

LVM /2585/03/2011

KOTKAN KAUPUNKI

PÖYTÄKIRJANOTE

Sivu

Kaupunginhallitus

Kokouspäivämäärä
10.9.2012

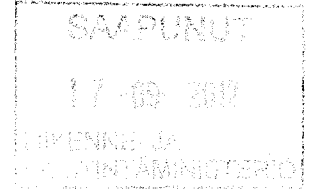
1

LVM 002=00/2008

KH: 1224 /2012

260 § Kommenttien antaminen liikenne- ja viestintäministeriölle satamalainsäädännön kumoamista koskevaan hallituksen esitysluonnokseen

Kh 10.9.2012 / 260 §



Valmistelijat: satamajohtaja Kimmo Naski, puh. 020 790 8801
kaupunginlakimies Marianna Ruonala, puh. 234 4222

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää satamapaikkakunnilta kommentteja hallituksen esitysluonnokseen, joka koskee voimassa olevan satamalainsäädännön kumoamista.

- ./. Kommenttipyyntö sekä luonnos hallituksen esitykseksi ovat esityslistan liitteinä.
- ./. Suomen Satamaliiton lausunto 8.5.2012 sekä esitys 18.6.2012 ovat esityslistan liitteinä.

Satamia koskee tällä hetkellä laki kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista 955/1976 sekä laki yksityisistä yleisistä satamista 1156/1994. Vuonna 1994 kumottiin kaupungeilla olleet erioikeudet satamanpitoon. Laki 955/1976 sisältää määräykset siitä, että kunnallisella satamalla on oltava kunnanvaltuuston hyväksymä satamajärjestys, jossa on tarpeelliset määräykset sataman käyttämisestä ja satama-alueella noudatettavasta järjestyksestä, määräyksen sakottaa satamajärjestyksen rikkomisesta sekä määräyksen yleisestä liikenteestä kunnalle suoritettavien maksujen suorasta ulosottokelpoisuudesta.

Yksityisiä yleisiä satamia koskeva laki sisältää säännökset lain soveltamisalasta, yksityisen yleisen sataman määritelmän, määräyksen perustamisluvasta ja satamajärjestyksestä, määräyksen oikeudesta periä maksua sataman käyttämisestä sekä määräyksen satamajärjestyksen rikkomisen rangaistavuudesta.

Hallituksen esitysluonnoksessa perustellaan molempien lakien rangaistusmääräysten kumoamista sillä, että ne ovat ongelmallisia perustuslain 8 §:n kannalta. Kyse on ns. blancorangaistussäännöksiä käyttämisestä, joihin ylipäättään suhtaudutaan hyvin tiukasti. Niissä rangaistusuhan sisältävä säännös ei määrittele kriminalisoitua käytöstä, vaan jättää sen alemmanasteisen normiston varaan. Tässä tapauksessa määrittely on tapahtunut satamajärjestyksessä. Perustuslain 8 §:n mukaan ketään ei saa pitää syyllisenä eikä tuomita rangaistukseen sellaisen teon perusteella, jota ei tekohetkellä ole laissa säädetty rangaistavaksi.

Suora ulosottokelpoisuus koskee enää vain osaa kunnallisten satamien perimistä maksuista. Yksityisten satamien perimät maksut peritään normaalisti käräjäoikeuksien kautta.

Otteen oikeaksi todistaa Kotkassa 18.9.2012

Kaupunginsihteeri Raino Hassinen

Satamalainsäädännön kumoamista koskevassa hallituksen esitysluonnoksessa on esitetty satamatoimintojen sääntelyä kutakin erityiskysymystä koskevassa alakohtaisessa sääntelyssä.

./ Satamajohtajan johdolla on valmisteltu luonnos kommenttilausunnoksi satamalainsäädännön kumoamiseksi. Luonnos on liitteenä.

Esittelijä: Kaupunginjohtaja Henry Lindelöf

Ehdotus: Kaupunginhallitus päättää antaa kommentteinaan liikenne- ja viestintäministeriölle satamalainsäädännön kumoamista koskevasta hallituksen esitysluonnoksesta liitteenä olevan satamajohtajan valmisteleman kommenttilausunnon sekä viitata Suomen Satamaliitto ry:n asiasta antamaan lausuntoon.

Päätös: Hyväksyttiin ehdotuksen mukaisesti.

Toimeenpano:

Ote: Liikenne- ja viestintäministeriö sähköpostitse
28.9.2012 mennessä kirjaamo@lvm.fi
satamajohtaja

Ei oikaisuvaatimusohjetta

Otteen oikeaksi todistaa Kotkassa 18.9.2012


Kaupunginsihteeri Raino Hassinen



VN 10.9.

Jakelussa mainitulle

Kommenttipyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi: laki yksityisistä yleisistä satamista annetun lain sekä kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetun lain kumoamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää jakelussa mainitulta kunnilta kommentteja liittyen hallituksen esitysluonnokseen laiksi yksityisistä yleisistä satamista annetun lain sekä kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetun lain kumoamisesta.

Kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annettuun lakiin sisältyy säädöksiä, jotka ovat ristiriidassa perustuslain kanssa. Tähän on kiinnittänyt huomiota myös eduskunnan oikeusasiamies liikenne- ja viestintäministeriölle osoittamassaan selvitys- ja lausuntopyyntönsä.

Ministeriössä on valmisteltu virkatyönä luonnos hallituksen esitykseksi, jolla kumottaisiin kumpikin satama koskeva erityislaki (laki yksityisistä yleisistä satamista sekä kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annettu laki). Hallituksen esitysluonnos oli lausunnolla kevään 2012 aikana ja saaduissa lausunnoissa toivottiin myös satamapaikkakuntien kuntien näkemystä asiasta.

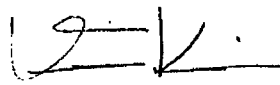
Yllä mainitun perusteella liikenne- ja viestintäministeriö pyytää kommenttejanne hallituksen esityksestä, erityisesti taloudellisia ja elinkeinopoliittisia näkemyksiä. Ministeriö on samanaikaisesti käynnistämässä meriliikennestrategian laatimisen. Tämän strategian valmistelun yhteydessä tarkastellaan satamia ja satamatoimintaa kokonaisvaltaisesti ja siinä yhteydessä tullaan tarvittaessa linjaamaan uudistusesityksiä. Lisähuomiona on se, että EU:n komissio valmistelee ehdotusta satamapolitiikasta ja ehdotus valmistunee syksyn aikana. Siinä ei kuitenkaan tulla puuttumaan satamien omistussuhteisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää ystävällisesti kommenttejaan perjantaihin 28. syyskuuta 2012 mennessä sähköisesti osoitteeseen kirjaamo@lvm.fi. Lisätietoja antavat ylltarkastaja Veera Kojo sekä hallitusneuvos Silja Ruokola (sähköposti: etunimi.sukunimi@lvm.fi, 0295 16001).

