

Plenum

Onsdag 15.6.2016 kl. 13.59—21.01

8. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 6 a § i lagen om kommersiell godstransport på väg

Regeringens proposition RP 143/2015 rd

Utskottets betänkande KoUB 17/2016 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Paula Risikko: Ärende 8 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 17/2016 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget.

Debatt

19.05 **Ari Jalonens ps** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensimmäiseksi tarvitsee tämän asian pohjalle sanoa se, että tämä oli oikeastaan, voisiko käyttää termiä, epämiellyttävä asia käsitellä. Me, jotka olemme olleet jo viime kaudella tekemässä tätä Suomen lainsäädäntöä, tiedämme tämän kipeän syntyhistorian, ja tämän käsittely ei ollut kauhean miellyttävää. Mutta joka tapauksessa vastuu pitää kantaa ja Suomen etua ajaa aina sen parhaan mukaan, mitä kulloinkin on. Asian herkkyyden takia tästä käytiin varsin laaja ja perusteellinen kuuleminen ja oikeastaan kaikki kivet ja kannot käännettiin ympäri.

Pohdin, että en lähtisi lukemaan tätä lävitse, mutta tässä on niin paljon semmoista yksityiskohtaa, että tämä on syytä tuoda suuremmallekin yleisölle nyt julki, jos ei tätä ole vielä lukenut.

Valiokunnan perustelut

Yleistä:

Tavaraliikenteen kabotaasilla tarkoitetaan valtion sisäistä kuljetusta toisessa EU-maassa rekisteröidyllä ajoneuvolla. Kabotaasi on ollut jo pitkään mahdollista EU:n ja Eta-alueen liikenteenharjoittajille — eli pitkään ollut jo vallitseva tilanne. Valiokunta kiinnittää selkeyden vuoksi huomiota siihen, että käsittelyssä oleva esitys ja kabotaasia koskeva sääntely eivät muutoinkaan koske Suomen ja kolmansien maiden, kuten Venäjän, välistä rajat ylittävää liikennettä. Suomen ja Venäjän välisistä kuljetuksista säädellään edelleen maiden välisissä kansainvälisissä sopimuksissa. Eli moni ihminen, joka näkee venäläisen rekan, luulee, että se on kabotaasia, ja tämä ei ole lainkaan paikkansa pitävää. Eli tarvitsee ensimmäiseksi tietää, mitä se kabotaasi on.

Kabotaasista on säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa, joka on päivätty vuodelle 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säädöksistä. Eli tämä on EU:n tavaraliikennelupa-asetus, nimenomaan paino sanalla "asetus" — asetus ja direktiivi poikkeavat toisistaan varsin perusteellisesti.

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

Kyseisen asetuksen taustalla on keskeisesti yksi EU:n perusperiaatteista eli ihmisten, tavaroiden ja palveluiden vapaa liikkuvuus EU:n sisämarkkinoilla.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia — ja tämä on päivätty 2006 — muutettavaksi siten, että kabotaasikuljetuksia koskevat kansalliset 6 a §:n säädökset kumotaan ja pykälässä viitataan pelkästään EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen säädöksiin. Eli ainoastaan yksi pykälä kumotaan, ja nyt jo voimassa oleva EU:n tavaraliikennelupa-asetus on se, mikä ohjaa. Jatkossa Suomessa sovellettaisiin siten vain suoraan kansallisesti sovellettavan EU-asetuksen säädöksiä, kuten lähes kaikissa muissakin EU-maissa. Asiantuntijakuulemiset ovat olleet asian perusteellisen käsittelyn aikana ristiriitaisia, ja esityksen vaikutuksista ja merkittävydestä on myös tuotu esille varsin erilaisia näkemyksiä. Saatavilla olevat tilastot on käsittelyn aikana riitautettu, mikä ei ole ollut omiaan helpottamaan tai nopeuttamaan asian käsittelyä ja päätöksentekoa.

Tasapuoliset toimintaedellytykset:

Kabotaasilla on arvioitu olevan positiivisia vaikutuksia muun muassa tyhjänä ajamisen välttämisen, kuljetuskustannusten optimoinnin ja päästöjen vähentämisen kannalta — tämä on siis EU-asetuksen lähtökohta. Lisäksi nämä kuljetukset tuovat suomalaisille kuljetusyrityksille liiketoimintamahdollisuuksia muissa jäsenmaissa, mistä selkeänä osoituksena on, että virallisten tilastojen mukaan suomalaisten kuljetusyritysten ulkomailla harjoittaman kabotaasin määrä on moninkertainen verrattuna ulkomaalaisten kuljetusyritysten Suomessa harjoittamaan kabotaasiin. Tilastojen perusteella Suomi ja suomalaiset kuljetusyritykset siis hyötyvät kabotaasista. Kabotaasin määrästä Suomessa on vaikea saada luotettavaa tietoa, ja asiantuntijakuulemisessakin tästä on esitetty selkeästi toisistaan poikkeavia näkemyksiä. Erityisen vaikeaa on saada tietoa laittoman kabotaasin todellisesta määrästä. Eli me myönnämme, että laitonta kabotaasia on, ja pitää myös tiedostaa, että laitton kabotaasi on laitonta kabotaasia nyt ja tämän muutoksen jälkeenkin, ja laittomaan kabotaasiin tulee puuttua voimakkaalla kädellä. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu laajasti esille erilaisia vakavia huolia muun muassa toimijoiden tasapuolisen kilpailun edellytyksiin ja harmaan talouden lisääntymiseen liittyen, mikäli kabotaasikuljetusten määrä Suomessa kasvaisi jatkossa.

Valiokunta pitää asiantuntijakuulemisessa esille tuotuja huolia perusteltuina. Kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 5 a §:ssä on säädetty tilaajalle selvitysvelvollisuus kuljetuksen laillisuudesta. Ennen kaikkea mahdollisten lieveilmiöiden torjuminen vaatii valvonnan tehokkuutta sääntelyn noudattamisen varmistamiseksi. — Hyppäsinkö hän minä jonkun rivin yli? — No, joka tapauksessa tilaajan on siis selvitettävä, onko kyyti laillinen. Valvonnan tehostaminen ei saa johtaa epäterveeseen kilpailuun tai harmaan talouden lisääntymiseen. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan liikenteenharjoittajan tulee voida esittää kabotaasikuljetuksissa selvät todisteet saapuvasta kansainvälisestä kuljetuksesta sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta. Käytännössä kaikissa kansainvälisissä kuljetuksissa on oltava rahtikirja. Tässä on ollut epäselvyyttä matkan varrella siitä, onko rahtikirja oltava vai ei — kabotaasikuljetuksissa rahtikirja on oltava.

Valiokunta edellyttää, että liikenne- ja viestintäministeriö ja sisäasiainministeriö varmistavat yhteistyössä, että kabotaasikuljetuksia koskevan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen kabotaasikuljetuksia koskevien säännösten noudattaminen varmistetaan mahdollisimman tehokkaasti ja kiinnitetään erityistä huomiota tien päällä tehtävään kabotaasikuljetusten rahtikirjoja koskevaan viranomaisvalvontaan. Valiokunta korostaa, että poliisi-, tullijä ja rajavartiolaitoksilla on oikeus myös pysäyttää ajoneuvot tarvittavien asiakirjojen tarkista-

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

miseksi. Valiokunta pitää myös välttämättömänä, että mahdollisimman pikaisesti arvioidaan sähköisen rahtikirjan tai muiden sähköisten menettelytapojen ja tekniikoiden käytönoton mahdollisuudet sääntelyn noudattamisen varmistamiseksi. Lisäksi tulee arvioida muutoinkin kattavasti, miten kuljetusyritysten tasapuoliset kilpailun edellytykset voidaan turvata ja ehkäistä mahdolliset lieveilmiöt markkinoilla.

Markkinoiden tasapuoliset kilpailun edellytykset vaativat välttämättä myös työsuhteisiin liittyvien velvoitteiden tasapuolista noudattamista kuljetusyrityksissä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan myös kabotaasikuljetuksissa tulee noudattaa Suomen lainsäädännön ja työehtosopimusten vaatimuksia soveltuvin osin, mutta näin ei käytännössä aina tapahdu. Valiokunta viittaa työ- ja tasa-arvovaliokunnan mietintöön, päivätty tälle vuodelle, jossa tuotiin esille tarve seurata tarkasti uuden EU-sääntelyyn perustuvan työntekijöiden lähettämisestä annetun lain vaikutuksia maantiekuljetuksiin. Mietinnön mukaan erityisesti kyseisen lain työskentelyä koskevat ja laissa säädettyjen ilmoitus- ynnä muiden velvollisuuksien edellytyksinä olevat vähimmäisaikarajat sopivat huonosti maantiekuljetuksiin, ja seurannan pohjalta tulisi tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin mainituilla lailla voimaan saatettavan direktiivin täytäntöönpanon tehostamiseksi. Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että saadun selvityksen mukaan EU-tasolla komissio on alustavasti tuonut esille maantieliikenteen sääntelyä koskevien uusien ehdotusten yhteydessä, että lähetettyjen työntekijöiden sääntely maantiekuljetuksessa sisällytettiin tulevaisuudessa nimenomaan maantiekuljetuksia koskevaan sääntelyyn. Valiokunta toivoo, että tätä kautta säännösten tasapuolisen noudattamisen ongelmiin saadaan jatkossa selkeitä parannuksia. Kyseisen sääntelyn valmisteluun tulee osallistua aktiivisesti, mutta näihin kysymyksiin on joka tapauksessa etsittävä jo lyhyemmällä aikavälillä kokonaan uusia ja toimivia ratkaisuja sekä kansallisesti että EU-tasolla.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että EU:n tavaraliikennelupa-asetukseen liittyy keskeisesti kabotaasikuljetusten tilapäisyyttä koskeva vaatimus. Asetuksen mukaan kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa kyseisen asetuksen mukaisesti. Valiokunta pitää selvänä, että asetuksessa säädetty tilapäisyyden vaatimus ei voi tarkoittaa muuta kuin että kyseessä oleva toiminta ei voi olla jatkuvaa. Valiokunta pitääkin tärkeänä, että asetuksen säädöksiä sovelletaan tasapuolisesti tästä asetuksen keskeisestä lähtökohdasta käsin. Valiokunta toivoo, että tilapäisyys voitaisiin jatkossa määritellä tarkemmin EU-tasolla.

