Täysistunto

Keskiviikko 24.10.2018 klo 13.59—17.50

9. Hallituksen esitys eduskunnalle vesiliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi
Hallituksen esitys HE 197/2018 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 9. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan enintään 45 minuuttia. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annetussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puolestaan päättyy ennen sille varatun määräajan päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan, 10. asiakohtaan.

Keskustelu

16.53 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys vesiliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi eli vesiliikennelain kokonaisuudistus. Uudistuksella on tarkoitus ajanmukaistaa ja koota yhteen nykyisin hajallaan olevaa veneilijöiden ja muiden vesiliikenteessä liikkuvien käyttäytymistä koskevaa sääntelyä ja selkeyttää viranomaisten rooleja ja tehtäviä. Uudistuksen tavoitteena on myös vesiliikenteen turvallisuuden ja vastuullisen veneilyn lisääminen. Lisäksi sillä pyritään mahdollistamaan automaatiota vesiliikenteessä. Kyse on lisäksi norminpurkuhankkeesta.

Ehdotamme vesiliikenteen liikennesääntöjen ja sen ohjaamisen periaatteiden kokoamista yhteen lakiin. Vesiliikenteen liikennesäännöt koskevat niin kauppamerenkulkua kuin veneilijöitä. Samoin ehdotamme uutta huviveneen päällikköä koskevaa sääntelyä, vuokraveneitä koskevan sääntelyn keventämistä ja vesiliikennettä koskevan sanktiojärjestelmän ajanmukaistamista samaan tapaan kuin olemme esittäneet tieliikennelaissa. Tämä tarkoittaa uuden liikennevirhemaksun käyttöönottoa vesiliikenteessä rikesakkojen sijasta. Ehdotamme lisäksi, että lakiin koottaisiin kaikki tarvittavat vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskevat säännökset. Samoin ehdotamme, että laki sisältäisi päivitetyt vesiliikenteen alueellisia ja vesikulkuneuvotyyppejä koskevat kiellot ja rajoitukset ja vesikulkuneuvojen varusteiden käyttöä koskevat määräykset. Lisäksi ehdotamme, että lakiin siirrettäisiin ja päivitettäisiin sekä vesikulkuneuvojen rekisteröintiä koskevat velvoitteet että huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset.

Uudistuksessa ehdotettu sanktiojärjestelmän ajanmukaistaminen ja siihen liittyvä liikennevirhemaksujärjestelmä olisi pääpiirtein samanlainen kuin tieliikenteeseen ehdotettu järjestelmä. Ehdotettu liikennesääntöjen yhteen kokoaminen olisi omiaan selkeyttämään

sääntelyä ja parantamaan kansalaisten tietoisuutta sääntelystä, mikä todennäköisesti lisäisi vesiliikenteen turvallisuutta. Uusi veneilyä koskeva päällikkösääntely parantaisi valvontaa, kun viranomaisten olisi nykyistä helpompi puuttua vaaralliseen toimintaan. Lisäksi ehdotettu päällikkösääntely madaltaisi kynnystä automaation käyttöönottoon vesiliikenteessä. Veneen vuokrausta koskevat helpotukset mahdollistaisivat uusien palveluiden synnyn ja veneilyharrastuksen yhä useammalle kotitaloudelle.

Liikennevirhemaksujärjestelmä edellyttää muutoksia viranomaisten tietojärjestelmiin. Muutokset tehtäisiin yhtä aikaa tieliikenteessä tarvittavien muutosten kanssa. Kustannukset siitä kohdistuisivat erityisesti poliisille. Poliisi on kuitenkin pitänyt uudistusta kannatettavana.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1. päivänä kesäkuuta 2020. Ehdottamamme muutokset koskevat pääosin Manner-Suomea. Ahvenanmaalla on itsehallintolain mukainen oikeus omaan huviveneitä ja paikallisia väyliä koskevaan lainsäädäntöön, mutta kauppamerenkulku ja sitä koskevat väylät kuuluvat valtakunnan toimivaltaan. — Kiitos.

16.57 **Mats Löfström r:** Ärade fru talman, ärade minister! Förslaget om ny sjötrafiklag är tänkt att förbättra säkerheten till sjöss och göra båtkulturen mer ansvarsfull.

