käytännössä avustuksen piiriin tulisivat erityisesti lähiliikenteessä (Itämeri, Pohjanmeri) Suomen lipun alla purjehtivat lastialukset, jotka käyvät säännöllisesti Suomessa.

Jotta avustuksella päästäisiin osapuilleen samaan kustannustason kuin lähimmissä kilpailijamaissa on päästy, avustusta ehdotetaan maksettavaksi enintään 50 000 markkaa kutakin aluksella työskentelevää Suomessa tai muussa pohjoismaassa asuvaa merenkulkijaa kohti vuodessa. On arvioitu, että avustuksen piiriin tulisi kuulumaan noin 55—60 alusta. Avustusta ehdotetaan maksettavaksi aluksen pääasiallista liikennealuetta koskevasta miehitystodistuksesta ilmenevän merenkulkijoiden lukumäärän perusteella. Mikäli samaan hankkeeseen on myönnetty tai tullessaan myöntämään muuta valtion avustusta tai korkotukea, nämä otetaan huomioon avustusta maksettaessa. Avustuksen myöntäisi liikenneministeriö hakeuksen perusteella. Avustuksen myöntämistä koskeva laki tulisi voimaan vuoden 1991 alusta.

Samalla on tärkeää, että Suomi pyrkisi kansainvälisissä yhteyksissä edelleen vaikuttamaan siihen, että merenkululle ja laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä kansainvälistä kilpailutilannetta vinouttavasta valtion tuesta asteittain luovutaan. Koska merenkulkua ja laivanrakennusteollisuutta kuitenkin tuetaan suoraan tai epäsuorasti muissakin OECD-maissa, määräaikaisen valtion tuen myöntäminen ulko-

maanliikenteen lastialuksille on nykytilanteessa perusteltu ratkaisu.

Suora valtion tuki voi olla vain tilapäinen ja väliaikainen ratkaisu Suomen merenkulkuelinkeinojen tukemiseksi. Nyt ehdotetun avustuksen myötä tulevia vaikutuksia ja kansainvälistä kehitystä tulee seurata tarkasti. Mikäli seurannan johdosta käy ilmi, että valtion avustuksen turvin ei päästä edellä esitettyihin tavoitteisiin tai mikäli muiden maiden ratkaisut antavat siihen aiheen, myös Suomessa on valmistauduttava uusiin tukitoimenpiteisiin merenkulun edistämiseksi. Läntisten merenkulkumaiden piirissä rinnakkaisrekisteri on todettu varsin tehokkaasti vaikuttavaksi malliksi lähinnä siihen liitettyjen merenkulkijoiden verovapauden ja ulkomaisen työvoiman käyttömahdollisuuden kautta. Kansainvälisessä merenkulussa tapahtuvan rakennemuutoksen myötä tarve ulkomaisen työvoiman käyttöön saattaa tulla lähivuosina ajankohtaiseksi myös suomalaisen työvoiman niukkuuden takia.

#### 5. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Toimenpiteitä Suomen merenkulun kilpailuedellytysten turvaamiseksi ovat 1980-luvun jälkipuoliskolla selvittäneet muun muassa kauppa- ja teollisuusministeriön asettamat lipupuosiirtotyöryhmä (1987) ja merenkulun kehittämistyöryhmä (1988). Viimeksi asiaa on selvittänyt liikenneministeriön syksyllä 1989 asettama Parlamentaarinen alusrekisteritoimikunta, joka sai työnsä päätökseen vuoden 1989 lopussa. Toimikunta ehdotti, että säädetään määräaikainen viisi vuotta voimassa oleva laki, jonka nojalla valtion varoista maksetaan avustusta Suomen ulkomaankaupan kuljetuksia hoitaville Suomen lipun alla purjehtiville lastialuksille. Toimikunta katsoi, että Suomessa tarvitaan erityistoimenpiteitä suomalaisten ulkomaanliikenteen lastialusten kustannustason alentamiseksi lähimpiä kilpailijamaita vastaavalle tasolle. Jos erityistoimenpiteisiin ei ryhdytä, on vaarana uusi ulosliputusaalto kaikkine haitallisine seuraamuksineen. Avustusten maksamiseksi tarvitaan toimikunnan arvion mukaan noin 80 miljoonaa markkaa vuodessa.