Johtopäätökset:

Valiokunnan liikenne- ja viestintäministeriöstä saaman perusteellisen selvityksen pohjalta valiokunta arvioi, että esityksen mukainen lainsäädännöllinen ratkaisu on käytännössä ainoa ja väistämätön vaihtoehto tämänhetkisessä tilanteessa. Tästä syystä valiokunta esittää lakiehdotuksen hyväksymistä muuttamattomana.

Valiokunta edellyttää, että liikenne- ja viestintäministeriö arvioi kattavasti lakimuutoksen käytännön vaikutuksia ja mahdollisia muutostarpeita. Lisäksi valiokunta korostaa, että valtioneuvoston tulee huolehtia valvontaviranomaisten toiminnan edellytyksistä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen noudattamisen varmistamiseksi. Erityisen tärkeää on, että rahtikirjaa koskevien säännösten noudattamista valvotaan tehokkaasti. EU-tason sääntelyn aiheuttamien mahdollisten lieve-ilmiöiden ehkäisemiseksi on osallistuttava aktiivisesti myös asiaa koskevaan EU-tason jatkovalmisteluun ja tuotava valmistelussa voimakkaasti esille Suomen olosuhteisiin liittyvät erityispiirteet.

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

Tässä on sitten myös kahden puolueen esittämä vastalause, mutta kuten kuulitte, asia on kohtalaisen monimutkainen ja kuulemisessa tuodut tiedot ja tilastot, lukemat, olivat omiaan vielä sekoittamaan sitä, joten tämä on ollut hankala käsitellä. Mutta kuten tuossa johtopäätöksessä todetaan, niin tämä on tässä tilanteessa ainoa ja väistämätön vaihtoehto.

19.20 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa rouva puheenjohtaja! Ensimmäistä kertaa viiteen vuoteen kuulin koko valiokunnan mietintöluonnoksen luettavan täällä eduskunnassa — mutta painavaa asiaa sinällään.

Arvoisa puhemies! Kilpailu kuuluu liiketoimintaan, eivätkä suomalaiset kuljetusyrittäjät tai heidän työntekijänsä rehtiä kilpailua pelkää. EU:n kabotaasilainsäädännön ongelmana vain on määrittelemätön väliaikaisuus, joka tähän asti on tarkennettu kansallisessa lainsäädännössä. Kabotaasin ajatus sinällään on kannatettava: vähentää maahan tulleiden ulkomaisten rekkojen tyhjänä ajoa. EU:n määräysten mukaan toisen EU-maan sisäisissä ajoissa tulee noudattaa kyseisen maan työehtosopimuksia ja maksaa kuljettajille vähintään samaa palkkaa. Tämä ei ole ongelma myöskään suomalaisille kuljettajille, jotka ajavat kabotaaseja muissa EU-maissa.

Huonosti määritelty EU-lainsäädäntö kuitenkin muuttaa kilpailutilannetta Suomessa, mikäli lainsäädännössä ei ole selkeitä valvottavia rajoja ja määräyksiä, joita viranomaisemme voisivat valvoa. Tässä tilanteessa valvonnan määrällä ei ole mitään vaikutusta. Nykyresursseillamme on jo vaikea valvoa kattavasti raskaan liikenteen ajoneuvojen tekniistä kuntoa ja ajoaikoja. Millä resursseilla voimme valvoa käytännössä vapaata ulkomaisten rekkojen liikennettä ajo-oikeuden ja työehtojen kannalta?

Valiokuntakuulemisessa, asiantuntijakuulemisessa, muun muassa aluehallintovirasto, joka vastaa tästä valvonnasta, toi meille tällaisen selkeän listan siitä, miten valvonta toimii perinteisestä näkökulmasta. Vastaus: Käytännössä ei valvota, koska työnantaja on ulkomaalainen ja toimii täällä vain hetkellisesti. Ulkomaalaisvalvonta — valvontaa ei tehdä, koska tietoa toimijoista ei ole. Tilaajavastuulaki — käytännössä sama haaste, ei tiedetä, missä toimijoita on, ja niin pois päin. Tämä on tätä jo nyt tällä hetkellä.

Valiokunnan mietinnön mukainen esitys tulee antamaan matalamman kustannustason EU-maista tuleville rekoille epäreilun kilpailuedun kotimaisiin yrittäjiin nähden. Kuljetuskustannukset laskevat vain, jos työehtosopimusten mukaista palkkaa ei makseta. Hallitus on ollut hyvin huolissaan työpaikoista ja yrittäjistä. Tällä esityksellä molemmat tulevat kärsimään. Kotimaiset pk-yrittäjät, jotka työllistävät suomalaisia, tulevat häviämään kilpailussa monikansallisia jättejä ja toimintaansa Baltiaan tai Itä-Eurooppaan siirtäneitä vastaan. Kilpailluilla kuljetusmarkkinoilla kannattavuus on jo nyt haastavaa, vaikka ala työllistää 100 000 ja tuo verotuloja Suomeen 2,7 miljardin euron edestä. Siksi minun on pakko ihmetellä Suomen hallituksen kurssimuutosta asiassa, jossa aikaisemmat hallitukset ovat puolustaneet maamme kansallisia etuja. Koko kansallisen kabotaasilainsäädännön pois pyyhkiminen on ratkaisu, jota en ymmärrä.

Olemme tämän kevään aikana keskustelleet tässä salissa monesti tästä asiasta, ja on yli puoluerajojen todettu, että EU:n tieliikennepaketti mahdollisine muutoksineen on tulossa. Samoin Tanska haastaa samoista syistä EU:ta edelleen. Mahdollisuuksia olisi ollut, jos olisi löytynyt tahtoa. Tässä asiassa suomalainen kuljetusala voi katsoa hallituspuolueista erityisesti vielä viime kaudella rehvakkaasti rekkamarsseihin osallistuneiden perussuomalaisten suuntaan. Liikenneministeri Berneriltä kysyisin, jos hän olisi paikalla, missä ovat esitykset Suomen vastatoimista. Hallitus päätti jo vuosi sitten toimintalinjastaan, ja siitä

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

asti ollaan puhuttu mahdollisista vinjeteistä, talvirengaspakosta, sähköisistä rahtikirjoista ja niin edelleen, joilla pyrittäisiin suojaamaan kotimaisia kuljetusyrittäjiä. Odotattekko siihen asti, että on liian myöhäistä, vai jäävätkö nämä vastatoimet vain puheiksi?

Edellinen, erittäin fiksu liikenneministeri Paula Risikko olisi vienyt asian EU-tuomioistuimeen eikä olisi lähtenyt hölläämään lakia, kuten Berner ja Soini nyt sulassa sovussa tekevät. Eihän tilapäinen voi olla viikosta toiseen toistuvaa ja lain kiertämiseen perustuvaa toimintaa. Jo valvonnan kannalta ovat laissa määritellyt rajat tarpeen. Siksi Suomen kansalliset säännökset kabotaasiliikenteen tilapäisyyden määrittelyn ja kabotaasikuljetuksen määritelmän osalta ovat perusteltuja eivätkä EU-asetuksen vastaisia. Suomessa, pitkien välimatkojen maassa, on näihin asioihin suhtauduttava herkästi. Suomi on riippuvainen kumipyöräkuljetuksista. Emmehan halua suomalaisen rekkakaluston ja työvoiman ulosliittämistä. Mielestäni hallituksen tulisi olla vahva EU:n painostuksen alla, varsinkin kun sen toimet ovat täysin hallituspuolueiden vaalienaluspuheiden vastaisia. Voiko hallitus uhrata suomalaiset kuljettajat ja työpaikat jättämällä huomiotta suomalaisten kuljetusyrittäjien huolen?

Olemme jättäneet valiokunnassa hylkäysesityksen ja tulemme sen tämänkin käsittelyn aikana täällä eduskunnassa tekemään.

19.26 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Arvostettu entinen liikenneministeri! On pakko todeta tässä yhteydessä se linja, mitä edellisten hallitusten aikana aloitettiin, jo silloin, kun ministeri Kyllönen oli liikenneministerinä: Suomi piti pintansa. Siinä samassa rintamassa oli liikennevaliokunnan nykyinen puheenjohtaja perussuomalaisesta puolueesta. Me olimme yhtä mieltä siitä, kuinka meidän pitää toimia. (Ari Jalonen: Kyllä!) Nämä faktat olivat jo silloin pöydässä, ja tästä tilapäisyydestä ei ollut ongelmaa. Oltiin kansallisesti suomalaisen yrittäjän ja suomalaisen kuljetusliikennetyössä olevan työntekijän puolella. (Ari Jalonen: Edelleen!)

Tällä hetkellä hallitus noudattaa tätä toivotaan toivotaan -politiikkaa, niin kuin eilisessä välikysymyksessäkkin voimme todeta. Hallitus suunnittelee, hallituksella on toimenpiteitä, mutta nykyhetkeen hallitus ei tartu. Hallitus karkaa aivan kuten aika monessakin asiassa, mutta eilinen juuri todisti sen, että nyt hetkeen tarttuminen olisi ollut se ainoa oikea vaihtoehto.

Minä voisin allekirjoittaa tämän valiokunnan mietinnön, jos meillä samaan aikaan hallitus olisi valmistellut ne toimenpiteet, joilla vastataan kansallisesti tähän kabotaasiliikenteen vapauttamiseen, nyt tällä lainsäädännöllä: ne toimet, jotka olisivat olleet siellä talvirengaspakkojen ynnä muun kanssa. Miksi kiiruhtaa juuri nyt, kun hallituksessa varmasti tiedetään, että EU tulee uudistamaan tätä lainsäädäntöä? Me voimme nähdä Euroopan eri maista, kuinka tiukasti siellä katsotaan työaikadirektiivien puitteissa sitä, minkälaiset ovat lepoajat, kuinka siellä valvotaan kabotaasiliikennettä jo nyt tiukemmin. Siellä on lähdetty vastaamaan tähän tulevaan muutokseen, mutta mitä tekee Suomen hallitus? Suomen hallitus ottaa rohkean etunojan tietämättä, mihinkä on nojaamassa. Tulee vapaa pudotus: kun 30 metrin mäestä ollaan opittu hyppäämään, niin sitten mennäänkin isoon mäkeen ja hypätään säkki päässä tuntemattomaan. Tämä on sitä hallituksen politiikkaa tässä hetkessä ja nyt.

