

21.12.2005

112/4/04

Ratkaisija: Apulaisoikeusasiamies Petri Jääskeläinen

Esittelijä: Esittelijäneuvos Raino Marttunen

TURUN SAARISTON YHTEYSALUSMAKSUT

1

KIRJOITUS

Västra skärgården rf - Länsisaaristo ry:n puheenjohtaja ja sihteeri arvostelivat liikennemaksun perimistä ei-saaristolaisilta matkustajilta Merenkululaitoksen ylläpitämällä yhteysaluksella välillä Kustavi-Iniö. Vastaavanlaiset lautat ovat muualla saaristossa Tieliikelaitoksen ylläpitämiä, jolloin kuljetusmaksua ei peritä. Tämä saattaa kesäasukkaat sekä paikalliset yrittäjät eriarvoiseen asemaan heidän asuin- ja vapaa-ajanviettopaikkakunnastaan johtuen.

Esimerkiksi Iniön ja Nauvon kunnat ovat maantieteellisesti ja infrastruktuurillisesti vertailukelpoisia keskenään, joten ainoa syy eriarvoiseen kohteluun on lauttaliikenteen hallinnoiminen eri osassa liikenne- ja viestintäministeriön alaista organisaatiota. Iniön sisäosien saarien välinen liikenne on järjestetty Tieliikelaitoksen maksuttomilla lautoilla, koska Iniön tiestö on yleistä tieverkkoa. Kantelun mukaan Iniö-Kustavi lauttareitti olisi myös katsottava yleisen tiestön piiriin kuuluvaksi ja henkilöliikenne autoineen järjestettävä ilman kuljetusmaksuja. Perustuslaki takaa kantelun mukaan kansalaisille tasa-arvoisen kohtelun asuinpaikasta riippumatta.

2

SELVITYKSET

Kirjoituksen johdosta liikenne- ja viestintäministeriö on hankkinut Merenkululaitoksen Saaristomeren merenkulkupiirin selvityksen ja antanut oman lausuntonsa. Kantelijajyhdistys on antanut hankittujen selvitysten johdosta vastineen.

Lisäksi on hankittu asiakirja- ja puhelinselvitystä korkeimmasta hallinto-oikeudesta, oikeuskanslerinvirastosta, liikenne- ja viestintäministeriöstä, Tiehallinnon Turun tiepiiristä sekä Varsinais-Suomen liitosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on lausunnossaan todennut muun muassa seuraavaa:

Lainsäädännöllinen tausta

Mantereen ja saariston välistä liikennettä hoidetaan sekä Tiehallinnon ylläpitämien lauttayhteyksien että Merenkululaitoksen hoitamien yhteysalusten avulla. Lisäksi valtioneuvoston asetuksessa (371/2001) säädetyllä tavalla valtion talousarviossa tarkoitukseen osoitetusta

määrärahasta voidaan myöntää avustuksia saaristoliikenteen hoitamisesta aiheutuviin kustannuksiin siten kuin kyseisessä asetuksessa säädetään.

Merenkululaitoksesta annetun lain (939/2003) 2 §:n 7 kohdan mukaisesti Merenkululaitoksen tehtävänä on huolehtia yhteysalusliikenteeseen liittyvistä viranomais- ja tilaajatehtävistä. Varustamoliikelaitoksesta annetun lain (937/2003) 2 §:n nojalla varustamoliikelaitoksen toimialana on vesiliikennettä palveleva toiminta tuottamalla muun muassa yhteysalusliikennepalveluja.

Yleisistä teistä annetun lain (243/1954) 1 §:n mukaan kyseinen laki koskee sellaisia teitä, jotka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja joiden pitämisestä huolehditaan julkisena tehtävänä. Yleisistä teistä annetun lain 7 §:n 2 kohdan mukaan uusi maantie voidaan rakentaa, jos tietä on pidettävä muun kuin 7 §:n 1 kohdassa säädetyn yleisen tarpeen vaatimana.