Båtkulturen är överlag mycket ansvarsfull i vårt land, men efter ett par uppmärksammade och allvarliga båtolyckor i somras är det viktigt att poängtera säkerheten ännu mer utan att för den skull införa ny byråkrati och mer kostnader på båtfolket.

Jag tycker att lagförslaget är väl avvägt och ett av huvudsyftena är också att skapa en smidigare och mer översiktlig lagstiftning, som vi just hörde ministern berätta. De splittrade reglerna för sjötrafiken ska samlas till en tydligare helhet så att de blir lättare att hitta och tillämpa då trafikreglerna inklusive sjömärkena samlas på ett ställe.

Lagen kommer till största del inte att tillämpas på Åland eftersom fritidsbåtstrafik hör till Ålands självstyrelses lagstiftningsbehörighet. Men som svenska riksdagsgruppens enda medlem i kommunikationsutskottet följer jag ändå frågan mycket noga, och trafiken mellan Åbolands skärgård och Ålands skärgård är också mycket livlig på sommaren.

Ärade talman! Frågan om sjötrafiklag är så klart av extra stor betydelse för dem som bor, eller på somrarna vistas, vid kusterna i Nyland, Åboland och Österbotten, men också för dem som vistas på insjöarna.

Den största förändringen är att fritidsbåtar i framtiden ska ha en befälhavare. Det låter mer dramatiskt än det är. Tidigare har det inte varit klart hur man definierar ansvarsperson eller befälhavare på en fritidsbåt, vilket har skapat svårigheter när man exempelvis har utrett olyckor. Befälhavaren kommer via lagen att få ansvar över att köra båten, över att se till att det finns flytvästar åt alla, bedöma farkostens lämplighet för rutten, se till att utrustningen är i skick och att det finns sjökort. Det här är i praktiken redan självklarheter för alla som ger sig ut på sjön, men det här gör ansvaret tydligare.

Inte heller den nya lagen kommer kräva att flytvästarna ska vara på, utan det räcker att de är med. Men det är naturligtvis att rekommendera att ha på sig flytväst hela tiden. Den är en enkel och billig livförsäkring som är viktigare att ha på desto högre hastighet båten körs i och ifall vädret försämras och vinden tilltar. Som sagt är det här redan i dag en självklarhet för de allra flesta.

Befälhavaren ansvarar också för att det finns sjökort ombord och till förfogande om man gör färder som kräver ruttplanering såsom längre färder eller färder på okända vatten. Också det här är i praktiken en självklarhet i dag, även om bestämmelsen nu blir tydlig. Sjökort

behöver dock inte finnas ombord på båten på ständigt återkommande färder i kända närvatten eller vid korta färder till en ö där man har en stuga eller vid fiske i ett närområde. Också här tycker jag att lagförslaget gör en bra och förnuftig avvägning. Det krävs ingen utbildning för befälhavaren utan kraven är som nu: tillräcklig ålder, vilket för minderåriga bestäms av målsman, samt förmåga och kunskap att föra fram fritidsbåtar i Finland.

Den andra betydande förändringen är en lindrigare reglering av hyresbåtar. Krav som gäller besiktning av och utrustning på hyresbåtar ska frångås för att främja delningsekonomi så att oanvända båtar ska kunna hyras ut lättare. Den tidigare definitionen av hyresbåtsverksamhet ska uppdelas i nöjestrafik och hyresbåtsverksamhet, så att bara taxibåtar ska betraktas som hyresbåtar. Definitionen på en taxibåt är en farkost som hyrs ut för sport eller för fritidsändamål bemannad, det vill säga en taxibåt med förare, som i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare. I dag krävs förarbrev för hyresbåt av alla som kör hyresbåt, men i framtiden krävs det endast av taxibåtsförare, vilket är en bra utveckling för företagare.

Den tredje betydande förändringen som föreslås är ett uppdaterat sanktionssystem. Det nuvarande systemet med ordningsbot ska ersättas med en avgift för trafikförseelse, som i regel är likadan som den som föreslås gälla vägtrafiken. Definitionerna på straffbara gärningar ska avgränsas bättre, för att bättre motsvara grundlagens 8 § om den straffrättsliga legalitetsprincipen.