Liikenneministeriö pyysi toimikunnan mietinnöstä lausunnon Suomen Varustamoyhdistykseltä, Ålands Redarföreningiltä, Ulkomaanliikenteen pientonnistoyhdistykseltä, Teollisuuden Keskusliitolta, Keskuskauppakamaril-

ta, kauppa- ja teollisuusministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, työministeriöltä, Suomen Merimies-Unionilta, Suomen Laivanpäälystöliitolta, Suomen Konepäälystöliitolta, Tietoliikenneteknisiltä, merenkulkuhallitukselta, ammattikasvatushallitukselta ja Ahvenanmaan maakunnanhallitukselta.

Useimmissa lausunnoissa on tuettu toimikunnan ehdotusta. Suoran valtion tuen maksamista varustamoille ovat vastustaneet ainoastaan Keskuskaupakamari, Ahvenanmaan maakunnanhallitus sekä Ålands Redarförening, joka katsoo tuen vaikeuttavan elinkeinon sopeutumista kansainvälisen kilpailun asettamiin vaatimuksiin. Varsinkin työnantajapuolta edustavat lausunnonantajat ovat samalla korostaneet, että Suomessa tulisi kiirehtiä lähinnä Tanskan mallin mukaisen rinnakkaisrekisterin perustamista. Sen sijaan työntekijäpuoli on yhteisessä lausunnossaan katsonut, että tarkoituksenmukaisin ratkaisu merenkulun kilpailuedellytysten edistämiseksi on toimikunnan ehdottama suora valtion avustus. Ulkoasiainministeriön mukaan toimikunnan ehdotus voidaan hyväksyä väliaikaisena ratkaisuna. Myös valtiovarainministeriö pitää tärkeänä, että tuki on määräaikainen ja että avustuksen tulevia vaikutuksia ja kansainvälistä kehitystä seurataan tarkasti.

## 6. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Ehdotettu ratkaisu lisäisi valtion menoja vuosittain tarkoitukseen otettavalla määrällä. Avustusta ehdotetaan maksettavaksi enintään 50 000 markkaa merenkulkijaa kohti vuodessa ja avustuksen piiriin arvioidaan tulevan noin 55—60 alusta. Aluksille vahvistetut miehitystodistukset ja aluksilla noudatetut vuorottelujärjestelyt huomioon ottaen voidaan arvioida, että vuonna 1991 avustusta varten tarvittaisiin noin 80 miljoonan markan määräraha.

Vastapainona valtion menojen kasvulle voidaan kuitenkin todeta, että mikäli ehdotettua avustusta ei toteuteta ja tästä seuraa uusi alusten ulosliputusvaihe, ulosliputuilla aluksilla työskentelevien merenkulkijoiden verotulot ja sosiaaliturvamaksut jäävät saamatta. Lisäksi valtio joutuu osallistumaan työttömyysturvaetuuksien maksamiseen. Samoin on

huomattava ulosliputuksen kuljetustasetta heikentävä vaikutus.

Suoralla avustuksella ei ole vaikutuksia kuntien verotuloihin. Merenkulkijat saavat palkkansa normaalisti ja maksavat siitä tuloveroa. Ratkaisun tavoitteena on tukea Suomen lipun alla tapahtuvaa merenkulkua. Näin ollen ratkaisu vaikuttaa myönteisesti tällaista toimintaa harjoittavien varustamojen toimintaedellytyksiin ja tätä kautta myönteisesti myös suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyteen ja kuljetustaseeseen.

Valtionhallinnon kannalta ehdotettujen avustusten myöntäminen, maksatus ja seuranta tulevat lisäämään hallinnollisia tehtäviä liikenneministeriössä. Tehtävät voidaan hoitaa olemassa olevin voimavaroin, tarvittaessa voimavaroja uudelleen kohdentamalla.