Yleisistä teistä annetun lain 5 §:n mukaan yleisten teiden pitämisen kustannuksista vastaa valtio. Saman lain 18 §:n mukaan yleiseen tiehen kuuluvan, vapaasti ohjailtavan lautun (lautta-aluksen) käyttämisestä voidaan asetuksella erityisistä syistä säätää perittäväksi kohtuullinen käypä maksu. Käytännössä tällaisia maksuja ei ole säädetty perittäviksi.

Valtion maksuperustelain (150/1992) 8 §:n nojalla on annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus merenkululaitoksen maksullisista suoritteista (1308/2003). Päätöksen 2 §:n mukaisesti aikataulun mukainen yhteysalusliikenne on maksuperustelain 6 §:n 2 momentissa tarkoitettu maksullinen julkisoikeudellinen suorite, joista Merenkululaitos perii päätöksen liitteen 4 mukaiset kiinteät maksut. Asetuksen liitteen maksuvapautussäännösten nojalla yhteysalusliikennemaksuista on vapautettu yhteysaluksen reitin varrella sijaitsevassa saarella pysyvästi asuva henkilö ja hänen omistamansa ajoneuvo, henkilö ja ajoneuvo kun kysymys on palvelutehtävän suorittamisesta saaristossa sekä yhteysaluksen reitin varrella sijaitsevassa saarella pysyvästi asuvien henkilöiden tavaratoimitukset sekä tällaisia kuljetuksia suorittavat henkilöt ja ajoneuvot.

Saariston kehityksen edistämisestä annetun lain, *saaristolain* (494/1981) 5 §:n 1 momentin mukaan valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset.

Saaristolain tarkoituksena on ollut saaristossa vakinaisesti asuvien henkilöiden liikenneyhteyksien edistäminen. Saaristolaki on hallituksen esityksen perusteluiden mukaankin toiminut eräänlaisena puitelakina, jolla ei ole välittömiä valtiontaloudellisia vaikutuksia.

Merenkululaitoksen Saaristomeren merenkulkupiirin tilaajayksikön lausunnosta ilmenee, että Merenkululaitoksen yhteysalus Auran sekä yhteysalus Auroran kustannusvastaavuus on vain hieman yli 18 prosenttia (tulojen osuus alusten kokonaismenoista).

Merenkululaitoksen lautta m/s Aurora liikennöi yleisten teiden välissä kuten Tiehallinnon ylläpitämät lautatkin. Tapaa, jolla Merenkululaitoksen m/s Aurora jäi hoitamaan Kustavin ja Iniön välistä liikennettä on yksityiskohtaisesti kuvattu liikenneministeriön oikeuskanslerinvirastolle 26.9.2000 antamassa lausunnossa Dnro 1370/05/2000 (Apulaisoikeuskanslerin lausuntopyyntö 2.8.2000, Dnro 970/1/99). Ministeriön lausunnossa todetaan muun muassa, että vuonna 1995 voimassa olleen yleisistä teistä annetun lain 25 §:n 2 momentin mukaan tiesuunnitelman vahvisti 24 §:ssä tarkoitettu viranomainen eli liikenneministeriö, sitten kun kiinteistön omistajille ja muille, joiden etua tai oikeutta suunnitelma voi koskea, oli varattu tilaisuus huomautuksen tekemiseen. Jos toimivaltaisten viranomaisten laatima tiesuunnitelma ei kantelijoiden mielestä ollut asianmukainen, olisi heidän tuolloin tullut tehdä asiasta huomautus edellä mainitun lainkohdan mukaisesti tai valittaa liikenneministeriön vahvistamispäätöksestä.