On todella harmillista, että me joudumme käymään tämmöistä keskustelua tässä tilanteessa, missä meillä on edellisen hallituskauden aikana tehty linjaukset, joissa perussuoma-

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

laiset olivat täysin rinnoin mukana. Miksi nyt tulevat ne EU-pakotteet, kun me olisimme voineet tehdä toisin?

Arvoisa puhemies! Oikein kirjoitin tähän puheen, mutta pitkä esittely ja edustaja Kymäläisen hyvin rakennettu puheenvuoro, joka oli erittäin perusteltu, antoivat minulle vapauden puhua tästä ihan omasta päästäni. (Suna Kymäläinen: Sydäimestä!) Uskon, että tämä on suomalaisten kuljetusalan yrittäjien ja suomalaisten ajoneuvokuljettajien sydämen ääni. Me puhumme heidän kanssaan samaa kieltä. Jo lähetettyjen työntekijöiden kohdalla hallitus lähti lipsumaan siitä, mitä EU:ssa todella halutaan tehdä. Haluttiin turvata suomalaisten työntekijöiden ja yrittäjien asema lähetettyjen työntekijöiden osalta. Se oli yksimielinen, kirjallinen lausunto, jonka esittivät liikennöitsijät ja kuljetustyöntekijät. On mahdotonta käsittää, miksi nyt olemme tekemässä oikein tämän asian kanssa, kun tilapäisyyteen, kun ei ole selkeätä tulkintaa, kaatuu tämä asia.

Arvoisa rouva puhemies! Ugh, olen puhunut.

19.30 Ulla Parviainen kesk: Arvoisa puhemies! Lähetekeskustelussa minä toivoin, että tämä lakiesitys viipyisi valiokunnassa riittävän pitkään, jotta me saisimme uutta tietoa siitä EU:n liikennepaketista. Puolustimme ja puolustamme edelleen sinnikkäästi suomalaisia kuljetusyrityksiä ja kuljetustyöpaikkoja. Valiokunta on mietinnön mukaan saanut hyvin laajan ja perusteellisen selvityksen ja toteaa, että tämä ratkaisu on ainoa ja väistämätön vaihtoehto tämänhetkisessä tilanteessa. Minä luotan tähän valiokunnan näkemykseen.

EU:ssa pienten maiden viesti on ollut, että kabotaasia tulisi keventää, jotta nimenomaan pienten maiden kuljetukset saataisiin kilpailukykyisiksi myös ulkomailla. Suomalaiset kuljetusyritykset näyttävät olevan enemmän Euroopan isojen maiden, Saksan ja Ranskan, linjalla ajamassa tiukempia kabotaasisääntöjä. Suurimmat huoleni liittyvät siihen, kyetäänkö kabotaasiliikennettä valvomaan tehokkaasti ja onko yrityksillä jatkossa tasapuoliset toimintaedellytykset. Valvonnan tehottomuus ei saa johtaa harmaan talouden lisääntymiseen ja kuljetusyristen epäterveeseen keskinäiseen kilpailuun. Ehdotus siitä, että valvonta laajenisi, jolloin Tullilla ja poliisilla olisi mahdollisuus pysäyttää autoja tien päälle, ja siirtyisimme sakosta hallinnollisiin seuraamuksiin, on mielestäni hyvä. Lisäksi meidän pitää huolehtia siitä, että maasta ei voi poistua ennen kuin hallinnollinen seuraamus on hoidettu. Tästä ehkä kuulemme jatkossa.

Minä kannan erittäin paljon huolta liikenneturvallisuudesta. Minua kauhistuttaa tieto siitä, että Pohjois-Suomen talvisissa oloissa liikkuu raskaassa lastissa olevia ulkomaisia rekoja, joilla ei ole nastarenkaita ja jotka eivät ole tottuneet talvikeleihin. Talvirengaspakko saataneen aikaan myös hyvin nopeasti. Minä toivon myös sitä, että hyvin pian pääsemme siihen ratkaisuun, että ulkomaiset rekat maksavat Suomen teiden käytöstä.

19.33 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Heti alkuun on todettava, että vastalauseen allekirjoittajat ovat ymmärtäneet hyvin, mikä kabotaasissa on se tärkeä asia: alun perin varsin järkevä esitys, ympäristöä säästävä, kuljetusyksiköiden tyhjänä ajoa poistava kabotaasikuljetus. Tästäkään kabotaasissa on kyse. Kiitos siitä vastalauseen allekirjoittajille.

Haluan kuitenkin korjata vastalauseessa yhden selkeän virheellisyyden. Siinä kerrottiin näistä harmaan talouden määrärahoista. Hallitus on vuoden 2016 alusta harmaan talouden torjuntaan osoittanut erityismäärärahan eikä poistanut, niin kuin tässä vastalauseessa an-

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

nettiin ymmärtää, elikkä kyllä harmaata taloutta Suomessa edelleen torjutaan ja siihen on varattu määrärahoja.

Täällä on kovasti, ehkä hieman jälkiviisaastikin, todettu, että nyt ollaan Suomessa muutamassa kabotaasin määritelmää. Se pitää paikkansa siltä osin kyllä, mutta se määritelmä, joka edellisellä hallituskaudella tuohon kabotaasikuljetukseen laitettiin, on se kiistanalainen kysymys, ja se nyt poistetaan, ja perustellusti vaadittaisiin uusia määritelmiä siihen. Nämä määritelmät olisi kuitenkin ollut tehtävä jo viime kaudella, jotta tältä kiusalliselta tilanteelta oltaisiin vältytty. Mutta viime hallituksessa siihen ei tartuttu, ei muun muassa laitettu talvirengasvaatimusta, jolla olisi pystytty säätelemään asiaa, ei vinjet-maksua. Nämä ovat vaikeita päätöksiä, ja ymmärrän, että ei se silloinkaan ollut helppoa niitä laittaa vaan mentiin tähän määritelmään, kuljetuksien purkumääritelmään, mikä nyt tässä on kiusallista.

Tässä vastalauseessa ja mediassa annetaan ymmärtää, että Suomi olisi avaamassa kaiken kilpailun. Näinhän ei kuitenkaan ole, vaan kabotaasikuljetussäädäntö niin Suomessa kuin myös koko EU:n alueella on nyt samanlaista ja tasavertaista kaikissa maissa pois luki sitten enää Tanska, mikä vielä on näillä omilla säädöksillään mukana. Pitää muistaa se, mikä jää jäljelle, elikkä kansainvälisiä tiekuljetuksia koskevan asetuksen nojalla kabotaasi on rajattu kolmeen kuljetukseen seitsemän päivän sisällä ja sen jälkeen, kun ajoneuvo on kansainvälisessä kuljetuksessa saapunut Suomeen.

Suomen nyt voimassa oleva lainsäädäntö poistaa sen määritelmän niiden ajojen tilapäisyydestä, mutta meille jää edelleen se kabotaasisäädäntö voimaan, elikkä nyt toimitaan tasavertaisesti EU:n alueella kaikkien EU-maiden kesken. Suomalaiset yrittäjät ajavat kabotaasia Euroopan maissa, ja eurooppalaiset yrittäjät saavat samoilla periaatteilla ajaa kabotaasia Suomessa. Tämä on reilua kilpailupolitiikkaa, ja näin toimitaan. Reilua on myös maksaa kuljettajille asianmukainen palkka siinä maassa, kun se niille kuuluu. Tästä tässä kabotaasisakin on kysymys. Nyt ollaan luopumassa kabotaasikuljetusten määritelmästä ja tilapäisyyden vaatimuksesta, mikä viime hallituskaudella Suomeen on säädetty.

Täällä on kiinnitetty huomio tähän valvonnan tehokkuuteen ja vaativuuteen. Se on totta, että on haasteellista se valvonta ja siihen poliisin, erityisesti liikkuvan poliisin, jatkuminen olisi ollut tärkeää. Mutta viime hallituskaudella siitä luovuttiin. Nyt se hankaluus on tässä realisoitumassa.

Tärkeää on huomioida, että suomalainen kuljetusala on nostanut ne huolenaiheet, jotka tuossa valiokunnan mietinnössäkkin on tuotu esille, elikkä huoltovarmuuden, liikenne- ja työturvallisuusasiat, sen, että ulkomaalaiset kuljettajat eivät usein tunne suomalaisia liikennesäädäntöjä ehkä riittävästi, kommunikoinnin, purkupaikoilla olevat ongelmat et cetera. Mutta nämä asiat on hyvin tuossa valiokunnan mietinnössä huomioitu.

19.38 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa rouva puhemies! Euroopan unionissa on ihmisten, tavaroiden, palveluiden vapaa liikkuvuus EU:n sisämarkkinoilla. Tätä periaatetta ajatellen olemme tämänkin hallituksen esityksen lainsäädännön edessä.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa. Olemme saari muihin maihin verrattuna, mutta kumipyöräliikenne on eittämättä yksi tärkeimmistä tavaroiden liikkumismuodoista Suomessa. Kabotaasiliikenne on ollut mahdollista pitkään EU:n ja Eta-alueen sisällä. Tähän asti olemme itse asiassa pystyneet ehkä omalla tavallamme sitä Suomen etua ajamaan elikkä ottamaan rusinat pullasta. Kotimaassa on ajettu 86 tonnikilometriä kabotaasikuljetuksia, kun vastaavasti kotimaiset yrittäjämme ovat ajaneet 250 tonnikilometriä kabotaasikuljet-

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

uksia ulkomailla. Siis moninkertaisesti meidän yrittäjämme ovat liikkuneet toisten maiden teillä, ja tätä me haluamme edelleenkin entistä tiitterämmin edistää, että meidän yrittäjämme mahdollisesti kuljettavat myöskin ulkomailla tavaroita.

Valiokuntakuulemisessa asiantuntijat ovat olleet erimielisiä, kuten täällä on todistettu. Siksi asia on ollut hiukan hankala käsitellä. Tästä erimielisyydestä: ehkä tässäkin salissa olemme tästä kiistelleet.