## 7. Suhde kansainvälisiin sopimuksiin

Valtiontukia koskevia määräyksiä sisältyy muun muassa Euroopan vapaakauppaliiton (EFTA) perustamissopimuksen 13 artiklaan ja kauppaa ja tulleja koskevaan yleissopimukseen (GATT). Myös Suomen ja Euroopan talousyhteisöjen (EY) välisen vapaakauppasopimuksen 23 artikla kieltää kaikki tiettyjä yrityksiä ja tuotannonaloja koskevat valtion tukitoimenpiteet, jotka aiheuttavat tai uhkaavat aiheuttaa kilpailun vääristymiä. Kun kaikki edellä mainitut sopimusjärjestelyt liittyvät kuitenkin tavara-kauppaan, niillä ei ole suoranaista vaikutusta palvelusektoriksi luettavan merenkulun tukitoimiin. Mikäli GATT-järjestön piirissä käynnissä olevissa Uruguay'n kierroksen neuvotteluissa onnistutaan pääsemään sopimukseen myös palvelujen kaupan alueella, on mahdollista, että niin sanottu GATS-sopimus tulisi koskemaan myös merenkululle maksettavia valtiontukia. Samoin käynnissä olevissa EFTA:n ja EY:n välisissä neuvotteluissa pyritään myös palvelujen kaupan vapauttamiseen niin sanotulla EES-alueella. Valtiontukien osalta EFTA-maat ovat omassa piirissään alustavasti sopineet, että merenkulun osalta mahdolliseen EFTA:n ja EY:n väliseen sopimukseen sisältyvään keskeiseen EY-sääntelyyn sisältyisi muun muassa niin sanottu 6. laivanrakennusdirektiivi ja EY:n komission vuonna 1989 hyväksymät merenkulun tukia koskevat suuntaviivat. Koska mahdollinen EFTA:n ja EY:n välinen sopimus

tulisi täysimääräisesti voimaan vasta vuoden 1995 alusta, ei sopimukseen mahdollisesti sisällytettävillä valtiontukisäännöksillä ole vaikutusta nyt käsiteltävänä olevan määräaikaisen lain osalta.

Myös Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestössä (OECD) on käsitelty merenkulun valtiontukia. Telakkateollisuudelle ja merenkululle annettavien valtiontukien katsotaan vää-

ristävän kilpailua ja sen vuoksi niistä tulisi asteittain päästä eroon. OECD:n neuvosto on suosittanut, että jos poikkeuksellisissa olosuhteissa tukea myönnetään, sen tulisi olla lyhytaikaista ja määrältään alenevaa ja, jos mahdollista, siihen tulisi sisältyä korjaavia toimenpiteitä. Huolimatta OECD:n suosituksista taloudellinen tuki merenkululle on sen jäsenmaissa viime vuosina jatkuvasti lisääntynt.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Lakiehdotuksen tavoitteena on edistää suomalaisten ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytyksiä.

Avustuksen maksamista varten valtion tuloja menoarvioon varattaisiin vuosittain tarvittava määräraha. Määrärahan suuruus olisi riippuvainen avustuksen piiriin tulevilla aluksilla työskentelevien merenkulkijoiden lukumäärästä.

2 §. Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin ne tahot, joille avustusta voitaisiin myöntää. Ensinnäkin edellytettäisiin, että avustuksen saaja on kotimainen yhteisö, joka toimialapykälänsä mukaan harjoittaa laivanvarustustoimintaa. Yhteisöllä tarkoitetaan kaikenlaisia taloudellista toimintaa harjoittavia yhteenliittymiä, kuten osakeyhtiötä, avointa ja kommandiittiyhtiötä sekä laivanisännistöyhtiötä. Sen sijaan yksityiselle henkilölle tai toiminimelle taikka säätiölle avustusta ei voitaisi myöntää. Lisäksi edellytettäisiin, että edellä mainittu yhteisö harjoittaa laivanvarustustoimintaa omistamallaan Suomen alusrekisteriin merkityllä lastialuksella tai aluksella, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen. Avustuksen piiriin hyväksyttävän aluksen tulisi purjehtia Suomen lipun alla ja sen tulisi olla pääsääntöisesti rekisteröity lastialukseksi. Lastialuksiksi katsottaisiin myös sellaiset hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat säännöllisesti lastiproomuja ulkomaanliikenteessä. Tuen piiriin hyväksyttäisiin myös sellainen alus, joka on rekisteröity esimerkiksi matkustaja-alukseksi, jos se on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen ja aluksella on enintään 50 muille kuin rekkojen kuljettajille tarkoitettua matkustajapaik-

kaa. Tällaisessa tapauksessa matkustajatulojen merkitys on katsottava siinä määrin vähäiseksi, ettei sillä ole merkitystä tuen määrää harkittaessa. Varsinaiset matkustaja-autolautat ja risteilyalukset jäisivät kokonaan avustuksen ulkopuolelle, vaikka niissä kuljettaisiinkin jonkin verran esimerkiksi rekkoja.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin alukseen liittyvät avustuksen myöntämisen edellytykset. Ensinnäkin edellytettäisiin, että alus työllistää pääasiallisesti suomalaisia merenkulkijoita. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että enemmistön aluksella työskentelevistä merenkulkijoista on oltava Suomen kansalaisia. Valtion avustuksen eräänä keskeisenä tavoitteena on suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyden turvaaminen.