Saaristoliikenteen järjestämisestä aiemmin tehdyt kantelut

Dragsfjärdin itäisen saariston liikenneolosuhteita koskeneessa kantelussa apulaisoikeusasiamies Petri Jääskeläinen arvioi, että liikenneolosuhteiden osalta ei ollut tuolloin esillä olleessa tapauksessa tullut esille seikkoja, joiden perusteella ei voitaisi katsoa liikkumisvapauden, tulonhankkimisoikeuden tai tasa-arvoisen kohtelun vähimmäisvaatimusten täyttyneen (Apulaisoikeusasiamiehen päätös 12.3.2003 Dnr 2270/4/01). Totean, että tuossa päätöksessäni ei ollut lainkaan kysymys tässä kantelussa tarkoitettusta kuljetusmaksuihin liittyvästä eriarvoisuudesta.

Kuljetusmaksuja koskeneessa päätöksessään 16.3.2001 (Dnro 970/1/99) apulaisoikeuskansleri Jukka Pasanen päätti käsiteltävänä olleen yhdenvertaisuuskysymyksen osalta, että kahden erilaisen kuljetusmaksuja koskevan järjestelmän olemassa olo ei sinänsä ole ristiriidassa Suomen perustuslain 6 §:ssä säädetyn yhdenvertaisuusperiaatteen kanssa.

Kuljetusmaksuja koskevilta osin apulaisoikeuskansleri totesi yhteysalusten maksullisuuden ja lautta-alusten (käytännössä) maksuttomuuden perustuvan lainsäädäntöön. Apulaisoikeuskansleri Pasanen viittasi päätöksessään valtion maksuperustelakiin, tuolloin voimassa olleeseen Merenkululaitoksen maksullisista suoritteista annettuun liikenneministeriön päätökseen, saariston kehityksen edistämiseksi annettuun lakiin sekä yleisistä teistä annettuun lakiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta

Merenkululaitoksen yhteysalusliikenteen maksut määräytyvät valtion maksuperustelain nojalla annetulla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Kyseinen asetetus on annettu valtion maksuperustelain nojalla ja sen sisällön osalta on noudatettava maksuperustelaisissa säädettyjä yleisiä periaatteita. Saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain tavoitteet on huomioitu siten, että liikkuminen Merenkululaitoksen yhteysaluksilla on saaristossa vakinaisesti asuville maksutonta. Lisäksi valtio osallistuu huomattavalla osuudella yhteysalusliikenteen järjestämisen kustannuksiin,

mikä vähentää huomattavasti saaristossa vapaa-aikaansa viettävien henkilöiden matkakustannuksia.

Yleisinä teinä käytössä olevista yhteyksistä vastaa Tiehallinto siten kuin yleisistä teistä annetussa laissa säädetään. Edellä on selostettu tiesuunnitelman vahvistamisen osalta voimassa olleita säännöksiä, joiden soveltamiseen liittyy kiinteistön omistajille ja muille, joiden etua tai oikeutta suunnitelma voi koskea, varattu tilaisuus huomautusten tekemiseen. Toimivaltaiset viranomaiset ovat noudattaneet voimassa olevaa lainsäädäntöä välin Kustavi-Iniö -yhteysalusliikennettä koskevien päätösten valmistelun ja päätöksenteon osalta. Ainakin kahden aikaisemman, perustuslain voimaan tulon jälkeen tehtyjen vastaavatyypisten kanteluiden osalta sekä apulaisoikeuskansleri että eduskunnan apulaisoikeusasiamies ovat todenneet, että voimassa oleva lainsäädäntö ei ole perustuslain vastainen.

Kuten Merenkululaitoksen Saaristomeren merenkulkupiirin laskelmasta ilmenee, valtion tabusarvion kautta rahoitetaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan momentilta m/s Auroran liikennöintikulut yli 81 prosenttisesti. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää kyseistä valtion rahoitusosuutta riittävänä.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yhteysalusliikenteen maksut perustuvat tällä hetkellä voimassa olevaan lainsäädäntöön, lainsäädäntö ei ole ristiriidassa perustuslain kanssa eikä säännösten muuttaminen ole toistaiseksi tarpeen.