Yksikön päällikkö,
hallitusneuvos


Silja Ruokola

Ylltarkastaja


Veera Kojo

LIITE Luonnos hallituksen esitykseksi

Jakelu

Satamapaikkakunnat:

Eurajoki
Hamina
Hanko
Helsinki
Imatra
Inkoo
Joensuu
Kalajoki
Kaskinen
Kemi
Kirkkonummi
Kitee
Kokkola
Kotka
Kristiinankaupunki
Kuopio
Lappeenranta
Loviisa
Merikarvia
Naantali
Oulu
Pietarsaari
Pori
Porvoo
Raasepori
Raahe
Rauma
Ristiina
Salo
Savonlinna
Siilinjärvi
Tornio
Turku
Uusikaupunki
Vaasa
Varkaus

Tiedoksi

LVM:n johtoryhmä
Kirjaamo

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi yksityisistä yleisistä satamista annetun lain sekä kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetun lain kumoamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan kumottavaksi yksityisistä yleisistä satamista annettu laki sekä kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annettu laki.

Kumpaankin lakiin sisältyy säädöksiä, joiden voidaan katsoa olevan ristiriidassa perustuslain suhteen. Erilliselle satamalainsäädännölle ei enää ole tarvetta, vaan jatkossa satamatoimintojen sääntely on tarkoituksenmukaisinta järjestää kutakin erityiskysymystä koskevan asiakoh- taisen sääntelyn kautta.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

Suomessa toimii nykyisin 52 satamaa, joissa käsitellään ulkomaanliikenteen tavaraa tai ote- taan ja jätetään ulkomaanliikenteen matkustajia. Maassamme toimivat satamat voidaan toi- minnan järjestämisjärjestyksen ja avoimuuden perusteella ryhmitellä kolmeen luokkaan: yleisiin kunnallisiin satamiin, yleisiin yksityisiin satamiin ja yksityisiin satamiin, jotka ovat käytännössä pääasiassa teollisuusyritysten omien tuonti- ja vientikuljetusten hoitamiseen tarkoitettuja teolli- suussatamia. Suomen satamista 32 kuuluu Satamaliittoon, joka on yleisten kunnallisten ja yk- sityisten satamien keskusjärjestö.

Suomen lainsäädäntö tuntee kaksi satamia koskevaa erityislakia. Kunnallisiin yleisiin satamiin sovelletaan lakia kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista (955/76) ja yksityisiin yleisiin satamiin lakia yksityisistä yleisistä satamista (1156/1994). Kummatkin satamia koske- vat erityislakimme ovat varsin niukkasisältöisiä. Laki kunnallisista satamajärjestyksistä ja lii- kennemaksuista sisältää nykyisellään voimaantulosäännöksen lisäksi vain kaksi pykälää. Lain 1 §:n mukaan kunnallista satamaa varten on kunnanvaltuuston hyväksyttävä satamajärjestys, jossa on tarpeelliset määräykset sataman käyttämisestä ja satama-alueella noudatettavasta järjestyksestä. Lain 1 §:n 2 momentin mukaan satamajärjestyksessä voidaan sen rikkomisesta määrätä sakko, jonka tuomitsee yleinen alioikeus. Lisäksi lain 2 §:ssä on mahdollistettu ylei- sestä liikenteestä kunnalle suoritettavien maksujen periminen ilman tuomiota tai päätöstä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottoihin säädetään.

Vuoden 1994 loppuun asti Suomessa oli voimassa niin sanottujen vanhojen kaupunkien erioi- keus satamanpitoon, jonka kumoamisen yhteydessä säädettiin laki yksityisistä yleisistä sata- mista. Lain 1 §:ssä kunnalliset satamat on suljettu pois soveltamisalasta ja 2 § sisältää yksityi-

sen yleisen sataman määritelmän. Kuten kunnallista satamaa varten, tulee myös yksityisellä yleisellä satamalla lain 3 §:n mukaan olla kunnanvaltuuston hyväksymä satamajärjestys, jossa on tarpeelliset määräykset sataman käyttämisestä ja satama-alueella noudatettavasta järjestyksestä. Samoin yleistä yksityistä satamaa koskevassa satamajärjestyksessä voidaan lain 5 §:n mukaan sen rikkomisesta määrätä sakko, jonka tuomitsee yleinen alioikeus.

Yksityisistä yleisistä satamista annetun lain 3 §:ssä määrätään, että sataman perustamiseen ja olennaiseen laajentamiseen on saatava valtioneuvoston yleisistunnon lupa, joka voidaan 2 momentin mukaan myöntää, mikäli siihen on perusteltua aihetta. Pykälän 3 momentin mukaan luvassa voidaan asettaa sataman perustamiselle tarpeellisia ehtoja. Lain 6 §:ssä on lisäksi säännös, jonka mukaan sataman pitäjällä on oikeus periä satamassa sataman käyttämisestä maksua.

Yksityiset teollisuussatamat jäävät kahden yleisiä satamia koskevan erityislakimme ulkopuolelle, eikä yksityisten satamien osalta ole lainkaan säännöksiä niissä käsiteltävästä tavarasta tai matkustajista. Satamia koskevaa lainsäädäntöämme on tulkittu siten, ettei se aseta estettä käsitellä toisen tavaraa tai aluksia korvausta vastaan myös yksityisessä satamassa. Yleisiä satamia koskevan erityislainsäädäntömme mukaan yleisten satamien tulisi olla avoimia kaikille. Käytännössä täysavoimuus ei kuitenkaan ole mahdollista, sillä todellisuudessa kaikkea liikennettä ei yleisissäkään satamissa ole realiteetit huomioiden mahdollista ottaa vastaan.

2. Nykytilan arviointi

Kumpaankin voimassa olevaan Suomen satamia koskevaan erityislakiin sisältyy säädöksiä, joiden voidaan katsoa olevan ristiriidassa perustuslain suhteen. Lakiin kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista sisältyy satamajärjestyksen rikkomista koskeva rangaistus-säännös, jonka perustuslainvastaisuuteen myös eduskunnan oikeusasiamies on kiinnittänyt huomiota. Kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetun lain 1 §:ssä on säädetty mahdollisuus määrätä satamajärjestyksessä sen rikkomisesta sakko. Vastaava säännös on myös yksityisistä yleisistä satamista annetun lain 5 §. Säännöksiä voidaan pitää ongelmallisina perustuslain 8 §:ssä säädetyn rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta.