Tämän kabotaasikuljetuksen lainsäädännön edessä positiivinen vaikutus sen lisäksi, että kotimaiset yrittäjämme pääsevät vapaasti liikkumaan EU- ja Eta-alueella, on myöskin se, että tyhjänä ajamista haluamme välttää ja kitkeä ja kuljetuskustannusten optimoiminen olisi päämäärämme. Päästöjä halutaan vähentää myös tästä liikenteestä.

Kun kabotaasiliikennettä ajetaan, niin sitä ei tehdä jatkossakaan ihan villinä. Siinä on omat rajoitteensa, ja kun ajetaan kabotaasiliikennettä Suomessa, niin totta totisesti kuljetuksissa pitää noudattaa Suomen lainsäädäntöä ja myös työehtosopimusten vaatimia sovelutuksia, eli mikään villi länsi tämänkään ala ei tule olemaan.

Olemme tietysti useasta asiasta huolissamme tämän lainsäädännön edessä. Vaadimme sitä, että saapuvalla kansainvälisellä kuljetuksella on asianmukaiset paperit eli rahtikirjat olemassa. Vaadimme myös sitä, että tätä lainsäädäntöä tieliikenteessä noudatetaan. Tähän valvontaan, joka myöskin on tullut tässä hyvin esille, pitää kiinnittää entistä enemmän huomiota. Myöskin harmaan talouden kitkemiseen hallitus on omat miljoonansa antanut, ja siihen haluamme laittaa rahaa.

Tieliikennelain uudistaminen on parhaillaan menossa — kysyttiin, eikö mitään ole edistetty tällä vaalikaudella. Myöskin talvirengaspakkoa halutaan viedä eteenpäin. Samoin vinjettimaksujen mahdollistamista ulkomaalaiselle liikenteelle on edistettävä tämänkin vaalikauden aikana. Sitä ei ole vielääkään saatu voimaan, ja vastustajat lienevät jossakin muualla kuin tämän salin sisällä. Tavarakuljettamisen helpottamiseksi pitää lainsäädäntöä edelleenkin mahdollistaa eteenpäin.

On siis tärkeää, että tulevaisuudessa valvontaa raskaalle liikenteelle ja tälle kabotaasiliikenteelle tulee tien päälle entistä enemmän. Ja kun puhuttiin sitten myöskin siitä tilapäisyydestä, joka tähän tavaraliikennelupa-asetuksen noudattamiseen tulee, niin meidän Euroopan parlamentin jäsenet toivottavasti sitä kansallista etuansa ajavat myöskin siellä unionin pöydissä sen määrittelemiseksi, mikä on tilapäistä tavaraliikennekuljetusta. Siihen toivottiin, niin kuin valiokunta halusikin, täsmennystä.

19.44 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Luin itse tässä salissa tämän käsitelystä olevan asian lähetekeskustelun pöytäkirjaa päivältä 9. helmikuuta. Lisäksi muistelin AKT:n, SKALin ja ALT:n järjestämää tilaisuutta samaiselta helmikuulta. Näissä molemmissa tilaisuuksissa annettiin hallituspuolueiden jäsenten kasvoilla ymmärtää, että hallituksen esitys voi vielä monella tavalla muuttua, loiventua ja erilaisia työkaluja ja instrumentteja on käytössä. Uskallan sanoa, että todellisuudessa niitä ei ollut. Me olemme Suomessa jo vuosia taistelleet kotimaisen liikennetoimialan edellytysten puolesta ja EU:n kabotaasisäädöksiä vastaan. Hallituksen linja kansallisesta lainsäädännöstä kokonaan luopumisesta on mielestäni kestävä, ja se on myös mielestäni huonoa edunvalvontaa.

Tämä esitys tulee vaikeuttamaan — huom., ei "tullee" vaan "tulee" vaikeuttamaan — suomalaisten kuljetusyrittäjien kilpailukykyä ja lisää ihan varmasti myös harmaata taloutta. Lisäksi se, että hallitus halusi viedä lain läpi tilanteessa, jossa komission valmisteleva tieliikennepaketti on kesken, tuntuu vähintäänkin kummalliselta. Hallituksen mielestä yksi

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

syy kiireeseen on kanteen nosto Suomelle. Eikö olisi voitu vedota komission suuntaan ja todeta, että miksi muuttaa kabotaasisäädöksiä tilanteessa, jossa tuo komission tieliikennepaketti on antamassa samaan asiaan suuntaviivoja ja uudistuksia?

Tämä käsissämme oleva kabotaasipäätös haastaa entistä tiukemmin meidän oman liikennevalvontamme, joka on jo ehkä entisestäänkin heikentynyt liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen. Toivottavasti olemme edes siitä kaikki samaa mieltä, että erityisesti raskaan liikenteen valvontaan on välttämätöntä panostaa jatkossa huomattavan paljon enemmän.

Ja mitä tulee näihin poliisien resursseihin, niin viime vaalikaudella oltiin valmiita — ihan välikysymykseen asti — lisäämään poliisien määrää, jolloin heitä oli reilu 7 000. Nyt hallitus on valmis leikkaamaan poliisien kokonaismäärää 6 500:aan. Ja toisaalta, mitä tulee harmaaseen talouteen, niin viime vaalikaudella tämän asian parissa teki (Puhemies koputtaa) 300 lisäkäsiparia töitä. Koen itse, että (Puhemies koputtaa) nämä talvirengaspakot, vinjet-maksut ja todelliset sanktiot laittoman kabotaasin kuljettamisesta ovat selvittämisen arvoisia ja tutkimisen (Puhemies koputtaa) arvoisia, mutta on tosi surullista, että kabotaasilainsäädännöstä haluttiin nämä kansalliset säädökset viedä pois.

19.46 Johanna Ojala-Niemelä sd: Arvoisa rouva puhemies! Matti Eskon sanoin: viikkoja tiellä saa rekkamies asfalttia niellä. Suomalainen kuljetusyrittäjä pitää talouden pyörät pyörimässä. Vaativa ja raskas kuljetusala kärsii jo tällä hetkellä valtavista kannattavuuspaineista. Hallitus aikoo tämän lisäksi vapauttaa ulkomaista rekkaliikennettä Suomessa. Esityksellä ehdotetaan purettavaksi kansallinen lainsäädäntö kabotaasikuljetuksissa. Kabotaasilla tarkoitetaan maan sisäisiä, tilapäisiä kuljetuksia vieraan maan rekisterissä olevalla ajoneuvolla.

Yrittäjät ovat seuranneet huolestuneina hallituksen toimia, koska nyt ollaan vapauttamassa ulkomaisten rekkajen tulo Suomen teille. Tämä mullistaisi kilpailutilanteen ja avaisi laajat ovet harmaalle taloudelle sekä tulee haastamaan kuljetusalan työpaikkoja entisestään. Kuljetusyrittäjät ovat tehneet paljon investointeja. Alalla on ollut koko ajan kannattavuuspulmia, ja rekkamiehet painavat todella pitkää päivää jo nytten.

Kansallisen lainsäädännön määritelmien poistuminen lisäisi kabotaasiliikennettä Suomessa. Uhkana on, että epäterve kilpailu ja harmaa talous lisääntyvät alalla merkittävästi. Tieliikenteen tavarakuljetusten liikevaihto on Suomessa noin 6 miljardia euroa ja työllistää pelkästään tavaraliikenteen kuljettajia noin 70 000. Nyt puhutaan toimialasta, joka maksaa noin 6 miljardin liikevaihdosta arviolta 2,7 miljardia eli lähes puolet veroina valtiolle.

Esityksen ongelmat tunnustettiin yleisesti eduskunnan lähetekeskustelussa. Puolestapuhujia esitykselle ei salista löytynyt. Ihmetystä herätti myös esityksen ajankohta. EU:lta on tulossa ensi vuonna pitkään valmisteltu maantielakipaketti, jonka odotetaan selventävän unionin lainsäädäntöä myös kabotaasiasioissa. Esimerkiksi Tanska ei ole samassa tilanteessa luopumassa omista kansallisista linjauksistaan. Ei voikaan kuin ihmetellä hallituksen valmiutta muuttaa nykyistä Suomen linjaa, varsinkin nyt, kun EU:n maantielakipaketti on odotettavissa ensi vuoden alkupuolella ja tuon paketin yhteydessä myös tämä kyseinen asia olisi tullut käsitellyksi.

Jos tämä esitys viedään nyt läpi, on selvää, että siitä seuraa vaikeuksia. Viranomaisilla — työsuojeluviranomaisilla, Tullilla ja poliisilla — ei ole tällä hetkellä työkaluja eikä resursseja hoitaa valvontatehtäviä. Kuten edustaja Taimela edellä otti esiin, myös poliisien

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

resursseja ollaan vähentämässä ja heidän määränsä vähenee tulevaisuudessa. Ja miten käy, kun nämä valvontatehtävät kasvavat? Tätä taustaa vasten ihmettelen kovasti, miksi hallitus on lähtenyt juuri tässä asiassa tekemään Suomesta EU:n mallioppilasmaata.

Hallituksen tehtävä on edistää suomalaista työtä. Tällä hallituksen ratkaisulla ajetaan päinvastoin suomalaista työtä alas. Rekkamiehiltä viedään elanto.

19.50 Ari Jalonen ps: Arvoisa puhemies! Tästä asiasta on tosiaan ristiriitaisia tietoja, ja tästä asiasta on erittäin paljon väärää tietoa liikenteessä. Nyt esimerkiksi äskeisessä puheessa esille tulleet väitteet siitä, että — jos nyt muistan oikein — nyt tämä meidän markkina aukeaa ulkomaisille täysin, eivät tosiaankaan pidä paikkaansa. Toinen asia, mikä ei pidä paikkaansa, on se, että Tanska olisi samassa tilanteessa kuin me. Asiantuntijakuuleminen oli tosiaan varsin perusteellinen, ja siinä kuultiin paljon asioita, mitä ei kaikkia pystytty edes kirjoittamaan tuohon mietintöön. Tästä kokonaiskuvasta tuli tosiaan se johtopäätös, että tämä on ainoa vaihtoehto tällä hetkellä tähän tilanteeseen.