Saaristomeren merenkulkupiirin lausunnon mukaan Tielikelaitoksen lauttalusten maksuttomuus perustuu lakiin yleisistä teistä. Lain mukaan tielaitoksen lautat ovat yhdistävä tien osa kahden maalla olevan yleisen tien välissä. Merenkululaitoksen yhteysalukset liikennöivät saaristossa tien uloimmasta päästä saariin, joissa ei ole yleistä tietä. Hiittisissä ja Iniössä on poikkeuksellisesti yleiset tiet yhteysalusreittien päissä, mutta teitä yhdistävää vesialuetta ei ole tiepäätöksellä määrätty yleisen tien osaksi. Hiittisissä ja Iniössä yhteysalusliikennettä on harjoitettu ennen yleisten teiden perustamista kyseisiin saariin. Saariin tehtyjen tiepäätösten yhteydessä ei merenkulkupiirin selvityksen mukaan ole katsottu tarpeelliseksi määrätä vesialueelle tiepäätöstä. Tiepäätösten taustoista ja perusteluista merenkulkupiirillä ei ole tietoja hallussaan.

Liikenneministeriö on 19.6.1995 antanut korkeimmalle hallinto-oikeudelle lausunnon 14.3.1995 vahvistamastaan tiesuunnitelmasta. Lausunnon mukaan tie- ja merenkuluviranomaiset ovat yhdessä saaristokuntien kanssa 1980-luvulla selvittäneet tiestön ja liikenteen kehittämistä koko Lounais-Suomen saaristossa. Yhtenä osana on ollut Kustavin ja Iniön välisen liikenteen kehittäminen, jossa on jo silloin päädytty uuden yhteysaluksen hankkimiseen kyseiselle välille ja uusien laitureiden rakentamiseen sekä Kustavissa että Iniössä. Merenkululaitos on lausunnon mukaan tilannut uuden suuren lautan ko. liikennettä varten. Lausunnon mukaan ministeriön päätöksellä on vahvistettu suunnitelma suurlautan tarvitseman uuden laiturin ja sinne johtavan maantien tekemiseksi Kustavissa.

Saaristoasiain neuvottelukunta on kantelun johdosta antamassaan lausunnossa todennut muun ohella, että Turun saaristossa saaristoliikenne on järjestetty koko maan tilanne huomioon ottaen kattavasti ja varsin hyvän palvelutason mukaan saaristolain edellyttämällä tavalla. Kaikki valtion omistamat yhteysalukset liikennöivät juuri Turun saaristossa. Palvelutasoa ei kantelussakaan ole lausunnon mukaan kritisoitu.

Yhteysaluksilla perittäviä maksuja on neuvottelukunnan mukaan perusteltu lähinnä kustannussyillä, vähemmän tärkeän liikennöinnin kasvun hillitsemisellä ja siten liikennepalvelujen turvaamisella vakituksille asukkaille, joita varten yhteysalusliikenne on varsinaisesti järjestetty.

Maksuilla on kuitenkin myös merkittävät haittansa, jotka vaikeuttavat saaristolain tavoitteiden saavuttamista. Yhteysalusmaksut hidastavat neuvottelukunnan mukaan aluekehitykselle yhä tärkeämmäksi tullutta asumisen kasvua vapaa-ajan asunnoilla yhteysalussaaristossa. Maksut vääristävät myös matkailuyritysten kilpailua yhteysalussaariston ja tielaitoksen lauttojen piirissä olevan saariston välillä ja toisaalta suhteessa mannerrannoilla toimiviin yrityksiin.

Kustavin ja Iniön välinen yhteysalusreitti samoin kuin Kasnäsin ja Hiittisen saariston välinen reitti Dragsfjärdin kunnassa ovat verrattavissa tielaitoksen maksuttomiin lauttareitteihin siinä, että ne sijoittuvat kahden yleisen tien väliin ja niiden liikennemäärät ovat suuria. Saaristoasiain neuvottelukunta on esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle yhteysalusmaksujen poistamista näillä reiteillä. Mikäli yhteysalusmaksuja ei voida eriyttää, tulisi neuvottelukunnan mukaan tutkia mahdollisuutta muodostaa reiteistä yleisen tien lauttareitit.