Ärade talman! Jag ser fram emot att arbeta vidare med lagförslaget i kommunikationsutskottet, där vi kommer att höra sakkunniga. Det är bra med en modern lag för sjötrafiken som slår vakt om säkerheten, men utan att införa detaljreglering. Inga lagar eller detaljer kan nämligen ersätta sjövett, och därför är det klokt att också den nya lagen fortsätter att sätta ansvaret på dem som ger sig ut på sjön. Det är naturligtvis den som ger sig ut på sjön som har det största intresset och anledning att garantera att båten är sjöduglig, vädret tillräckligt bra och att rutten är lämplig.

Rollen som befälhavare gör dock ansvaret klarare och gör förhoppningsvis att vi kan minska antalet olyckor till minimum. För trots att vi har en mycket yrkeskunnig och professionell sjöbevakning förstärkt av frivillig, men också ytterst professionell sjöräddning är det i allas intresse att så få som möjligt hamnar i sjönöd.

Ärade talman! Jag är uppvuxen vid havet, och det är få saker i livet som är mer fantastiskt än att åka ut med båt, att känna vinden, saltstänken och doften av havet. Sommarens båtsäsong är den absoluta höjdpunkten för många ålänningar och finländare.

Då vi tidigare under mandatperioden diskuterade förslaget till båtskatt, som vi gudskelov lyckades skjuta i sank, talade vissa populistiskt om lyxjakter och yuppieskotrar. Den som talar om det borde besöka kusten, skärgården och Åland. Gästhamnarna påminner inte om Monaco eller jet setet i Miami, utan båtfolket består av helt vanliga finländare, ålänningar och svenskar som hämtar viktiga pengar och arbete ut till skärgården genom att besöka gästhamnar.

De allra flesta båtar man ser en vanlig dag på sjön är ganska små och de används som kommunikationsmedel för arbete och för att ta sig ut till stugan eller bara för en tur på sjön med familjen. Det är sällan några vrålåk utan kan vara en liten plastbåt byggd av skickliga finska båtbyggare i Österbotten eller Mellersta Finland eller så kan det vara en gammal träsnipa som varit i familjens ägo i generationer. Få känslor är lika underbara som att känna den varma vinden under ljusa sommarkvällar då man hör putt-putt-ljudet från snipan. Det är ingen ekonomisk lyx, utan balsam för själen. Kort och gott: livskvalitet.

Jag vill därför avsluta med att tacka minister Berner här på plats och kommunikationsministeriet för ett väl avvägt lagförslag till ny sjötrafiklag. — Tack.

17.11 **Markku Pakkanen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä oleva vesiliikennelaki sai justiin arvoisensa huomion. Tuossa edustaja Löfström kuvasi hyvin tilannetta, mitä tämä uusi lakiesitys tuo veneilijöille ja saaristossa eläville ihmisille ja matkailijoille. Hän myös oivallisella tavalla kuvasi sitä tunnelmaa, mikä veneestä lähtee.

Tässä on ehkä näin tällä lailla maakrapuna aika haasteellinen tilanne arvioida tätä koko lakikokonaisuutta. Itse näen tässä sen niin, että turvallisuusasia on tässä jo hyvin huomioitu. Vesillä liikkuessa niin kuin tieliikenteessäkin turvallisuuden täytyy olla kaiken a ja o, ja siksi tämä lakiesitys on vastuullisesti kasattu. Tässä ei tehdä uutta byrokratiaa vaan helpotetaan sitä, niin kuin on tällä hallituskaudella kaikessa muussakin pyritty tekemään. Tämä lakiesitys on selkeä kokonaisuus, niin kuin tuossa on kuultu.

Saaristoliikenne — ja sisävesiliikenne, mutta saaristoliikenne erityisesti — on suomalaiselle matkailulle erittäin tärkeä asia, ja siksi on tärkeää, että me saamme selvät pelisäännöt. Varmaan, voisiko sanoa, pientä veneilyromantiikkaa on tuo huviveneen päällikköksi nimittäminen. On tärkeää, että veneessä on kippari, mutta tämä päällikköstatus on nyt varmaan oivallinen tapa korostaa sitä, että päällikkö vastaa siitä, että liikutaan oikeilla reiteillä, vene on varustettu turvaliivein, joita on riittävät määrät, ja muutenkin vesillä käyttäytyminen on sellaista herrasmiesmäistä liikennettä.

Liikennevirhemaksu, kuten tieliikenteessä, on varmaan ihan tarpeellinen. Koska siellä myös poliisi- ja rajaviranomaiset valvovat vesiliikennettä, niin tämmöinen virhemaksu on tarpeellinen.