Satamia koskeville erityislaeille ei ole Suomessa enää tarvetta. Merkittävä osa Suomen satamista on perinteisesti ollut kuntien omistamia ja ylläpitämiä. Kilpailuneutraliteetin vaatimuksista johtuen paineet kunnallisten satamien yhtiöittämiseen ovat kuitenkin kasvaneet. Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa on useita artikloita, joilla pyritään varmistamaan tasavertaiset kilpailuedellytykset kaikille. Selkeimmin tämä ilmenee sopimuksen 106 artiklassa, jonka mukaan jäsenvaltiot eivät saa toteuttaa tai pitää voimassa mitään toimenpidettä, joka koskee julkisia yrityksiä taikka erityisoikeuden tai yksinoikeuden jäsenvaltiolta saaneita yrityksiä, ja joka on ristiriidassa sopimuksen, etenkin sen kilpailumääräysten kanssa. Euroopan unionin komissio on 11 päivänä joulukuuta 2007 tehnyt Suomelle osoitetun osittain kielteisen päätöksen Valtion tuki N:o C 7/2006, jonka kielteinen osa koskee Tieliikelaitoksen (Destia Oy:n) saamaa valtiontukea. Komissio pitää kiellettynä valtiontukea liikelaitoksen konkurssisuoja ja poikkeavaa verokohtelua. Komissio katsoi päätöksessään, että kyse oli kielletystä valtiontuesta, koska konkurssilainsäädäntöä ei sovelleta liikelaitokseen ja koska vapautus yh-

teisöverosta muodostaa kilpailua vääristävän valtiontuen, jota ei voida perustella verojärjestelmän luonteella ja rakenteella.

Valtiovarainministeriö asetti 18 päivänä maaliskuuta 2008 hankkeen selvittämään liikelaitosmallin soveltuvuutta sisämarkkinoille ja kartoittamaan mahdollisia uusia organisaatio- ja ohjausmalleja liikelaitosten toiminnan järjestämiseksi. Selvityksen mukaan kilpailuneutraaliteetin edellyttämä liikelaitoksen konkurssikelpoisuus edellyttäisi erillistä oikeushenkilöyttä sekä valtion liikelaitoksen hallinnassa olevan omaisuuden siirtämistä oikeushenkilön omaisuudeksi. Valtion liiketoimintaa tulisi siten harjoittaa pääsääntöisesti osakeyhtiömuodossa. Euroopan unionin komission päätöksen vuoksi myös kunnallisia liikelaitoksia on tarkoitus muuttaa osakeyhtiöiksi, mukaan lukien kunnalliset satamat.

Nykyisen satamalainsäädäntömme keskeisin sisältö voidaan tiivistää kahteen seikkaan: satamilta edellytettävään satamajärjestykseen ja valtuutukseen periä satamissa maksuja sataman käyttämisestä. Yleisiä satamia koskevan erityislainsäädäntömme mukaan satamilta tulee olla kunnanvaltuuston hyväksymä satamajärjestys, jossa on oltava tarpeelliset määräykset sataman käyttämisestä ja satama-alueella noudatettavasta järjestyksestä. Tämän kaltainen rakenne ei kuitenkaan ole käytännössä välttämätön. Satamat ovat erityisesti turvatoimivaatimuksista johtuen rajattuja alueita, joilla noudatettavasta järjestyksestä aluetta hallitseva satamanpitäjä määrää isännänoikeudella. Satamanpitäjällä itsellään on intressi määrätä satama-alueella noudatettavasta järjestyksestä ja laivan saapuessa satamaan noudattaa laivayhtiö edustajineen satamanpitäjän antamia ohjeita ja määräyksiä suoraan sopimuksen nojalla. Erillistä satamajärjestyksestä koskevaa lainsäädäntöä ei näin ole tarpeen ylläpitää.

Satamanpitäjän oikeus periä satamassa maksuja sataman käyttämisestä on nykyisin perustettu yleisiä satamia koskevaan erityislainsäädäntöön. Yksityisistä yleisistä satamista annetun lain 6 §:ssä on tästä nimenomainen säännös. Kunnallisissa satamayhtiöissä perittäviin maksuihin puolestaan on sovellettu kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetussa annetun lain 2 §:ää, jossa on samalla mahdollistettu myös maksujen periminen ilman erillistä tuomiota. Satamissa perittävät maksut on tulkittu julkisoikeudellisiksi maksuiksi, vaikka käytännössä maksujen periminen ei ole tapahtunut kaikilta osin julkisoikeudellisia maksuja koskevien vaatimusten mukaisesti. Maksujen julkisoikeudellisesta luonteesta ja yhteisöoikeuden vaatimuksista on seurannut samalla maksujen hinnoitteluperusteiden joustamattomuuteen liittyviä ongelmia. Jatkossa satamissa perittävät maksut olisivatkin tulkittava yksityisoikeudellisiksi ja kaupallisiksi palvelumaksuiksi, jotka määräytyvät vapaasti kilpailuilla markkinoilla vallitsevien yleisten periaatteiden mukaisesti. Erillistä lainsäädäntöä satamassa perittävien maksujen osalta ei näin olisi enää tarpeen säilyttää. Samalla poistettaisiin myös perustuslain kannalta ongelmallinen mahdollisuus maksujen perimiseen ilman tuomiota tai päätöstä.

Lakiin kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista sisältyy 2 §:n säännös, jonka mukaan yleisestä liikenteestä kunnalle suoritettavat maksut saadaan periä ilman tuomiota tai päätöstä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottoihin säädetään. Kyseinen säännös on ongelmallinen perustuslain 21§:n oikeusturvasäädöksen valossa. Lainkohdan mukaan jokaisella tulee olla oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistui-

men tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Käsittelyn julkisuus sekä oikeus tulla kuulluksi, saada perusteltu päätös ja hakea muutosta samoin kuin muut oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeet ovat lailla turvatut. Satamalainsäädännön kumoamisen myötä satamissa perittäisiin vain yksityisoikeudellisia palvelumaksuja, joiden periminen tapahtuisi normaalien maksujen perintää ja ulosottoa koskevien sääntöjen ja periaatteiden mukaisesti.