Varsinais-Suomen liitto on vuonna 2001 laatinut yhdessä Turun tiepiirin, Saaristomeren merenkulkupiirin ja alueen kuntien kanssa **Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelman**, joka sisältää yhteenvedon saaristoalueen liikennejärjestelmän nykytilasta ja kehittämistarpeesta sekä ehdotukset liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuosina 2001 - 2010. Raportissa on tarkasteltu muun muassa yleisten teiden lauttaliikennettä ja yhteysalusliikennettä sekä niiden kehittämistarpeita. Raportin mukaan yhteysalusliikenteellä tarkoitetaan sellaista valtion omistamilla aluksilla tai valtion tukemilla yksityisten tai kuntien omistamilla aluksilla harjoitettavaa säännöllistä liikennettä, joka palvelee pääasiassa saaristossa pysyvästi asuvia henkilöitä. Yhteysalusliikenne on raportin mukaan vuodesta 1975 ollut ilmaista saariston varsinaiselle väestölle. Raportin mukaan yhteysalusliikenne palveli vuonna 1997 ensisijaisesti noin 1 040 vakituista saaristossa asuvaa henkilöä, kun vastaava määrä oli vuonna 1975 ollut noin 1 580. Loma-asukkaiden ja vapaa-ajanmatkustajien osuus yhteysalusten käyttäjistä on raportin mukaan kasvanut koko ajan ja voidaan ennustaa, että heidän määränsä lisäänty tulevaisuudessakin, koska matkailuelinkeinon merkitys saaristokunnissa kasvaa.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana yhteysalusten matkustajamäärät ovat raportin mukaan yli kaksinkertaistuneet. Vuoteen 2010 mennessä vapaa-ajanasuntojen määrän kasvun odotetaan muun muassa Iniössä yli

kaksinkertaistuvan vuoteen 1998 verrattuna. Yhteysalusten kuljetusten voimakkaaseen kasvuun on suurelta osin vaikuttanut liikenteen jatkuva kehittäminen. Liikenteeseen on asetettu uusia ja parempia aluksia, mikä on lisännyt kuljetuskapasiteettia ja mahdollistanut monin paikoin vuoroitheyden noston.

Raportin mukaan Tiehallinto ostaa kaikki yleisten teiden lauttaliikenteen liikennepalvelut Tielaitoksen Lauttavarustamolta. Yhteysalusliikenteestä vastaa Merenkululaitoksen Saaristomeren merenkulkupiiri.

Raportin mukaan pohdittavaksi on esitetty kysymys, onko tarkoituksenmukaista, että samanlaista liikennettä eri yhteysväleillä hallinnoivat ja tuottavat tai ostavat eri viranomaiset. Raportin mukaan nykyisten yhteysvälien hallinnollinen asema joko tiepäästösten mukaisina yleisinä teinä tai yhteysalusliikenteenä on historiallisen kehityksen tulos. Jos asiaa halutaan tarkastella uudestaan ja miettiä, tulisiko vastaavankaltaisten yhteyksien olla hallinnolliselta asemaltaan samanlaisia, joudutaan raportin mukaan samalla ottamaan kantaa siihen, minkälaisella kriteerillä vesiväylä tulisi voida ottaa yleisen tien osaksi. Nykyinen asiaa koskeva tielaki on laadittu 50-luvulla, jolloin tie- ja vesirakennuslaitos oli myös väylänpitäjä, eikä toisaalta pitkiä lauttavälejä ollut. Tällä hetkellä osa yleisten teiden lautoista liikkuu pitkin yleisiä meriväyliä, joiden ylläpitäjänä toimii Merenkululaitos. Tiehallinnon päätöksillä kyseiset väyläosuudet on aikoinaan otettu yleisen tien osiksi eikä lautoilla peritä maksua. Pisin yleisen tien lautta-aluksen reitti on lähes yhdeksän kilometriä pitkä.