Siis tämä asetus, joka on ollut jo vuosia voimassa, on tämän kabotaasiliikenteen perusta, ja se tosiaan määrittelee, että siellä tarvitsee olla se saapuva kansainvälinen kuljetus ulkomailta Suomeen, ja siitä pitää olla se rahtikirja esittää. Sen jälkeen saa ajaa kolme kuljetusta kulloisenkin EU-maan sisällä, tässä tapauksessa Suomessa, ja ne kolme kuljetusta saa ajaa seitsemän päivän aikana. Eli kolme kuljetusta seitsemän päivän aikana — se on ihan prikulleen se sama määritelmä, mikä on tälläkin hetkellä voimassa.

Edustaja Kymäläinen esitti tuossa nuo perustelut siitä, että on erittäin hankalaa, lähes mahdotonta, seurata sen työntekijän, sen kuskin, palkkaa. Ne perustelut olivat nimenomaan siis nykytilaan. Se on siis jo nykyään semmoinen, että ei pystytä valvomaan. Eli vaikka tällä lailla viime kaudella tarkoitettiin hyvää ja se tehtiin hyvässä tahdossa — tosin silloin jo tiedettiin, että kyseessä on EU-asetus, ja mentiin vähän niin kuin kepillä koettamaan jättä, että pystyykö tämän tekemään, koska asetuksen päälle ei saa tehdä kansallisia lakeja, se oli semmoinen tietoinen riski — niin nyt sitten tosiaan matkan varrella on osoittautunut, että tätä hyvää tarkoittavaa lakia ei ole pystytty valvomaan, joten nyt on siis nimenomaan niin, että nyt pitää tähän valvontaan saada lisää keinoja. Tuossa väitettiin, että ei ole niitä keinoja. Kaikki valiokunnassa tietävät, että niitä keinoja on, ja niitä on pohdittu, mietitty, väännetty ja käännetty, ja ne tulevat esille sitten aikanaan, kun niitä on.

Se, mitä on tähän kirjattu ylös, on tämä digitaalinen rahtikirja — siitäkin kuultiin varsin perusteellisesti — ja toinen on tämä poliisin ja muiden viranomaisten resurssit ja yleensäkin toimintavaltuudet nostaa niitä esille.

Joka tapauksessa minä ymmärrän myös oppositiota, joka on tehnyt tämän vastalauseen tässä, koska ne tiedot, mitä asiantuntijakuulemisessa ollaan saatu, ovat tosiaan ristiriitaisia ja niistä on tehtävissä vaikka minkämoisia johtopäätöksiä, mutta näitten ristiriitaisten tietojen kirjoittajilla ja antajilla ei ollut kuitenkaan sitä kokonaiskuvaa, joka valiokunnassa on. Tämän kokonaiskuvan seurauksena, kun ottaa ne kaikki asiat pohdintaan ja katsoo niitä, tässä ei ole tosiaan muuta vaihtoehtoa kuin tämä tilanne, mikä nyt on.

Edelleen, korostan tässä nyt yhtä asiaa, mikä tuossa mietinnössä on. Eli tilaajalle on säädetty selvitysvelvollisuus kuljetuksen laillisuudesta — tilaajalle on siis säädetty selvitysvelvollisuus. Jos tilaaja tilaa kuljetuksen ulkomaiselta rekalta, on hänen siis käytännössä selvitettävä, onko tämä oikeutettu maan sisäiseen kabotaasiliikenteeseen. Eli kuljetusyrityksen — tai käytännössä tämän rekan, mikä täällä on — on käytännössä esitettävä rahtikirja siitä saapuvasta kansainvälisestä kuljetuksesta ja siitä, onko tällä vielä mahdollisuus

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

ajaa ne kolme säädettyä kuljetusta kyseisten seitsemän päivän aikana, ja kaikista pitää olla rahtikirjat mukana. Tiedän, että tätä voi olla hankala valvoa, mutta tämä on sen tilaajan vastuulla. Ja jos tilaaja ei ole varma siitä, onko ulkomaalainen yritys oikeutettu kabotaasikuljetukseen, niin hänelle voi siitä koitua sitten tietysti sanktioita. Sillä pystytään ottamaan kontrolliin tämä kuvio, jos halutaan — muistetaan, että tilaaja on selvitysvelvollinen.

Mutta tosiaan siis tämän kokonaiskuvan perusteella, mikä näistä monimutkaisista, risti-riitaisista ja osin jopa riitautetuista tiedoista on muodostettu, tämä on nyt sitten Suomen etujen perusteella se ainoa oikea vaihtoehto.

19.58 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Tätä keskustelua, jota tässä salissa käydään, seurataan varmaan aika monen kuljetusalalta elantonsa suoraan tai välillisesti tie-
naavan ihmisen ja heidän perheittensä joukossa, ja sikäli on kiintoisaa kuulla näitä mieli-
piteitä.

Kun lähetekeskustelussa keskusteltiin tästä samaisesta asiasta, niin tuolloin edustaja Pakkanen totesi: "Voisiko olla mahdollisuus siirtää tätä päätöksentekoa ja kuunnella se kommission linjaus ja edetä sitten sen mukaan? Ainakin itse olisin sitä mieltä, että puolustaisin suomalaista kuljetusyrittäjää ja kuljetustyöntekijää niin kauan kuin se on mahdollista lailisin keinoin. Ja edelleen painotan, että siinä jälleen kerran on sen valvonnan vaikeus. Millä me takaamme, että nämä kuljettajat ovat sitten suomalaisen palkkatason mukaan? Kaikki varmaan rehellisesti voimme myöntää, ettei varmasti ole, silloin kun näin toimitaan. Siitä-
hän siinä kysymys on, ja tämä on hyvin iso kysymys" — ja niin edelleen. Sikäli mielenkiintoista, että kun tätä asiaa on käsitelty, niin nämä kysymykset ovat sitten painuneet, edustaja Pakkanen osalta ainakin, tämän päätöksen alle.

Tuosta kansallisesta säädöksestä vielä toteaisin sen verran, että nythän meillä kansallinen säädös myöskin pitää sisällään sen, mikä lasketaan yhdeksi kabotaasikuljetukseksi: yksi purku on yksi kabotaasikuljetus. EU-lainsäädännössä ei ole ollenkaan tätä määritelmää, mikä kabotaasikuljetukseksi lasketaan: voi purkaa samasta rekasta vaikka kymmenen eri kertaa, tai vaikka enemmän, eikä pystytä valvomaan, pakataanko tuota rekkaa uudelleen uusilla tavaroilla ja puretaanko niitä edelleen.

Poliisista täällä todettiin. Liikkuvan poliisin lakkauttaminen oli virhe. Hallitus voi toki ottaa siitä kopin ja perustaa sellaisen uudelleen. Hallituksella on tähän valta, mutta valitettavasti hallitus vähentää poliisien määrää ja resursseja edelleenkin.

Kysyisin myös edustaja Pakkaselta, kun hän tässä totesi, että oli virheellistä sanoa, että tämä harmaan talouden torjuntaan tarkoitettu erityismääräraha poistui, onko aluehallintovirasto meille antanut virheellistä tietoa tässä valiokuntakuulemisessa. He toteavat: "Vuoden 2016 alusta harmaan talouden torjuntaan tarkoitettu erityismääräraha poistui, joten ulkomaalaisvalvonnan resursseja ainakin Itä-Suomessa on jouduttu sopeuttamaan määrärahojen suuruuteen. Yhteenvetona voidaan siis todeta, että kabotaasia tekevien yritysten valvontaa ei käytännössä tehdä Itä-Suomessa ollenkaan."

Hallinnollinen seuraamusmaksu otettiin täällä esiin, ja hallinnollinen seuraamusmaksu ei saa syrjiä ketään EU- tai Eta-alueen tahoja. Suomessa hallinnollinen seuraamusmaksu on käytössä vain rajoitetusti pysäköintivirheen ja ylikuormamaksun osalta. Kun te puhutte hallinnollisesta seuraamusmaksusta, niin että rajalla tätä voitaisiin katsoa, niin se tarvitsee sitten kansallisen lakiesityksen, että tämä koskettaa myöskin suomalaisia samalla lailla. Tällä hetkellä se ei ole mahdollinen. Odotetaan innolla sitä lakiesitystä ja kannatetaan täällä sitten tätä esitystä. (Ari Jalonen: Tuskin!)

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

Vehkaperä totesi, että Suomi on ikään kuin saanut tässä poimia rusinoita pullasta. Meillä ei ole Suomessa kuitenkaan sanktioita, joita monissa muissa EU:n alueella olevissa valtioissa on, jos näitä säädöksiä rikotaan. Tässä hallituksen esityksessä on ollut se puute, ettei tällaista kansallista vertailua ole ollut ollenkaan.

Tilaajavastuulaista totean edelleenkin sen, niin kuin edelläkin, että valitettavasti avi toteaa, että sitä ei pystytä valvomaan käytännössä lainkaan tällä hetkellä, koska ei tiedetä, missä niitä toimijoita on. Mutta toki kaikki toimet, niin että pystytään valvontaa parantamaan, ovat erityisesti tämän hallituksen esityksen, jos se toteutuu, jäljiltä äärimmäisen tärkeitä. Toki toivoisin, että tämä lainsäädännön muutos Suomessa tehtäisiin vasta sen jälkeen, kun Suomi on valmis valvonnan tai muiden puitteidensa osalta vastaanottamaan tämän lievennyksen.

20.03 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Kymäläinen nosti esiin harmaan talouden torjunnan ja sen määrärahat. Tässä on kuitenkin käsittelyssä hallituksen esitys, ja hallitus on viime marraskuussa osoittanut harmaan talouden torjuntaan 6,4 miljoonaa euroa, niin että kyllä minun mielestäni (Suna Kymäläisen välihuuto) harmaata taloutta edelleen Suomessa torjutaan.

Sitten täällä on nostettu keskustelussa myös tämä työvoiman ja palkanmaksun seuranta. Kuitenkin esityksessä on purkusäännöksistä kysymys, ja nämä purkusäännöt eivät ole millään lailla auttaneet palkanmaksun seurantaa eivätkä tule auttamaan, eikä se asia tässä esityksessä myöskään tule helpottumaan, koska muun muassa tämä palkanmaksu on ollut yksi haasteellinen asia tässä valvonnassa. Mutta eihän tässä ole nyt siitä kysymys, vaan nythän puretaan purkusääntöjä: lastin purkaminen, miten lasti määritellään. Ja kyllä lastin määrittelyssä on selkeä virhe. Jokainen kuljetusalalla oleva ihminen ymmärtää, että jos kuormasta osa puretaan, niin ei se kuorma siihen pääty vaan kyllä se jatkuu. Se kuorma on silloin vasta tyhjä, kun lavalla (Puhemies koputtaa) ei ole mitään tavaraa.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ja puhujalistaan.