Avustuksen piiriin pääseville aluksille asetettaisiin 20 vuoden enimmäisikäraja. Avustuksella ei haluta suosia yli-ikäisten alusten pysymistä Suomen alusrekisterissä. Jotta kuitenkin estettäisiin ainoastaan avustuksen saamistaroituksessa mahdollisesti hankittavien vanhojen alusten ostaminen Suomeen, on 1 päivän tammikuuta 1991 jälkeen hankittaville aluksille kuitenkin asetettu 15 vuoden ikäraja. Suomalaisten alusten keski-ikä on tällä hetkellä noin yhdeksän vuotta.

Kolmantena alukseen liittyvänä edellytyksenä olisi se, että alus on rakennettu vähintään I C-jäämaksuluokkaan. Suomessa on perinteisesti suosittu jäävahvistetun tonniston rakentamista, koska ympärivuotisten ulkomaankaupan kuljetusten turvaaminen edellyttää jäävahvistettuja aluksia. Kun ehdotetun valtion avustusjärjestelmän eräänä tavoitteena on turvata mahdollisen kriisin sattuessa Suomen ulkomaankaupan ympärivuotiset kuljetukset, kor-

keata jäämaksuluokkavaatimusta on pidettävä perusteltuna. Erityisen painavista syistä jäämaksuluokkavaatimuksesta voitaisiin kuitenkin poiketa. Tällaisena erityisen painavana syytä voitaisiin pitää esimerkiksi tilannetta, että Suomen lipun alle hankitaan Suomen energia- tai raaka-ainehuollon turvaamisen kannalta tärkeä irtolastialus, jota sen suuren koon vuoksi ei kannata missään tapauksessa jäävahvistaa.

Avustuksen saamista ei sidottaisi tiettyyn liikennealueeseen, vaan edellytyksenä avustuksen saamiselle olisi aluksen toimiminen ulkomaanliikenteessä Suomen alusrekisteriin merkittynä. Pääosan avustuksen piiriin tulevista aluksista muodostaisivat lähiliikenteessä (Itämeri, Pohjanmeri) purjehtivat alukset, jotka käyvät säännöllisesti Suomessa. Yksinomaan kotimaan satamien välisessä liikenteessä toimivat alukset jäisivät avustuksen ulkopuolelle, koska tällaiset alukset eivät elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:ään (332/89) sisältyvän rannikkoliikennekiellon johdosta joudu kilpailemaan ulkomaisten alusten kanssa. Avustuksen ulkopuolelle jäisivät myös sellaiset alukset, jotka kuljettavat ainoastaan kolmansien maiden välisiä lasteja. Tällaiset niin sanotussa cross trade-liikenteessä olevat alukset on siirretty pääasiallisesti purjehtimaan muiden halvempien lippujen alle. Cross trade-liikenne on katsottava lähinnä kansainväliseksi elinkeinotoiminnaksi, jonka tukemista suoran valtion avustuksen avulla ei voida pitää perusteltuna, koska se ei suoranaisesti hyödytä Suomen ulkomaankauppaa.

3 §. Lainkohdassa annettaisiin tarkemmat säännökset siitä, miten avustuksen määrä mitoitetaan. Avustus mitoitettaisiin aluksella työskentelevien merenkulkijoiden mukaan siten, että kutakin merenkulkijaa kohden myönnettävän avustuksen enimmäismäärä olisi 50 000 markkaa vuodessa. Mainittuun 50 000 markan vuosiavustukseen on päädytty lähinnä Ruotsissa voimassaolevan avustuksen (70 000 kruunua) perusteella. Avustuksen suuruutta määriteltäessä on määrittämissä käytetty myös merenkulkijoiden palkoista maksettujen tuloverojen ja sosiaaliturvamaksujen määrää.