Tarkempi satamatoimintoja koskeva sääntely Suomen lainsäädännössä on hajallaan eri laeissa ja asetuksissa. Satamatoimintaan vaikuttavaa sääntelyä löytyy muun muassa ympäristöön, turvallisuuteen, vaarallisten aineiden käsittelyyn ja kuljetuksiin sekä terrorismin torjuntaan ja turvatoimiin liittyen. Satamia koskevat määritelmät ovat vaihdelleet säädöksestä riippuen, eikä satamista ole enää tarpeen säätää omissa erityislaeissaan, vaan jatkossa satamatoimintojen sääntely on tarkoituksenmukaisinta järjestää kutakin erityiskysymystä koskevan alakohtaisen sääntelyn kautta. Suomen satamalainsäädännön ajantasaistamiseksi riittää näin ollen, että kumotaan laki yksityisistä yleisistä satamista sekä laki kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista.

3. Satamia koskeva sääntely muualla Euroopassa

Kansainvälisen vertailun osalta voidaan todeta, että Suomen ulkomaankuljetusten kannalta keskeisimmistä maista ainoastaan Iso-Britanniasta ja Tanskasta löytyy erillinen satalaki. Muissa maissa satamatoimintaa koskevat säädökset ovat hajallaan.

Kattavin satamia koskeva erityislaki löytyy Tanskasta, jonka 1.1.2000 voimaan tullut kansallinen satalaki koskee kaupallisia satamia. Laki sisältää muun muassa rangaistussäännöksen, joka mahdollistaa sakkorangaistuksen sääntöjen rikkomisesta. Uuden sataman perustamiseen ja olemassa olevan laajentamiseen vaaditaan pääsääntöisesti ministeriön lupa.

Myös Iso-Britanniassa on voimassa kansallinen satalaki, joka on kuitenkin erittäin vanhaa perua. Säädöksen muinaisesta alkuperästä ja lainsäädäntökulttuurin erilaisuudesta johtuen laki ei ole lainkaan verrattavissa Suomen satamalainsäädäntöön.

Ruotsissa ei ole lainkaan pelkästään satamia koskevaa lainsäädäntöä. Ruotsissa tärkeimmät satamia koskevat säädökset sisältyvät ympäristökaareen. Lisäksi on suuri joukko lakeja, asetuksia ja säädöksiä, jotka vaikuttavat satamatoimintoihin koskien ympäristöä, työympäristöä, turvallisuutta ja suojelua. Lisäksi Ruotsissa on myös EU-lainsäädäntöön pohjautuvaa kilpailulainsäädäntöä.

Saksassa ei ole liittovaltion tasoista satalakia. Myöskään Alankomaissa ei ole erillistä kansallista satalakia, vaan sääntely perustuu paikallisviranomaisten antamiin kunnallisiin säädöksiin, määräyksiin ja ohjeistuksiin.

4. Ehdotetut muutokset

Esityksessä ehdotetaan, että kumotaan yksityisistä yleisistä satamista annettu laki (1156/1994) ja kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annettu laki (995/76) niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen.

(Siirtymäaikajärjestelyt - tarvitaanko siirtymäaikaa?)

5. Esityksen vaikutukset

Esityksellä pyritään saattamaan satamia koskeva lainsäädäntö ajantasaiseksi ja perustuslain mukaiseksi. Lakien kumoamisen myötä poistuisivat kumpaankin lakiin sisältyvät perustuslain vastaiset rangaistussäännökset. Niin ikään poistuisi perustuslain kannalta ongelmallinen kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annettuun lakiin sisältyvä säännös, jonka mukaan yleisestä liikenteestä kunnalle suoritettavat maksut voidaan periä ilman tuomiota tai päätöstä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottoin säädetään. Samalla luovuttaisiin myös yksityisistä yleisistä satamista annetussa laissa säädetystä sataman perustamisen ja laajentamisen luvanvaraisuudesta. Satamat olisi jatkossa ymmärtävä normaalia liiketoimintaa kilpailluilla markkinoilla harjoittaviksi oikeushenkilöiksi, joihin sovelletaan muun muassa osakeyhtiölakia.

Lakien kumoamisella ei ole välittömiä taloudellisia vaikutuksia eikä vaikutuksia valtion talousarvioon.

6. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkamiestyönä liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksestä on pyydetty lausunnot...

Liikenne- ja viestintäministeriö on aiemmin asettanut ajalle 1.5.2008 - 31.3.2009 työryhmän selvittämään satamalainsäädännön uudistamista. Erityiskysymyksiä, joiden sääntelytarvetta tuolloin arvioitiin, olivat yksityisten yleisten satamien luvanvaraisuus, rangaistussäännökset, viranomaistoimintojen erottaminen, julkisoikeudellisten maksujen periminen osakeyhtiömuotoisten satamien toimesta, satamien liikelaitos -muoto, satamien ulkomainen omistus ja huoltovarmuus, tarve säännellä julkisoikeudellisten maksujen määräytymisen perusteista hinnoitteluperiaatteista ja maksujen alentamisperiaatteista, satamanpitäjän toimivalta sekä eri määritelmien tarpeellisuus. Työryhmä ei antanut loppuraporttia, vaan asia jäi odottamaan liikelaitosten yhtiöittämistä koskevaa valtiovarainministeriön esitystä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT**1. Lakiehdotuksen perustelut**

1 §. Pykälään ehdotetaan otettavaksi yksityisistä yleisistä satamista annetun lain sekä kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetun lain kumoamista koskeva säännös.

2 §. Pykälä sisältäisi tavanmukaisen voimaantulosäännöksen. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen hyväksymisen ja vahvistamisen jälkeen.

2. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen tultua hyväksytyksi.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki**yksityisistä yleisistä satamista annetun lain sekä kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetun lain kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan yksityisistä yleisistä satamista 8 päivänä joulukuuta 1994 annettu laki (1156/1994) ja kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista 10 päivänä joulukuuta 1976 annettu laki (995/1976) niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä päivänä kuuta 20



Suomen Satamaliitto
Finnish Port Association

TIEDOKSI

LAUSUNTO
08.5.2012

KOTKAN KAUPUNGINHALLITUS	
KH	
Saap.	03.09.2012
	1224/12 103
DNO	

kaup.lahim.
(lausuntopyynnön
vill.)
+ kopioit
kaupunki
kansliap.
yh

ASIA: Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi yksityisistä yleisistä satamista annetun lain sekä kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetun lain kumoamisesta

VIITE: LVM/2585/03/2011

Suomen Satamaliitto ry. (myöhemmin SSL ry.) on vastaanottanut viitekohdassa mainitun lausuntopyynnön ja lausuu kantanaan seuraavaa;

Yleistä

Suomessa satamaverkko on historiallisista syistä pääsoin kunnallinen ja meillä on muutama teollisuuden omistama ns. teollisuussatama ja joitakin yksityisiä satamia, joista merkittävin on Sköldvik. Yli 80 % maamme satamaliikenteestä kulkee kunnallisten, eli yleisten satamien kautta. Kunnat omistavat näiden satamien maa- ja vesialueet.