”Vastuullisesti vesillä” lienee ihan sellainen sopiva lause tähän loppuun, elikkä hyvä lakiesitys.

17.13 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Minäkin haluan yhtyä niihin kiitoksiin, mitä edustaja Pakkanen esitti edustaja Löfströmille. Hän kuvasi erittäin hyvin meriliikenteen hienoutta tässä maassa. Suomen meriyhteys tuonne muuhun maailmaan on meille, meidän kauppamerenkululle, äärimmäisen tärkeä, ja sen takia on äärimmäisen tärkeää, että on tällainen lakiesitys, jonka nyt on hallitus antanut eduskunnalle hyväksyttäväksi, vesiliikennelaki, se, että saadaan nämä turvallisuusasiat kuntoon, kun vesillä liikutaan.

Meillä Suomessa on myös toinen rikkaus, joka on jäänyt aivan liian vähälle käytölle: nämä sisävesireitit yleensä. Meille on annettu tämän maantieteen ansiosta ja jääkauden ansiosta syntyneet sisävedet, jotka ovat erittäin vähäisellä käytöllä. Oli hämmästyttävää, kun viime kesänä ystäväni kanssa ajelin tuolla Pielisen vesillä Pohjois-Karjalassa — suuri järvi siellä Pohjois-Karjalan sydämessä — ja sinä kauniina kesäisenä päivänä kaksi venekuntaa näkyi olevan liikkeellä samalla hetkellä. Ja se kalavaranto, mikä siinä valtavassa järvessä on ja mikä Suomen järvissä yleensä on, kuten Suur-Saimaassa ja Päijänteessä ja monissa muissa: näillä valtavilla alueilla niiden käyttö on todella vähäistä. Nyt tämä laki, mitä parhaillaan käsitellään, pieneltä osaltaan selkeyttää tätä lainsäädäntöä siinä, kun vesillä liikutaan, ja lisää turvallisuutta, ja muun muassa se, että nuo sanktiot saadaan oikealle tasolle ja selkeästi ymmärrettävään muotoon, on hyvä parannus.

Mutta, arvoisa puhemies, sisävesiin liittyy se, miten vähän me käytämme sitä kuljetuskapasiteettia, minkä vesiväylät Suomessa tarjoavat. Olen puhunut siitä sen kymmenen kertaa kansanedustajaurani aikana, että meidän pitäisi edelleen rohkeasti rakentaa se Kymi-

joen kanava. Miksi? Siksi, että se tarjoaisi meille aivan valtavan kuljetusmahdollisuuden ja ennen kaikkea laskisi kuljetuskustannuksia tässä maassa. Kuten tiedämme, Suomi on raskaiden kuljetusten maa, kuljetamme suuria massoja muun muassa puuta ja monta muuta materiaalia, ja tässä maatiekuljetuksessa — kuten olemme nähneet viime vuosina, kun ilmasto on lämmennyt ja kunnon talvet ovat hävinneet — tierungot kärsivät, valtavia painoja siirretään tietä pitkin. Junarataverkko ei yllä ihan joka paikkaan, ja sen rakentaminen on kallista, mutta vesiteiden rakentamiseenhan ei tarvitse uhrata mitään. Ne vesitiet ovat olemassa jo. Totta kai väylästöjä pitää korjata ja muutama sulku rakentaa, ja jos tehtäisiin Kymijoen kanava, jolla yhdistettäisiin Päijänteen ja Saimaan vesistöalueet, se loisi tähän maahan valtavan kuljetuskapasiteetin, joka antaisi Suomen metsäteollisuudelle todella, todella merkittävän kilpailuedun.

Jos seuraatte, arvoisat edustajat, metsäteollisuuden edustajien puheenvuoroja eri juhlissa, niin he kiinnittävät kahteen asiaan huomiota: Kustannusten kalleus on se, johon aina kiinnitetään huomiota, se on selvä asia. Vastuullinen yritysjohtaja huomioi sen aina. Mutta toinen on sitten tämä, minkä tautta meillä nimenomaan kuljetuskustannukset ovat niin valtavat. Häviämme siinä Ruotsille paljon, ja toivonkin, että tässä tämä asia otetaan vakavasti ja käytetään muun muassa Euroopan TEN-verkkorahoja tähän. [Puhemies koputtaa] Tiedän, että tämän vaalikauden aikana se ei onnistu, mutta tulevina ehkä.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.