Merenkulkijoiden lukumäärää määrättäessä perustana olisi merenkulkuhallituksen vahvistama turvallinen vähimmäismiehitys, joka ilmenee alukselle annetusta miehitystodistuksesta. Koska loma- ja työaikajärjestelyjen johdosta yhtä laivatyöpaikkaa varten tarvitaan enem-

män kuin yksi henkilö, tulisi miehitystodistuksesta ilmenevä merenkulkijoiden lukumäärä kertoa aluksen vuorottelujärjestelmää vastaavalla luvulla. Tämä vuorottelujärjestelmää vastaava kerroin määrättäisiin liikenneministeriön päätöksellä. Tavoitteena on, että kerroin vastaisi suomalaisilla lastialuksilla tosiasiallisesti noudatettavaa vuorottelujärjestelmää, mutta samalla suosisi alusten tehokasta käyttöä.

Avustuksen piiriin hyväksyttävän merenkulkijan on pääsääntöisesti asuttava Suomessa. Vapaiden pohjoismaiden työmarkkinoiden vuoksi ehdotetaan Suomessa asuvien merenkulkijoiden lisäksi myös muissa pohjoismaissa asuvat merenkulkijat hyväksyttäväksi avustuksen piiriin.

Liikenneministeriön päätöksellä voitaisiin 50 000 markan enimmäismäärän puitteissa antaa tarkempia määräyksiä avustuksen määrittämisestä. Tarkoituksena on, että avustuksen määrää voitaisiin tarvittaessa tarkistaa, jos esimerkiksi tärkeimmissä kilpailijamaissa tapahtunut kehitys antaa tähän aiheen. Suomen miehityskustannusten kehitystä suhteessa muihin pohjoismaihin tullaan liikenneministeriön toimesta seuraamaan erityisellä seurantatutkimuksella.

4 §. Käytännössä voi ilmetä, että avustuksen piiriin tuleva alus on joko saanut tai on oikeutettu saamaan muuta valtion avustusta tai korkotukea. Tämän vuoksi lainkohdassa valtuutetaan liikenneministeriö antamaan tarkemmat määräykset siitä, miten eri avustusmuodot sovitetaan yhteen. Tällä hetkellä tiedossa olevien avustusmuotojen osalta muut avustukset tai korkotuet ehdotetaan otettaviksi huomioon seuraavasti:

a) jos hanke on hyväksytty pientonniston korkoavustukseen oikeuttavaksi hankinnaksi tai jos se on hyväksytty ennen vuotta 1990 luottolaitosten varoista myönnettävistä eräistä korkotukilainoista annetun lain (1015/77) mukaiseksi korkotukeen oikeuttavaksi vesikuljetuskalustolainaksi ja jos näin saavutettu tuki on suurempi kuin nyt ehdotettu avustus, ei nyt ehdotettua avustusta makseta,

b) jos a-kohdassa tarkoitettu tuki on pienempi kuin nyt ehdotettu avustus, se otetaan huomioon siten, ettei avustusten yhteismäärä ylitä nyt ehdotettua avustusta, ja

c) jos hanke on hyväksytty luottolaitosten varoista myönnettävistä eräistä korkotukilainoista annetun lain mukaiseksi vesikuljetuskalustolainaksi vuoden 1989 jälkeen, nyt ehdotet-



tua avustusta maksetaan enintään puolet ehdotetusta määrästä.

5 §. Avustuksen saaminen perustuisi aina kirjalliseen hakemukseen. Hakemus osoitettaisiin liikenneministeriölle, joka myös olisi avustukset myöntävä viranomainen. Liikenneministeriön päätöksellä vahvistettaisiin avustuksen hakemista, myöntämistä, maksamista ja valvontaa koskevat tarkemmat määräykset ja ohjeet. Tarkoituksena on, että avustuspäätöksiä tehtäisiin kaksi kertaa vuodessa. Avustuksen hakemista varten laadittaisiin lomake.