Suomessa on kansallisia, erityisesti satamia koskevia lakeja kaksi: laki yksityisistä yleisistä satamista (1156/1994) ja laki kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista (995/1976). Muu satamien toimintaa koskeva lainsäädäntö on hajallaan ja sääntely tapahtuu asiakohdaisen sääntelyn kautta mm. ISPS-lainsäädännössä, ympäristölainsäädännössä ja VAK-lainsäädännössä.

Nykyisin voimassa oleva lainsäädäntö on riittävä ja se on toiminut hyvin. Lausuntopyynnössä mainittu joidenkin seikkojen perustuslainvastaisuus on juridisesti epäselvä ja se on myös kiistetty useiden oikeusoppineiden toimesta. Parasta aikaa ollaan toteuttamassa kuntalain uudistamista, jonka seurauksena kunnallisista satamista tullaan todennäköisesti muodostamaan osakeyhtiöitä siirtymäkauden jälkeen. Tällä muutoksella on merkitystä mm. satamien hallinnon, johtamisen ja ohjauksen muuttumiseen osakeyhtiölain perusteella tapahtuvaksi.

Suomen Satamaliitto
Toinen linja 14, 00530 HELSINKI
Puh. (09) 7711 • Faksi (09) 753 0474
info@satamaliitto.fi • www.satamaliitto.fi

Finland's Hamnförbund
Andra linjen 14, 00530 HELSINGFORS
Tfn (09) 7711 • Fax (09) 753 0474

Finnish Port Association
Toinen linja 14, FI-00530 HELSINKI
Phone +358 9 7711 • Fax +358 9 753 0474

Tällä hetkellä laki yksityisistä yleisistä satamista säättää niiden yleisen satamatoiminnan luvanvaraiseksi. Yksityisistä yleisistä satamista annetussa laissa luvan myöntämisen edellytyksiä ei kuitenkaan ole määritelty täsmällisesti, vaan lain 3 §:n 2 momentissa säädetään, että lupa voidaan myöntää, mikäli siihen on perusteltua aihetta.

Kunnallisiin satamajärjestyksiin sisältyvät rangaistussäännökset ovat tällä hetkellä perustuslaillinen ongelma koska niistä tulisi perustuslain 8 §:n mukaan säätää laintasoisella säädöksellä. Tämä on kuitenkin ratkaistavissa satamajärjestyistä muuttamalla.

Yksityiskohtaisia huomioita

Liikenne- ja viestintäministeriön tarkoituksena on, että laki yksityisistä yleisistä satamista (1156/1994) ja laki kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista (995/1976) kumotaan ja erillistä satamalainsäädäntöä ei Suomessa olisi tarkoitus säätää. Jatkossa satamatoimintojen sääntely tapahtuisi erilliskysymyksiä koskevan asiakohtaisen sääntelyn kautta.

On kuitenkin syytä ottaa huomioon, että kunnallisista säännöksistä useat kuuluvat kunnallisen itsehallinnon suojaan ja kunnallinen itsehallinto nauttii perustuslain suojaa. Valtion kuntiin kohdistama valvonta voi siten olla vain rajoitettua ja nimenomaisiin säännöksiin nojautuvaa. Kunnallisen itsehallinnon valtiosääntöisen perustan muodostavat seuraavanlaiset elementit:

- 1) erillisuus valtionhallinnosta (itsenäinen oikeushenkilöllisyys, ei suoraan valtion viranomaisten määräysvallan alaisuudessa),
- 2) itsehallinnollisuus (ylintä päätösvaltaa käyttää vaaleilla valittava valtuusto),
- 3) omat tehtävät (työnjako valtion kanssa, kuntien uusista tehtävistä säädetään lailla),
- 4) taloudellinen itsenäisyys (kunnallinen verotusoikeus, itsenäinen taloudellinen päätösvalta).

Edellä mainittuihin seikkoihin viitaten näin on laita myös lain kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista osalta.

SSL ry. kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin;

1. Laki yksityisistä yleisistä satamista säättää tällä hetkellä yleisen satamatoiminnan luvanvaraiseksi. Kunnallisen ja valtiollisen sataman saa perustaa kunnan tai valtion päätöksellä. Yksityisen yleisen sataman perustaminen edellyttää valtioneuvoston yleisistunnon antamaa lupaa. Yksityisistä yleisistä satamista annetussa laissa luvan myöntämisen perusteita ja edellytyksiä ei ole määritelty täsmällisesti, vaan lain 3 §:n 2 momentissa säädetään, että lupa voidaan myöntää, mikäli siihen on perusteltua aihetta. Lisäksi sataman perustamiselle voidaan asettaa tarpeellisia ehtoja. Ko. lain perusteluissa on määritetty perustamisperusteista. Jos lait kumotaan, seurauksena on valvonnan lakkaaminen ja satamatoiminnan perustaminen ei ole kenenkään kontrollissa eikä valvonnassa, vaan yksityisen yleisen sataman perustaminen on vapautettu sääntelystä ja se voitaisiin perustaa mihin tahansa. Tämä olisi vastoin Liikenne- ja viestintäministeriön usein esille tuomaa kantaa, että Suomessa on nykyisinkin liian monta satamaa. Valtioneuvoston luvan poistaminen johtaisi täysin päinvastaiseen tilanteeseen.

SSL ry. katsoo, että kun valtio vuonna 2008 asuntonministeri Jan Vapaavuoren toimesta puuttui Vihdin kauppakeskus Ideamarkin perustamiseen estämällä sen, oli se samalla oikeansuuntainen ja merkittävä valtiovallan linjanveto estää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen rakentaminen. Satamien perustamisen kohdalla on kysymys paljon kauppakeskusta suuremmista ja merkittävimmistä hankkeista, jotka tarvitsevat valtion investoinnit meri-, tie- ja rautatieyhteyksiin samalla, kun Suomessa on muutenkin liikaa satamakapasiteettia. Siksi SSL ry:n mielestä tulevaisuudessa uusien satamien perustamisen tulee olla luvanvaraista ja luvan myöntäjän olla valtioneuvosto. Myöskään nykyisillä satamien alueilla sijaitsevat yksittäiset laiturit tai terminaalit eivät saa eriytyä omaksi satamatoiminnakseen, vaan ne ovat edelleen osa nykyisen sataman toimintaa.