Raportissa on esitetty, että liikenne- ja viestintäministeriö asettaisi työryhmän tarkastelemaan Merenkululaitoksen yhteysalusliikenteen ja yleisten teiden lauttaliikenteen kustannustehokasta tuotantomallia sekä eri yhteysvälien hallinnollisen aseman, maksupolitiikan ja yhteiskunnan tarjoaman palvelutason perusteita.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä selvitti 30.9.2005 päivätyssä muistiossaan Suomenlahden ja sisävesistöjen saaristoliikenteen kehittämistä (LVM:n julkaisu nro 74/2005). Työryhmän tehtävänä oli selvittää saaristoliikenteen kehittämismahdollisuuksia, yhteysalusliikenteen henkilö- ja tavarankuljetusmaksuja sekä saaristoliikenteen valtionavustusten muutostarpeita. Työryhmä ei sen sijaan käsitellyt Saaristomeren yhteysalusliikenteen ja lauttaliikenteen keskinäistä suhdetta.

3

ARVIOINTI

Selvitysten mukaan se, että Merenkululaitos vastaa yhteysalusliikenteestä ja Tiehallinto lauttaliikenteestä, on monivaiheisen historiallisen kehityksen tulos. Alun perin yhteysalusliikenteellä on tarkoitettu liikennettä, joka palvelee pääasiassa saaristolaisia. Yhteysalusliikennettä käyttävien saaristolaisten määrä on kuitenkin viime vuosikymmeninä vähentynyt ja muiden matkustajien määrä voimakkaasti lisääntynyt ja tulee ennusteiden mukaan edelleenkin lisääntymään. Lisääntyneiden matkustajamäärien johdosta on kantelussa tarkoitettulle välille Kustavi-Iniö hankittu vuonna 1995 huomattavasti suurempi

yhteysalus, jonka vuorotiheyttä on vielä lisätty. Ministeriön selvityksessä mainittu vuonna 1995 vahvistettu tiesuunnitelma on liittynyt tämän suuremman yhteysaluksen tarvitseman uuden laiturin ja sinne johtavan maantien rakentamiseen. Selvitysten mukaan silloinen tielaitos suoritti tuolloin tien ja myös laiturin parannuksen.

Ministeriön lausunnossa on korostettu, että kiinteistön omistajille ja muille, joiden etuja ja oikeutta tiesuunnitelma saattoi koskea, olisi vuonna 1995 ollut tilaisuus huomautusten tekemiseen tiesuunnitelmasta, jos se ei ollut heidän mielestään asianmukainen. Kantelijayhdistyksen vastineen mukaan kiinteistön omistajilla ei voinut olla mitään tietoa siitä, että tätä tiesuunnitelmaa vahvistettaessa olisi ollut kysymys lauttaliikenteen maksullisuudesta tai maksuttomuudesta.

Yleisistä teistä annetun lain 10 §:n mukaan tieverkkoa kehitettäessä on kiinnitettävä huomiota asutuksen sekä teollisuuden, kaupan, maa- ja metsätalouden sekä muiden elinkeinonalojen oleviin ja odotettavissa oleviin liikennetarpeisiin. Näin ollen myös saaristoliikennettä suunnittelevien ja kehittävien viranomaisten velvollisuuksiin kuuluu huolehtia siitä, että liikennetarpeiden muutokset otetaan huomioon tieverkkoa kehitettäessä. Esimerkiksi liikenne välillä Kustavi-Iniö on selvitysten mukaan muuttunut pääasiassa saaristolaisia palvelevasta liikenteestä luonteeltaan yleiseksi liikenteeksi, jolle on tunnusomaista liikennettä harjoittavan henkilöpiirin laajuus ja rajoittamattomuus (HE 17/2004 vp s. 20).

Niin kuin ministeriön lausunnossa on todettu, perustuu Merenkululaitoksen ylläpitämän yhteysalusliikenteen maksullisuus ja Tiehallinnon ylläpitämän lauttaliikenteen maksuttomuus voimassa olevaan lainsäädäntöön. Muodollisesti ja erikseen tarkasteltuina molemmat liikennejärjestelmät ovat tässä suhteessa sinänsä lain mukaisia. Sen sijaan aineellisesti eli yhdenvertaisuuden tosiasiallisen toteutumisen kannalta tilanne on mielestäni ongelmallinen.