6 §. Koska avustuksen tavoitteena on avustuksen piiriin tulevan tonniston pysyttäminen Suomen lipun alla, tulisi avustuksen saajan sitoutua avustuksen saamisen yhteydessä toiminnan jatkamiseen kyseisellä aluksella tai sen tilalle hankkimallaan vastaavalla aluksella Suomen lipun alla vähintään kolmen vuoden ajaksi siitä kun viimeinen avustuserä on maksettu. Jos avustuksen saaja rikkoisi antamansa sitoumuksen, se joutuisi maksamaan saamansa avustuksen takaisin, jollei erityisistä syistä toisin päätetä. Vastaavanlainen toiminnan jatkamissitoumus ja siihen liittyvä takaisinmaksuvelvollisuus on toteutettu pientonnistolle myönnettyjen korkoavustusten osalta. Tarkemmat määräykset sitoumuksen soveltamisesta ja laajuudesta tultaisiin antamaan liikenneministeriön päätöksellä. Päätöksessä määrätäisiin muun muassa se, minkä ajan kuluessa avustuksen saajan on hankittava lainkohdassa tarkoitettu korvaava alus, jotta välttyisi avustuksen palauttamisvelvollisuudelta. Päätöksessä tulisi myös ottaa kantaa siihen, voidaanko palautusvelvollisuudesta vapauttaa, jos alus myydään toiselle kotimaiselle yhteisölle, joka jatkaa aluksen liikennöintiä Suomen lipun alla Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa.

7 §. Pykälässä säädettäisiin, milloin liikenneministeriön on määrättävä avustus joko kokonaan tai asianomaiselta osalta maksettavaksi takaisin. Takaisinmaksuvelvoite perustuisi aina avustuksen saajan vilpilliseen käyttäytymiseen tai kieltäytymiseen luovuttamasta viranomaisille tarpeellisia tietoja taikka 6 §:ssä tarkoite-

tun sitoumuksen rikkomiseen. Takaisinmaksettavalle avustukselle tulisi maksaa lainkohdassa säänneltyä korkoa ja viivästyskorkoa.

8 §. Tarvittaessa liikenneministeriö voisi antaa tarkempia määräyksiä lain täytäntöönpanosta.

9 §. Koska hakija joutuisi avustusta saadakseen toimittamaan liikenneministeriölle sellaisia tietoja, joihin saattaa sisältyä liike- ja ammattisalaisuuksia, sovellettaisiin näihin tietoihin salassapitovelvollisuutta siten kuin siitä on säädetty yleisten asiakirjain julkisuudesta annetussa laissa (83/51) ja sen nojalla annetuissa tarkemmissa säännöksissä.

10 §. Laki tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 1991. Laki olisi kolmivuotinen ja sitä sovellettaisiin vuosina 1991—93 syntyneiden kustannusten perusteella maksettaviin avustuksiin.

## 2. Tarkemmat määräykset

Liikenneministeriön päätöksellä annettaisiin tarkemmat määräykset eri avustusmuotojen yhteensovittamisesta, avustuksen saajan sitoutumisesta toiminnan jatkamiseen sekä avustuksen hakemisesta, myöntämisestä, maksamisesta ja valvonnasta. Lisäksi liikenneministeriö voisi antaa tarvittaessa avustuksen määrän mitoittamiseen ja lain käytännön soveltamiseen liittyviä tarkempia määräyksiä.

## 3. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 1991. Avustuksen maksamiseen vuonna 1991 tarvittavat määrärahat on sisällytetty vuoden 1991 tulo- ja menoarvioesitykseen, jonka yhteydessä esitys on tarkoitettu käsiteltäväksi.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

Ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämiseksi voidaan myöntää valtion tulo- ja menoarvioon varattujen määrärahojen puitteissa avustusta siten kuin tässä laissa säädetään.

#### 2 §

Avustusta voidaan myöntää sellaiselle kotimaiselle yhteisölle, joka harjoittaa laivanvarustustoimintaa omistamallaan Suomen alusrekisteriin merkityllä lastialuksella tai aluksella, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen.

Avustuksen myöntämisen edellytyksenä on:

1) että alus työllistää pääasiallisesti suomalaisia merenkulkijoita;

2) että aluksen ikä on enintään 20 vuotta sen vuoden alkaessa, jolloin avustusta myönnetään; 1 päivän tammikuuta 1991 jälkeen hankittu aluksen ikä saa kuitenkin olla enintään 15 vuotta sen vuoden alkaessa, jolloin avustusta myönnetään; ja

3) että alus on rakennettu vähintään I C-jäämaksuluokkaan.