2. Satamajärjestyksellä ohjeistetaan sataman käyttäjiä niissä asioissa, jotka ovat tärkeitä sataman turvallisen ja sujuvan toiminnan kannalta. Ne ovat samalla kysymyksiä joissa satamapitäjällä on alueen haltijana vastuuta joko itsellään tai sillä on niissä yhteen sovittava rooli.

On syytä todeta, että satamajärjestys on sataman perustamisen perusedellytys ja erityissäännöksenä se on kunnallisten säädösten hierarkiassa järjestyssääntöjä ja esim. ohje- ja johtosääntöjä ylempi säännös.

Satamajärjestykset (port ordinance) ovat kansainvälisellä toimialalla vakiintunut tapa kertoa paikallisista säännöistä ja ne ovat siksi satamien asiakkaille tuttu tapa perehtyä kunkin sataman toimintaohjeisiin. Alan kansainvälisestä luonteesta johtuen myös englanninkielinen satamapitäjää tarkoittava ilmaisu "port authority" on päässyt vakiintumaan suomalaisen kielenkäyttöön ja mm. satamajärjestyksissä käytettävään terminologiaan.

Satamalaitokset eli satamapitäjien viranomaistehtävät ovat tärkeitä liikenteen toimivuuden ja liikennejärjestelyjen takia, vaikka satamien viranomaisrooli ei olekaan samanlainen kuin valtiolla ja kunnilla. Kunnilla, osana julkishallintoa, on omaa viranomaisvaltaa mm. luvittajana ja valvojana, mutta se koskee kunnan omia sektoritoimialoja. Esim. kaavoituksen, rakentamisen tai ympäristövalvonnan viranomaistehtäviä hoitavat satamasta erilliset kunnan viranomaiset. Erityislainsäädännössä, joka koskee toimijoita toiminnanharjoittajina, viranomaiset ja heidän valtuutensa on määritelty erikseen. PeL 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä (esim. järjestyksenpito) voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla. Esimerkiksi järjestyksenpidossa satamapitäjillä ei ole mitään sellaisia viranomaisvaltuuksia, joita poliisilla, tullilla tai rajavartiolaitoksella on.

Satamapitäjille on lisäksi annettu alueen omistajan, haltijan ja/tai toimintakokonaisuudessa pääasiallisessa vastuussa olevan toimijan roolissa mm. koordinointi- ja selvällölovastuuta. Satamajärjestys on nimetty esimerkiksi sataman ympäristöluvan toimeenpanoa ja valvontaa koskevissa tuomioistuinpäätöksissä toimeenpanon välineeksi sopimusten ohella. Satamanpidon mahdollisen yhtiöittämisen jälkeen sijaintikunta hyväksyy satamajärjestyksen. Tällöin satamien viranomaistehtävät voitaisiin hoitaa ko. kuntien kautta

3. Kuntien/satamien perimiä julkisoikeudellisia satamamaksuja ovat tavaramaksu, alusmaksu, matkustajamaksu ja jätehuoltomaksu. Kaikki muut satamien perimät maksut ovat yksityisoikeudellisia palvelumaksuja. Satamien julkisoikeudellisilla maksuilla katetaan investointeja kuten laitureita, satama-altaita, väyliä, rakennuksia ja rakennelmia.

4. Esitetyssä hallituksen esityksessä on jätetty selvittämättä merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia, kuten muutoksen taloudelliset vaikutukset, hallinnolliset vaikutukset, vaikutukset muuhun liikenneinfrastruktuuriin (maantiet, rautatiet) ja sen kehittämisen tarpeisiin. Lisäksi satamien vaikutus alueen työllisyyteen ja teollisuuteen ja kuntatalouteen on selvittämättä. Liikennesektorin hankkeiden tehtävänä on osaltaan tukea elinkeinotoimintaa ja merkittävät investoinnit satamainfrastruktuuriin eivät tapahdu erillään elinkeinotoiminnan kehittymisestä ja kehitysnäkymistä ja ympäristön kestävästä kehityksestä. SSL ry. katsoo, että asian koko ja tärkeys huomioiden mainitut vaikutusselvitykset tulee toteuttaa ennen kuin edes täsmällisempi lausunto voidaan antaa. Satamia koskevan lainsäädännön kumoaminen ilman perusteellista vaikutusarviointia voisi viedä satamat hallitsemattomaan tilaan ja yhteiskuntapoliittiset seuraamukset voivat olla vakavia ja merkittäviä.

5. Euroopan Komissio on parhaillaan valmistelemassa uutta satamapakettidirektiiviä, joka on tarkoitus antaa vuoden 2013 alkupuolella. Direktiivin vaikutukset satamiin ja satamien toimintaan tulee huomioida kansallisessa lainsäädännössä myös Suomessa.

Satamien kansainvälinen ja EU-tasoinen perusteellinen vertailu ei ole mukana nyt laaditussa ehdotuksessa ja satamatoiminnan kansainvälisen luonteen vuoksi tämä tuleekin toteuttaa ennen lopullista lausuntopyyntökierrosta.
SSL ry. esittää, että satamainsäädäntöä Suomessa ei lakkauteta ainakaan ennen kuin Komission direktiiviehdotus on vahvistettu ja satamatoimintojen kansainvälinen vertailu sisällytetty ehdotuksen taustamateriaaliin.

6. Satamalainsäädännön uudistaminen laitettiin odottamaan Valtiovarainministeriön vuonna 2008 aloittaman, liikelaitosten soveltuvuutta sisämarkkinoille ja mahdollisten uusien organisaatio- ja ohjausmallien kartoittamista koskevan hankkeen läpiviemistä. Hankkeen seurauksena on valmisteltu kuntalain muutosesitystä, joka määräisi yhtiöitettävistä kunnallisista liiketoiminnoista sekä antaisi tarvittavat lisämääräykset muutosten läpiviemisen tueksi. SSL ry katsoo, että satamalakeihin mahdollinen puuttuminen tulee tehdä vasta kun kuntalain muutos on käsitelty ja hyväksytty eduskunnassa sekä aiemmin mainitut kohdissa 1-6 esitetyt selvitykset ja niiden vaikutusarviot on toteutettu.