Ministeriön lausunnossa ei ole arvioitu sitä kantelussa esitettyä perusväitettä, että Turun saaristossa muutoin kuin vakinaisesti asuvat ovat eriarvoisessa asemassa eri osissa saaristoa riippuen siitä, minkä viranomaisen ylläpitämällä sinänsä samanlaisilla lautoilla he kulkevat. Saadusta selvityksestä ei ilmene, että maksullisella yhteysalusliikenteellä välillä Kustavi-Iniö ja kantelussa mainitulla maksuttomalla lauttaliikenteellä olisi asiallisia eroja esimerkiksi liikennemäärien, alusten kantavuuden tai vesireitin pituuden suhteen.

Saaristoasiain neuvottelukunnan lausunnon mukaan Kustavi-Iniön välinen yhteysalusreitti on verrattavissa maksuttomiin lauttareitteihin siten, että ne sijoittuvat kahden yleisen tien väliin ja niiden liikennemäärät ovat suuria. Saaristomeren merenkulkupiirin lausunnon mukaan Merenkululaitoksen yhteysalukset liikennöivät yleensä saaristossa tien uloimmasta päästä saariin, joissa ei ole yleistä tietä. Iniössä ja Hiittisissä on poikkeuksellisesti yleiset tiet yhteysalusreittien päissä, mutta teitä yhdistävää vesialuetta ei ole tiepäätoksellä määrätty yleisen tien osaksi. Merenkulkupiirillä ei ole ollut tietoa aikanaan tehtyjen tiepäätosten taustoista tai perusteluista. Näitä perusteluja ei ole esitetty myöskään ministeriön minulle toimittamissa muissa selvityksissä.

Perustuslain 6 §:n 1 momentin yleinen yhdenvertaisuussäännös sisältää vaatimuksen samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen. Säännös edellyttää julkisen vallan aktiivisia toimenpiteitä perusoikeuksien aineelliseksi turvaamiseksi ja niiden tosiasialliseksi toteutumiseksi.

Käytettävissäni olleen selvityksen perusteella tilanne kantelussa kerrotussa asiassa on se, että Turun saariston eri osissa samanlaista liikennettä hallinnoivat samanlaisilla yhteysväleillä eri viranomaiset, joista toisen palvelut ovat kaikille maksuttomia ja toisen taas maksullisia muille kuin saariston vakinaisille asukkaille. Vaikka molemmat liikennejärjestelmät ovat tässä suhteessa sinänsä lain mukaisia, asiallista syytä tälle erolle ei pyytämässäni selvityksissä ole esitetty. Oikeudellisena erona on se, että maksullisten yhteysalusten käyttämiä vesiväyliä ei ole maksuttomien lauttareittien tavoin tiepäätoksellä määrätty yleisen tien osaksi. Kustavin ja Iniön välisen vesiväylän kohdalla ero on siinä suhteessa poikkeuksellinen, että kyseessä on yleisiä teitä yhdistävä vesiväylä.

Edellä lausutun perusteella pidän tilannetta epätyydyttävänä, joskaan en suorastaan perustuslain vastaisena. Mielestäni liikenne- ja viestintäministeriön tulisi hallinnonalallaan pyrkiä edistämään saariston eri osissa myös muutoin kuin vakinaisesti asuvien yhdenvertaista kohtelua siten, että liikenteellisesti ja asiallisesti samanlaisilla yhteysväleillä ei olisi kuljetusmaksuihin liittyvää eriarvoisuutta.

Saatan tämän käsitykseni liikenne- ja viestintäministeriön tietoon. Pyydän ministeriötä ilmoittamaan 31.5.2006 mennessä, mihin toimenpiteisiin tämä päätökseni on mahdollisesti antanut aihetta.