Edellä 2 momentin 3 kohdassa mainitusta jäämaksuluokkavaatimuksesta voidaan yksittäistapauksessa poiketa, jos siihen harkitaan olevan erityisen painavia syitä.

Avustusta ei kuitenkaan myönnetä sellaiselle alukselle, joka toimii yksinomaan kotimaan satamien välisessä liikenteessä tai joka kuljettaa ainoastaan kolmansien maiden välisiä lasteja.

#### 3 §

Avustusta myönnetään aluksen pääasiallista liikennealuetta koskevasta miehitystodistuksesta ilmenevän merenkulkijoiden lukumäärän perusteella kerrottuna aluksen vuorottelujärjestelmää vastaavalla luvulla siten kuin liikenneministeriön päätöksellä tarkemmin määrätään.

Avustuksen piiriin hyväksyttävän merenkulkijan on asuttava Suomessa tai muussa pohjoismaassa.

Kutakin aluksella työskentelevää, 1 momentin mukaan määräytyvää merenkulkijaa kohden myönnettävän avustuksen enimmäismäärä on 50 000 markkaa vuodessa. Liikenneministeriön päätöksellä voidaan edellä mainitun enimmäismäärän puitteissa antaa tarkempia määryksiä avustuksen määrästä.

#### 4 §

Liikenneministeriö antaa tarkemmat määräykset siitä, miten tässä laissa tarkoitettu avustus ja alukselle mahdollisesti myönnetty tai myönnettävät muut valtion avustukset ja tuet sovitetaan yhteen.

#### 5 §

Avustusta haetaan kirjallisesti liikenneministeriöltä, joka myös myöntää avustukset.

Liikenneministeriö antaa avustuksen hakemista, myöntämistä, maksamista ja valvontaa koskevat tarkemmat määräykset ja ohjeet.

#### 6 §

Avustuksen saajan tulee sitoutua toiminnan jatkamiseen kyseisellä aluksella tai sen tilalle hankkimallaan vastaavalla aluksella Suomen lipun alla vähintään kolmen vuoden ajaksi siitä kun viimeinen avustuserä on maksettu, siten ja siinä laajuudessa kuin liikenneministeriön päätöksellä tarkemmin määrätään.

#### 7 §

Liikenneministeriön on määrättävä avustus joko kokonaan tai asianomaiselta osalta maksettavaksi takaisin, jos avustuksen saaja on:

1) antanut avustusta hakiessaan olennaisessa kohdassa väärän tiedon;

2) salannut avustuksen myöntämiseen olennaisesti vaikuttavia seikkoja;

3) kieltäytynyt antamasta avustuksen maksamista tai valvontaa varten tarvittavia tietoja, asiakirjoja tai muuta aineistoa; tai

4) käyttänyt avustuksen muuhun tarkoitukseen kuin mihin se on myönnetty.

Liikenneministeriö voi määrätä avustuksen maksettavaksi takaisin myös siinä tapauksessa, että avustuksen saaja on rikkonut 6 §:ssä tarkoitettua sitoumuksen, jollei erityisistä syistä toisin päätetä.

Takaisin maksettavalle avustukselle on maksettava avustuksen maksuspäivästä lukien korkoa, joka vastaa kulloinkin voimassa olevaa Suomen Pankin peruskorkoa lisättynä neljällä prosenttiyksiköllä. Jollei maksettavaa määrää suoriteta asetettuna eräpäivänä, on sille maksettava vuotuista viivästyskorkoa 16 prosenttia.

## 8 §

Tarkempia määräyksiä tämän lain täytäntöönpanosta antaa tarvittaessa liikenneministeriö.

## 9 §

Salassapitovelvollisuudesta käsiteltäessä avustushakemukseen sisältyviä tietoja on voimassa, mitä liike- ja ammattisalaisuuksien salassapittamisesta on erikseen säädetty.

## 10 §

Tämä laki tulee voimaan           päivänä  
kuuta 199 .

Tätä lakia sovelletaan vuosina 1991—93 syntyneiden kustannusten perusteella maksettaviin avustuksiin.

---

Helsingissä 21 päivänä syyskuuta 1990

**Tasavallan Presidentti**  
**MAUNO KOIVISTO**

Liikenneministeri *Ilkka Kanerva*