20.05 Hanna Kosonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Kuljetusalalla esitetty huoli tästä lainsäädännön muutoksesta on ymmärrettävä, ja meidän tärkein tehtävämme onkin huolehtia siitä, että Suomessa syntyy tasavertainen kilpailu koko kuljetusalalle. Opposition puheet, joissa hallitusta syytetään toiminnasta suomalaista työtä ja yrittäjyyttä vastaan, varmasti tämän salin ulkopuolella oppositiossakin tunnustetaan paikkansapitämättömiksi. Keskustelu on osaltaan paisunut aivan suhteettomaksi. Muistetaan näitä lukuja, joita tässä keskustelussa nyt ei ole vielä niin mainittukaan: Tulli arvioi, että kabotaasin osuus kaikista kuljetuksista on arviolta 1 prosentin luokkaa, mistä neljännes on laitonta kabotaasia. Sitten Eurostat taas arvioi, että osuus on kaikista Suomen kuljetuksista 0,4 prosenttia. Muistetaan vielä, että uudistus koskee ainoastaan toisten EU-maiden kuskeja ja hekin voivat viikon sisään hoitaa vain kolme kuljetusta, minkä jälkeen heidän on poistuttava maasta, mutta EU:n ulkopuoliset kuljettajat edelleenkin eivät näitä kuljetuksia voi hoitaa.

Esityksessä on myös erinomaisia piirteitä. Esimerkiksi kuljetusten järkevämpi suunnittelu helpottuu, mikä tarkoittaa kustannustehokkuutta ja alentaa hintoja, ja myös energiaa säästyy. Tämä lainsäädäntö toimii myös päinvastoin ja suomalaiselle kuljetusalalle hyvin toimiikin, niin kuin tänäänkin on jo aikaisemmin kuultu: suomalaiset kuskit kuljettavat tä-

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

män ansiosta toisissa EU-maissa paljon enemmän kuin muiden maiden kuskit Suomessa. Onko tässä oppositiolla myös vastustettavaa?

Kuten liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössäkkin lukee, niin perusteellisen selvityksen pohjalta valiokunta arvioi, että esityksen mukainen lainsäädännöllinen ratkaisu on käytännössä ainoa ja väistämätön vaihtoehto tämänhetkisessä tilanteessa. Sen takia varmasti tässäkin salissa nyt puhutaan hieman eri näkökulmasta kuin silloin muutama kuukausi sitten, ennen tätä perusteellista selvitystä. Kuten me kaikki tässä salissa hyvin tiedämme, asian hoitoa viime kaudella viivyteltiin ja komissio uhkasikin viime keväänä asian viemisellä tuomioistuimeen. Eli oppositiopuolueet olisivat vieneet tämän EU-tuomioistuimeen, jonka odotettavissa oleva päätös olisi pakottanut tämän saman lainsäädännön voimaan siten kuitenkin.

20.07 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa herra puhemies! Vaikka salissa olevien opposition kansanedustajien toimet viime vaalikaudella olivat sellaiset, että lakkautettiin liikkuva poliisi, niin silti valvontaa on pystytty tien päällä suorittamaan kasvavassa määrin. Liikenne- ja viestintäministeriöstä saadun selvityksen mukaan poliisin tekemät valvontasuoritteet ovat vuonna 2015 kasvaneet ja sitä mukaa myöskin epäiltyjen kiinniottojen määrä vuonna 2015 on kasvanut jopa 10 prosentilla. Silti on siis pystytty valvontaan satsaamaan, mutta toki huolenaihe tämä valvonta on.

Sen lisäksi sanktiot: Liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt ehdotuksen, että voisimme siirtyä sakoista hallinnollisiin seuraamuksiin, siis siihen, että Tullilla ja poliisilla on mahdollisuus pysäyttää auto tien päällä ja myöskin huolehtia siitä, että maasta ei voi poistua ennen kuin nämä hallinnolliset seuraukset on maksettu. Ja tähän kai meidän lainsäädäntöä pitäisi myöskin viedä, että nämä hallinnolliset seuraamukset maksetaan kyseisessä maassa ennen kuin pystytään poistumaan täältä lasti mukana.

20.09 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa puhemies! Edustaja Vehkaperä hyvin kuvasikin tätä poliisien valvonnan nykypäivän tilannetta, mihin ollaan kohtuullisen tyytyväisiä. Se on totta, että valvonta on ongelmallista tässä kabotaasi asiassa, jos mietitään esimerkiksi tuota palkanmaksun tilannetta.

Mutta on kuitenkin hyvä, että täällä puheenvuoroissa annetaan oikeita tietoja, kun viitataan muun muassa poliisien määrään. Tällä hetkellä Suomessa lienee noin 7 300 poliisia, ja ei ainakaan minun tietooni ole tullut, että hallitus olisi jyrkästi niiden määrää vähentämässä, vaan tehdään kovasti töitä sen eteen, että poliisien määrärahoja pystytään kohentamaan ja pitämään poliisien määrä riittävän turvallisella tasolla. Täällä esitettiin aivan toisia lukuja hallituksen esitykseksi poliisien määrästä.

Toinen asia, minkä haluan tarkentaa, on, että kun puhutaan vieraan maan kuljetuksista, niin silloin ei puhuta tästä kabotaasi asiassa olevasta asiasta, vaan kabotaasi liittyy EU- ja Eta-maiden sisällä oleviin kuljetuksiin. Vieraan maan kuljetuksiin kuuluvat muun muassa venäläiset rekat, mitä Suomen valtateilla kuitenkin on selvästi suurin osa, kun ulkomaalaisista rekoista on kyse. Pitää olla tarkka näissä sääöksissä, ja nyt ollaan puhumassa EU- ja Eta-maiden alueella liikkuvista ulkolaisista rekoista. Siihen tämä kabotaasisäädäntö liittyy.

20.10 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Mielestäni tässä salissa meidän kaikkien, jotka keskusteleval tästä aiheesta, täytyy tietää se, että nyt luovutaan kabotaasin kohdalla kansallisesta lainsäädännöstä. Kun kuunteli näitä hallituspuolueiden puheenvuoroja

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

tässä, niin te osaatte jotenkin kauniisti ajatella, että tämä ei mahdollistaisi laajempaa rekkarallia Suomen teillä. Minä voin kertoa teille, että tämä ei ole mikään opposition näkemys, vaan lukuisten kuljetusalan ihmisten näkemys on se, että he eivät usko tuohon kauniiseen ajatukseen. Heiltä on tullut jopa hyvin suoraa viestiä siitä, että tästä asiasta pitää hakea EU-tuomioistuimelta erillinen päätös.

Sitten valiokunnan puheenjohtaja totesi — muistaakseni toisessa, omassa puheenvuorossaan — että Tanska on erilaisessa tilanteessa kuin me suomalaiset. Minä itse ymmärrän sen niin, että he ovat erilaisessa tilanteessa, koska he ovat päättäneet katsoa tämän asian kanssa kortit loppuun, mutta minä toivon, että te, puheenjohtaja Jalonen, kerrotte, mitä te tarkoittitte tuolla erilaisella tilanteella liittyen Tanskan tilanteeseen.

Sitten täällä on tullut esiin tänään tässä keskustelussa myös se, että nyt jo olemassa olevaa lakia ei pystytä valvomaan kabotaasin suhteen. Minä en myöskään ole kohtuullisen tyytyväinen tähän valvontaan, niin kuin mielestäni jotenkin äsken edustaja Pakkanen oli. Jotenkin tulee semmoinen outo olotila, että onko se sitten, kun tälläkään hetkellä lakia ei pystytä valvomaan, ei ole riittävästi resursseja, vielä jonkunnäköinen syy mahdollistaa laajempi laitton kabotaasiliikenne meidän maahan. Vaikka minä en halua ymmärtää kenenkään puheenvuoroa väärin, niin tässä on tullut myös tällainen olotila.

Sitten toisaalta mitä tulee poliisien resursseihin, niin kyllä minä olen ymmärtänyt, että tämä hallitus on tekemässä päätöksillään — en tiedä, onko tämäkin vatuloitu ja muutettu (Puhemies koputtaa) — sellaisia päätöksiä, että jatkossa meillä on 6 500 poliisia.

20.13 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minun tietooni ei ole tullut, että hallitus on poliisien määrän vähentämässä 6 500:aan.

Täällä puhutaan laittomasta kabotaasista. Emmehän me ole hallituksen esityksessä mitään laittomasta liikenteestä puhuneet. Kaikki laitton liikenne tietenkin pitää kieltää, jos on jotain laitonta. Täällä muun muassa sanottiin, että jos jotain laittomuutta syntyy, niin Suomessa ei rangaista. Totta kai Suomessa tieliikenteessä rangaistaan laittomasta ylinopeudesta, ja jos on kuormausvirheitä, jos on ajoaikaan velvoitteet, niin ainahan niistä rangaistaan Suomessa. (Suna Kymäläisen välihuuto) Täällä on erikoinen tilanne, että täällä yritetään vääristellä tällaista tilannetta, että Suomessa ei laittomuuksista rangaista — totta kai rangaistaan.

Ja millään lailla tämä purkusäännös, mistä nyt on kysymys, ei anna mahdollisuutta laajempaan rekkaralliin. On erikoinen näkemys tuo.

20.13 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomessa ei ole rangaistusta siihen, jos jää laittomasta kabotaasista kiinni. Meillä ei ole sellaista, vaikka tässä edustaja Pakkanen yrittää sitä kuinka kauniiksi sanoa. Ylinopeudet, pysäköintivirheet, ylipainomaksut ovat täysin eri asia — silloin kun puhutaan sanktioista — kuin se, jos jää kiinni laittomasta kabotaasista.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Valiokunnan puheenjohtaja, vastauspuheenvuoro.

20.14 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Tässä vaiheessa haluaisin edustaja Kymäläiseltä selvityksen, miten tämä suhtautuminen laittomaan kabotaasiliikenteeseen muuttuu tällä esityksellä.