Yhteenveto

SSL ry katsoo, että satamalakien kumoamista voidaan harkita vasta, kun kuntalain muutos on käsitelty ja hyväksytty eduskunnassa sekä aiemmin mainitut kohdissa 1-6 esitetyt selvitykset ja niiden vaikutusarviot on toteutettu.

Lainmuutoksessa on kyse erittäin laajavaikutteisesta muutoksesta, jota ei voida ilman parlamentaarisesti valittua valmisteluelintä ratkaista. SSL ry. katsoo myös, että lausuntoaika esitettävään muutokseen tulee olla riittävän pitkä, vähintään 31.10.2012 saakka, jotta kaikilla intressitahoilla, erityisesti kunnilla on riittävästi aikaa perehtyä muutosesityksen vaikutuksiin ennen lausunnon antamista. Satama on useimmille satamakaupungeille ja -kunnille niiden tärkein elinkeinon ja työllisyyden sektori. Asian tärkeys ja demokraattinen läpinäkyvyys huomioiden SSL pitää tärkeinä, että kaikki satamakunnat voivat lausua asiasta.

SSL ry. esittää, että tässä vaiheessa lakia yksityisistä yleisistä satamista (1156/1994) ja lakia kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista (995/1976) ei kumota.

Helsinki 08.5.2012


Markku Mäylä
Toimitusjohtaja
Suomen Satamaliitto ry.



Suomen Satamaliitto
Finlands Hamnförbund

ESITYS / LUONNOS
18.6.2012

Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikennepolitiikan osasto
Eteläesplanadi 16, Helsinki
PL 31,
00023 Valtioneuvosto

ASIA: SATAMALAINSÄÄDÄNNÖN KUMOAMINEN

VIITE: LVM/2585/03/2011

Liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt viitekohdassa mainitussa HE:ssä, että nyt voimassa olevat satamalait kumottaisiin ja satamia koskevia asioita säädeltäisiin jatkossa ainoastaan asiakohtaisessa lainsäädännössä.

Suomen Satamaliitto ry. on vastustanut lakien kumoamista tässä vaiheessa seuraaviin syihin vedoten;

1. Kansallinen liikennepoliittinen selonteko on parasta aikaa eduskunnan käsittelyssä. Selontekoon liittyen LVM on käynnistämässä laajaa Meristrategiaselvitystä, jossa mm. otetaan kantaa kansalliseen satamapolitiikkaan.
2. Kunnallislain muutosesitys on menossa eduskuntaan kuluvan vuoden syksyllä ja tavoitteena on saada laki voimaan vuoden 2013 alusta. Lain muutoksen seurauksena kunnallisten satamien osakeyhtiöittäminen tapahtuu vuosien 2013/2014 aikana.
3. Euroopan Unionin ns. III satamapalveludirektiivi on valmisteilla ja tarkoitus antaa vuoden 2013 alkupuolella.

Suomen Satamaliitto
Toinen linja 14, 00530 HELSINKI
Puh. (09) 7711 • Faksi (09) 753 0474
info@satamaliitto.fi • www.satamaliitto.fi

Finlands Hamnförbund
Andra linjen 14, 00530 HELSINGFORS
Tfn (09) 7711 • Fax (09) 753 0474

Finnish Port Association
Toinen linja 14, FI-00530 HELSINKI
Phone +358 9 7711 • Fax +358 9 753 0474

Edellä mainitut kolme merkittävää muutosta on toteutumassa nopealla aikataululla ja kaikilla merkittävä vaikutus satamien tulevaan toimintaan.

Suomen Satamaliitto ry. esittää, että satamalakien kumoamista ei toteuteta tässä vaiheessa, vaan odotetaan edellä mainittujen kolmen merkittävän satamien toimintaan ja toimintaympäristöön vaikuttavan asian toteutuminen.

Helsinki 18.6.2012

Markku Mylly
Toimitusjohtaja
Suomen Satamaliitto ry.

1.8.2012 **LUONNOS**

Kommenttipyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi: laki yksityisistä yleisistä satamista annetun lain sekä kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetun lain kumoamisesta

Kotkat

Kaupunki ilmoittaa pyydettyä kommenttinaan seuraavaa:

Suomen satamaverkko on historiallisten syiden vuoksi kunnallinen. Ainoa poikkeus on Sköldvikin satama Porvoossa. Muut yksityiset satamat ovat hyvin pieniä. Voidaan siis sanoa, että Suomen satamat ovat kunnallisessa omistuksessa. Kunnat omistavat myös satamien maa- ja vesi-alueet. Satamiin on vuosikymmenten mittaan investoitu erittäin paljon rahaa, eikä yksikään kunta ole koskaan ollut valmis luopumaan satamastaan. Satama on useimmille satamakaupungeille tai -kunnille niiden tärkein elinkeinosektori ja työllistäjä. Satamalainsäädännön kumoaminen vaikuttaisi todennäköisesti satamien omistajien asemaan. Näitä vaikutuksia ei ole selvitetty.

Ministeriön tarkoituksena on satamia koskevien lakien kumoamisella puuttua kunnallisen itsehallinnon perustuslainsuojaan. Tässä yhteydessä on todettava, ettei valtion ministeriöllä tai muillakaan organisaatioilla ole edes oikeutta puuttua kunnallisen itsehallinnon piiriin kuuluviin asioihin. Eduskunnassa on niissä asioissa voimassa ns. vaikeutettu käsittelyjärjestys.

Lain valmistelussa on omistajan aseman muutosten lisäksi kokonaan jätetty huomioimatta lainsäädännön kumoamisen taloudelliset ja hallinnolliset vaikutukset sekä vaikutukset satamien, maanteiden ja rautateiden liikenteisiin ja niiden kehitykseen. Satamat ovat merkittäviä työllistäjiä, mutta vaikutukset työllisyyteen ovat jääneet kokonaan analysoimatta. Yhä konkreettisemmin ympäristöön liittyvät veloitteet ja muut vaikutukset on unohdettu kokonaan, vaikka niitä korostetaan kaikkialla niin kansallisesti kuin kansainvälisestikin. Jos olemassa olevat lait kumotaan, miten on varmistettu että satamissa ei jouduta ns. hallitsemattomaan tilaan?