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Jaha, nyt on kuitenkin edustaja Myllykoskella puheenvuoro. Vastauspuheenvuoroja ei ole pyydetty.

20.14 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Jalosen ja edustaja Pakkanen puheenvuorojen jälkeen tekisi mieli tästä paikalta olevasta 2 minuutin puheenvuorostani käyttää 1 minuutti hiljaiseen hetkeen, mutta en sitä tee, kun haluan puhua. On minun mielestäni lohdutonta, että halutaan tuoda sitä esille, mitä sitten voidaan tehdä, että asiat saadaan hallintaan. Minä olisin kyllä ollut todella tyytyväinen, että tämä periaatteessa mahdollistaa ja turvaa suomalaiselle liikennöitsijälle mahdollisuudet niin, etteivät EU:n muut maat reagoi, jos Suomi on erilainen nuori. Mutta toisaalta nämä hallinnolliset maksut — miksi mentiin tämä kärki edellä, että ensin tehdään näin ja sitten tulee toivotaan toivotaan-lista? Kun EU on uudistamassa säännöksiään, niin miksi ihmeessä tarvitsee lähteä nyt höt-kyilemään tämän asian osalta?

Kun edustaja Jalonen valiokunnan puheenjohtajana peräsi Kymäläiseltä vastausta johonkin, niin minäkin haluaisin nyt kysyä — kun kysyvä ei tieltä eksy ja asia on minulle sen verran vieras — valiokunnan puheenjohtajalta: kun sanoitte, että tilaajalla on se vastuu, niin mitkä ovat ne seuraamukset, jos tilaaja ei olekaan selvittänyt, onko tällä kuljetusyrityksellä oikeus kabotaasiliikenteeseen, mitkä ovat ne sanktiot? Tämä on ihan tällainen oikea kysymys nyt, jonka vastauksen haluan tavallaan itseäni sivistääkseen kuulla valiokunnan puheenjohtajalta.

20.16 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Viime hallituskaudella Suomi teki tähän kabotaasisäädäntöön tällaisia purkurajoitteita, kun silloin olisi pitänyt puuttua talvirengasasiaan, rahtikirja-asiaan, vinjettimaksuihin. Ei viime kauden hallitus pystynyt siihen, ja nämä tulevat nyt ensi syksyn aikana käsittelyyn valiokunnassa ja tehdään. Toivottavasti saadaan päätös aikaiseksi myös näistä. Minusta tuo on vähän niin kuin jälkiviisastelua: te olitte viime kaudella tekemässä tätä sinällänne kansallispäätäntöä, mikä sillä hetkellä turvasi suomalaisia kuljetuksia, mutta eihän se ollut sellainen pitkäaikainen ratkaisu, kun te tiesitte jo, että tämä ei kelpaa EU:lle tulevaisuudessa vaan se päätös joudutaan aikaa myöten pyörittämään. Nyt ollaan sen pyörittämisen hetkellä.

20.17 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ihan lyhyesti: Edellisten hallitusten tekemiset ovat edellisiä tekemisiä. Minä olen tunnustanut naapurille, että tuli joskus kivitettyä kasvihuoneesta ikkuna rikki, mutta se ei auta nyt siinä tilanteessa, kun halutaan suitsia tätä mahdollista, ehkäpä jopa räjähtävää asiaa, niin kuin alan toimijat ovat sanoneet. Ymmärrän sen, että kuljetusyritykset omissa lausunnoissaan haluavat turvata oman elinkeinonsa. Se on aivan luonnollista, ja näin totta kai tekevät myös työntekijät, mutta tässä yhteydessä on minun mielestäni turhauttavaa kuunnella sitä, että miksei silloin ja silloin tehty. Minä toivon, että minä en kovin usein tule sortumaan käyttämään tuota samaa fraasia, että mitä silloin tehtiin, kun Kekkonen oli presidentti.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoisat edustajat, täällä on 4—5 edustajaa, jotka pyytävät vastauspuheenvuoroja samaan aikaan, kun juuri samoilla henkilöillä on täällä varsinainen pyydetty puheenvuoro. Tästä syystä edetään nyt niin, että myönnän listan mukaisia varsinaisia puheenvuoroja. — Seuraavana edustaja Jalonen, valiokunnan puheenjohtaja.

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

20.18 **Ari Jalonen ps:** Arvoisa puhemies! Edustaja Myllykoskelle vastaus: Elikkä täällä mietinnössä lukee, että "kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 5 a §:ssä on säädetty tilaajalle selvitysvastavuus kuljetuksen laillisuudesta". Tämä tuli asiantuntijakuulemisissa esille, mutta varsinaisista sanktioista ei keskusteltu, siitä, mitä sille tilaajalle tulee, jos rikkoo tätä säädöstä — se ei ole tämän suhteen olennainen asia. Mutta tuolta löydätte vastauksen. (Jari Myllykoski: Sanktiota minä kysyinkin!)

Tämä on tosiaan ollut vaikea asia. Tämä on ollut vaikea asia joka ikiselle meidän valiokunnan jäsenelle, koska meillä on aito huoli siitä, mitä tässä tapahtuu. Tämä voi muuttaa asioita, mutta päinvastoin kuin nämä huhupuheet ja väärät tulkinnat antavat ymmärtää, tämä tilanne ei kyllä tosiaankaan räjähdä käsiin. Siis mitkään rajat eivät tule aukeamaan, ja edelleen se sama asetuksen säädös, mikä on nytkin voimassa, elikkä kolme kuljetusta seitsemän päivän aikana sen kansainvälisen kuljetuksen perään, on mahdollinen nytkin, ja se tulee olemaan tulevaisuudessakin. Ja edelleen korostan, että tämä ei koske niitä venäläisiä autoja, mitä tosiaan suuri osa on.

Olen myös samaa mieltä, että lain pitää olla täsmällistä, ja jättäisin sen tulkinnan mahdollisimman pieneen. Tämä on ikävää, että tästä nyt täsmällisestä Suomen lainsäädännöstä joudutaan EU:n (Puhemies koputtaa) pakottamana luopumaan.

20.21 **Johanna Ojala-Niemelä sd:** Arvoisa herra puhemies! Pidän kyllä edustaja Jalosen ja Kososen väitteitä siitä, että opposition taholta olisi noissa asiantuntijakuulemisissa ikään kuin harjoitettu valikoivaa kuulemistä, asiattomina ja että ikään kuin olisi poimittu vastalauseeseen paikkaansa pitämättömiä tietoja. Tämmöisiä väitteitä en ole ennen tässä salissa kuullut. Täytyy sanoa, että ikään kuin te sitten hallituksessa istuisitte nimenomaan tällaisen viisasten kiven päällä ja olisitte ainoat kykenevät muodostamaan objektiivisen ja ainoan oikean käsityksen tästä asiasta. Voi sanoa, että näin mustavalkoisia nämä kysymykset eivät ole. Alan toimijoitten mukaan tämä tulee tarkoittamaan tuhansien, jopa kymmentuhansien, työpaikkojen menetystä ja satojen miljoonien verotulojen menetystä. Sanotteko myös, että nämä alan toimijat ovat väärässä ja valheellisia tässä asiassa?

Nyt puhutaan ulkomaalaisen rekkaliikenteen vapauttamisesta. Tulee kaksi muutosta, joilla heikennetään suomalaisten yritysten ja työntekijöitten asemaa: kabotaasi ja lähetettyjen työntekijöitten direktiiviä koskevat heikennykset. Tällä hallituksen ratkaisulla ajetaan suomalaista työtä alas. Ja kuten tuossa edustaja vieressä, Myllykoski, totesi, niin tämä on kyllä musta päivä rekkayrittäjille ja voisi olla myös hiljaisen hetken paikka.

20.22 **Suna Kymäläinen sd:** Arvoisa herra puhemies! Myös minä yhtyisin tuohon kommentoimaan edustaja Kososelle, kun te toitte täällä esille näitä tilastoja ja puhuitte tästä perusteellisesta selvityksestä ja siitä, kuinka sitten näitä tilastolukuja on saatu. Ihan tässä alkuun luettiin tämä koko meidän valiokunnan mietintöluonnos täällä ääneenkin, ja täällä valiokunnan mietintöluonnoksessakin jo todetaan näin: "Kabotaasin määrästä Suomessa on vaikea saada luotettavaa tietoa, ja asiantuntijakuulemisissakin tästä on esitetty selkeästi toisistaan poikkeavia näkemyksiä. Erityisen vaikeaa on saada tietoa laittoman kabotaasin todellisesta määrästä." Tämä kommentiksi edustaja Kososelle — ei ole niin yksiselitteinen tämä tilasto.

Edustaja Jalonen lähetti kyllä varsin vahvan viestin omasta mielestänikin sekä Suomen kuljetusalan yrittäjille että työntekijäjärjestöille: sekä SKAL että AKT ovat siis näiden huhupuheitten ja väärin tulkintojen puhujia tai viestinviejiä, koska nämä viestit, joita tässä

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

on ollut, ovat olleet vahvasti nimenomaan sekä työnantajien että työntekijöiden yhteinen huoli. Totesitte, että tämä oli ainut keino, että lähdemme tässä olemaan rähmällä EU:hun päin ja lähdemme Suomessa valvonnaltaan tai muilta puitteiltaan keskeneräisessä tilanteessa laajentamaan tätä kabotaasin määritelmää ja purkamaan kansalliset kriteerit.

Tuolla lähetekeskustelussa ministeri Berner totesi: "Tämä on ollut EU-MINVAssa tehty linjaus, ja valmistelu on aina ulkoministeriön. Sektoriministerin tehtäväksi jää panna täytäntöön se EU-MINVAssa kesäkuussa tehty päätös. Omissa käsissäni ei ole se päätös pakittaa tästä, mutta eduskunnalla on oma vastuunsa ja oma mahdollisuutensa. Hallituksella on omia mahdollisuuksia, mutta niin on aina eduskunnallakin". Edelleen ministeri Berner toteaa: "Ja tämä on tuki ulkoministeriön linjausta, mitkä ovat ne riskit, mikä on se skenaario, mikä on se EU-politiikan kokonaiskuva, jossa Suomen halutaan olevan, missä halutaan olla tiukkana, missä halutaan olla vähemmän tiukka. Jokainen sektoriministeri pyrkii puolustamaan omaansa viimeiseen saakka, mutta se viimekätinen linjaus Suomen kannasta tehdään ulkoministeriön ja suuren valiokunnan viimeisenä sanana". Aika selkeäsanaista ministeri Berneriltä: hän tuossa toteaa, että meillä eduskunnassa on täysi mahdollisuus olla tekemättä. Ja kun tästä esityksestä, jota olette kovasti täällä puolustaneet, nyt sitten täällä salissa tullaan äänestämään, niin vielä silloin, siinä vaiheessa kun äänestetään, teillä jokaisella on mahdollisuus miettiä, mitä olette tekemässä vai jätättekö sen tekemättä.