Kansainvälinen vertailu on sivuutettu vain muutamalla huomautuksella, mikä ei asian kokoon ja tärkeyteen nähden riitä. Tämäkin vähä vertailu on varsin ontuvaa eikä pidä kaikilta osin paikkaansa. Esimerkiksi satamanpitäjien viranomaistehtävät ovat kansainvälisesti tärkeitä ja vaikuttavat tunnetusti liikenteen toimivuuteen ja liikennejärjestelyjen turvaamiseen. Satamajärjestyksellä ohjeistetaan sataman käyttäjiä niissä asioissa, jotka ovat tärkeitä sataman turvallisen ja sujuvan toiminnan kannalta. Ne ovat samalla kysymyksiä, joissa satamanpitäjällä on alueen haltijana vastuuta joko itsellään tai sillä on niissä yhteen sovittava rooli.

On syytä todeta, että satamajärjestys on sataman perustamisen perusedellytys ja erityissäännöksenä se on kunnallisten säästöjen hierarkiassa järjestyssääntöjä ja esim. ohje- ja johtosääntöjä ylempi säännös. Satamajärjestykset (port ordinance) ovat kansainvälisellä toimialalla vakiintunut tapa kertoa paikallisista säännöistä ja ne ovat siksi satamien asiakkaille tuttu tapa perehtyä kunkin sataman toimintaohjeisiin. Alan kansainvälisestä luonteesta johtuen myös englanninkielinen satamanpitäjää tarkoittava ilmaisu "port authority" on päässyt vakiintumaan suomalaisen kielenkäyttöön ja mm. satamajärjestyksissä käytettävään terminologiaan. Satamanpitäjille on lisäksi annettu alueen omistajan, haltijan ja/tai toimintakokonaisuudessa pääasiallisessa vastuussa olevan toimijan roolissa mm. koordinointi- ja selvilläolovastuita. Satamajärjestys on nimetty esimerkiksi sataman ympäristöluvan toimeenpanoa ja valvontaa koskevissa tuomioistuinpäätöksissä toimeenpanon välineeksi sopimusten ohella. Kunnallisten satamien mahdollisen yhtiöittämisen jälkeen sijaintikunta hyväksyy satamajärjestyksen. Tällöin satamien viranomaistehtävät voitaisiin hoitaa ko. kuntien kautta. Kaiken kaikkiaan satamaviranomaiseen ja satamajärjestykseen on kansallisesti ja kansainvälisesti totuttu luottamaan. Suomen lakimuutos olisi merkittävä poikkeama kansainvälisestä käytännöstä.

Satamakuntien kantana on ollut, että nykyinen lainsäädäntö on riittävä ja toimiva. Nykyisellä lainsäädännöllä on pitkä historialliset juuret. Nyt kuitenkin LVM halua saattaa lakiuudistuksen pikaisesti voimaan. Satamia koskevan lainsäädännön kumoaminen ilman perusteellista vaikutusarviointia voisi viedä satamat hallitsemattomaan tilaan, ja yhteiskuntapoliittiset seuraamukset voivat olla vakavia ja merkittäviä. Kulutenkaan satamalainsäädännön kumoamisella ei saavutettaisi mitään lisäarvoa valtion talouden tai toiminnan kannalta - päinvastoin. Satamatoiminta on

kansainvälistä vuorovaikutusta ja Suomen satamien on noudatettava kansainvälistä säännöstöä. Kumoaminen aiheuttaisi sen, että Suomi poiketen muista maista toimisi villinä alueena, mikä ei olisi kenenkään etujen mukaista.

Euroopan Komissio on parhaillaan valmistelemassa uutta satamapakettidirektiiviä, joka on tarkoitus antaa vuoden 2013 alkupuolella. Direktiivin vaikutukset satamiin ja satamien toimintaan tulee ottaa huomioon myös Suomessa, jossa parhaillaan ollaan uudistamassa kuntalakeja, jonka seurauksena puolestaan kunnallisista satamista saatetaan siirtymäkauden jälkeen muodostaa osakeyhtiöitä. Lisäksi LVM on käynnistämässä laajaa Meristrategiaselvitystä, jossa mm. otetaan kantaa kansalliseen satamapolitiikkaan. Ei voi ajatella olevan järkevää puuttua satamalainsäädäntöön ennen kuin näiden tekijöiden vaikutukset on huolellisesti selvitetty ja analysoitu.

Jos lait kumottaisiin, valvonta lakkaisi eikä satamatoiminnan perustaminen olisi kenenkään kontrollissa eikä valvonnassa. Silloin yleisen sataman perustaminen olisi vapautettu sääntelystä ja satamia voitaisiin perustaa mihin tahansa. Tämä olisi vastoin Liikenne- ja viestintäministeriön usein esille tuomaa kantaa, että Suomessa on jo nykyisinkin liian monta satamaa. Valtioneuvoston luvan poistaminen johtaisi täysin päinvastaiseen tilanteeseen. Se, että valtio vuonna 2008 esti asuntoministeri Jan Vapaavuoren toimesta Vihdin kauppakeskus Ideaparkin perustamisen, oli oikeansuuntainen ja merkittävä valtiovallan linjaus, jolla estettiin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteleiden vastainen rakentaminen. Satamien perustamisessa on kysymys paljon kauppakeskusta suuremmista ja merkittävimmistä hankkeista, jotka tarvitsevat valtion investointeja meri-, tie- ja rautatieyhteyksiin, vaikka Suomessa on muutenkin liikaa satamakapasiteettia. Siksi uusien satamien perustamisen tulee olla luvanvaraista, ja luvan myöntäjän on oltava kokonaisnäkömyksen takia valtioneuvosto, joka päätöksessään huomii, että kunnilla on alueellaan yksinoikeus kaavoitukseen eikä satamaa siis siten voi perustaa sijaintikunnan tahdon vastaisesti. Myöskään nykyisten satamien alueilla sijaitsevat yksittäiset laiturit tai terminaalit eivät saa eriytyä omiksi satamiksi, vaan niiden on pysyttävä osana nykyisen sataman toimintaa.

80 % Suomen ulkomaankaupan liikenteestä kulkee satamien kautta. Satamalainsäädännön kumoamisessa on kysymys niin perustavanlaatuisesta ja laajamittaisesta muutoksesta, ettei sitä voida ratkaista ilman parlamentaarisesti valittua valmisteluelintä. Mahdollinen puuttuminen satamalakeihin ja siihen liittyvä parlamentaarinen valmistelutyö tulee aloittaa vasta, kun kuntalain muutoksen, EU:n satamadirektiivin ja Suomen Meristrategiaselvityksen tulokset ovat selvillä sekä edellä mainitut selvitykset ja niiden vaikutusarviot on tehty.