20.26 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Mielestäni tämä kabotaasimääritelmä kuitenkin selkeyttää sillä lailla tätä tilannetta, että suomalaiset kuljetusyrittäjät niin Suomessa kuin Euroopassakin ajaessaan ja päinvastoin eurooppalaiset Suomessa toimivat samoilla pelisäännöillä. Vielä haluan lukea tämän, mistä tässä on nimenomaan kyse, että kansainvälisiä tiekuljetuksia koskevan asetuksen nojalla kabotaasi, toisen valtion sisäinen ajo, on rajattu kolmeen kuljetukseen seitsemän päivän sisällä sen jälkeen, kun ajoneuvo on kansainvälisessä kuljetuksessa saapunut Suomeen. Minusta tämä on selkeä sääntö, ja tällä systeemillä kun suomalaiset yrittäjät menevät Saksaan ajamaan ja saksalaiset tulevat ajamaan Suomeen, niin silloin mennään reiluilla pelisäännöillä ja kilpailu toimii avoimesti, niin kuin EU:n työvoiman vapaaseen liikkumiseen kuuluu — vai haluaako oppositio tähän kyseiseen periaatekysymykseen isoa muutosta, ettei saisikaan vapaasti liikkua? Tässä nyt mennään samoilla pelisäännöillä, ja tämä on tätä EU:ta. On se sitten hyvä tai ei, mutta nyt ollaan siellä ja mennään niillä pelisäännöillä. En usko, että tässä mikään räjähdysmäinen harmaan talouden kuljetus taikka laitton kabotaasi lähtee liikkeelle tämän säännöksen voimaantulon jälkeen.

20.27 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Pakkaselle täytyy sanoa, että oppositio ei varmasti halua sellaista sääntelyä, että täällä maksellaan minkälaisia palkkoja hyvänsä. On tuki pakko palauttaa mieleen asia lähetettyjen työntekijöiden osalta, jonka hallitus juuri torppasi nimenomaan kuljetusalalta. (Markku Pakkanen välihuuto) — Kuljetusalalta te torppasitte juuri sen, että tässä pystyttäisiin valvomaan lähetettyjen työntekijöitten palkka-asioita samalla tavoin kuin esimerkiksi muilla sektoreilla (Markku Pakkanen välihuuto) olevia työntekijöitä. — Kun edustaja Pakkanen otti oikein pontevasti kantaa tässä parissa puheenvuorossa justiin tähän palkka-asiaan, niin halusin nyt vain sanoa, että oppositio ei sitä halua vaan halusi olla edistämässä maantiekuljetusten osalta nimenomaan sitä, että täällä ajetaan reiluilla pelisäännöillä, mutta se ei kelvannut hallitukselle. Nyt tämä tulee niin kuin jatkona vielä.

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

Edustaja Jalonen, kiitos vastauksesta. Tuon asian minä kuulin teidän esittelyssänne, (Ari Jalonen: Hyvä!) ja myös jo aiemmin se on täällä toistettu. Nyt oli vain kysymys siitä, min-kälaisia sanktioita sitten tulee, jos tämmöistä säätelyä ei ole noudatettu, mikä sillä tilaajalla on. On helppo ymmärtää, mitä tilaajavastuulaki tarkoittaisi, jos hallitus olisi tuonut tähän rinnalle myös sen, että näissä tapauksissa, missä tilaaja ei ole noudattanut sitä, että on tarkistanut, että on oikeus kabotaasiin, olisi ollut samanlainen seuraamus kuin tilaajavastuulain rikkomisesta. Silloin oltaisiin oltu taas vähän lähempänä sitä, että me voisimme olla yhtä mieltä. Mutta voitte olla hallituksessa hyvillä mielin siitä, että kun nämä hallinnolliset seuraamukset tulevat, niin oppositio painaa vihreää.

20.29 Ari Jalonen ps: Arvoisa puhemies! Hienoa kuulla, että oppositiostakin löytyy tukea järkeville esityksille.

Edustaja Ojala-Niemelä, te ette näköjään ole kuunnellut tätä keskustelua hirvittävän tarkkaan. Te sanoitte lähetetyistä työntekijöistä ja näistä kabotaasiasioista semmoisia asioita, mitkä on tässä kuultu jo useaan otteeseen ja mitkä ovat valiokunnan mietinnöstä selkeästi luettavissa. Kehotan tarkkaavuuteen.

Ja anteeksi, edustaja Taimelalle ei tullut aikaisemmin vastattua tuosta Tanskan tilanteesta. Valiokuntakuulemisessa ollaan kuultu, että Tanskan oikeudellinen tilanne, sen haasteen etenemisaste, on erilainen kuin Suomella, ja nämä ovat kaikki tietysti siis tulleet asiantuntijakuulemisessa esille. Eli kuten sanoin, kaikkia ei ole voitu kirjoittaa tuohon mietintöön, ja se on kokonaiskuva.

Ja kokonaiskuvasta, edustaja Kymäläinen: Te olette varmasti huomannut tämän kohdan tuosta mietinnöstä, jossa — luen sen uudelleen — lukee: "Johtopäätökset. Valiokunnan liikenne- ja viestintäministeriöstä saaman perusteellisen selvityksen pohjalta valiokunta arvioi, että esityksen mukainen lainsäädännöllinen ratkaisu on käytännössä ainoa ja väistämätön vaihtoehto tämänhetkisessä tilanteessa." — Kiitos.

20.31 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa puhemies! On mielenkiintoista kuulla, että opposition edustajat ovat menossa vaikka Euroopan unionin tuomioistuimeen puolustamaan Suomen etuja tässä tilanteessa, josta me olemme saaneet korvapuustia jo monta vuotta sitten. Suomen lainsäädäntö on sääntöjen vastaista, ja meillä ei ole mahdollisuutta enää potkia tätä vastaan, (Jari Myllykosken välihuuto) vaan voimme tehdä kansallisia päätöksiä, joilla tätä kabotaasiliikennettä valvotaan paremmin, sanktioidaan paremmin ja tehdään muitakin parannuksia kotimaisen tavaraliikenteen edistämiseksi.

Mutta se, että me ajaisimme suomalaista työtä alas, ei pidä kyllä paikkaansa. Ettekö te näe mahdollisuutta siinä, että suomalaiset kuljetusyrittäjät pääsevät myöskin EU- ja Eta-maiden alueelle entistä paremmin ajamaan kabotaasiliikennettä? Kun jo tällä hetkellä kotimaisten kuljetusyrittäjien tonnikilometrit ovat kolminkertaiset siihen nähden, mitä meille tulee, niin kyllähän tässä on mahdollisuus suomalaiselle kuljetusyrittäjälle ansaita leipänsä entistä paremmin.

20.33 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pidän sen lyhyenä. — En oikein usko, että suomalainen liikenneyrittäjä suomalaisilla työehdoilla toimivan työntekijän kanssa kovin suuresti voi Puolan markkinoita vallata.

Punkt i protokollet PR 69/2016 rd

20.33 **Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Edustajakollega Vehkaperälle sen verran, että tämä viittaus tästä EU-tuomioistuimesta tuli varmasti minun käyttämästäni puheenvuorosta. Puheenvuorossani esitin sen niin, että alan toimijoilta on jopa tullut suora viesti, että tästä asiasta pitää hakea EU-tuomioistuimelta päätös. Ja nyt sitten te käytitte puheenvuorossa ilmaisua, että voiko olla totta, että oppositio on tätä mieltä. Me olimme jo hallituksessa tätä mieltä.

20.34 **Hanna Kosonen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Valitettavasti edustaja Ojala-Niemi ehti lähteä täältä salista, mutta hän todella voisi vaikka lukea minun puheeni sitten sieltä pöytäkirjasta, että mitä minä sanoinkaan — en lainkaan niitä asioita, mitä hän tuossa väitti.

Edustaja Kymäläiselle: Todella minä käytin Tullin ja Eurostatin lukuja, ja teillä oli sitten eri lukuja, joita käytitte. Mutta sanoisin vielä tässä, että yksi tällainen varmasti tarkistettu luku on se, että vuonna 2015 Tulli teki yhteensä 86 000 liikenneturvallisuuteen kohdennettua tarkastusta, joissa tarkistettiin myös liikenneluvat, ja tässä lukumäärässä oli yhteensä 24 laittoman kabotaasin epäilyä — eli tässä ehkä jotakin mittasuhdetta sitten myös.

Ja vielä edustaja Kymäläinen tosiaan vetosi tähän äänestykseen. Siinä toki jokainen voi sitten toimia haluamallaan tavalla tai mahdollisuuksilla, mitä on. Meillä todella on mahdollisuus viedä tämä sinne EU-tuomioistuimeen, mitä oppositio tässä toivoo.

Eli todella — jos vielä muistutan tästä — Euroopan komissio pitää näitä kansallisia EU-asetusta tiukentavia määräyksiä Euroopan unionin säännösten vastaisina ja sen vuoksi on haastamassa Suomen EU-tuomioistuimeen, jos emme poista näitä omia määritelmiä. Tämä on meidät ajanut todella tähän tilanteeseen, että aiomme toimia tämän vapaan kilpailun määritelmien mukaan, kuten EU:ssa on ajateltu toimittavan.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Vastauspuheenvuorolta näyttäisi edustaja Kymäläisen kohdalla.

20.36 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa herra puhemies! Todellakin, tässä kuulin, että edustaja Myllykoski totesi, että tämä on väärinkäsitysten maailmanennätysilta tai väärin ymmärtämisen maailmanennätysilta. Näin varmaan siltä osin onkin, jos äsken ymmärsin tuon puheenvuoron oikein, että edustaja Kosonen totesi, että täällä salissa voimme vapaasti äänestää joko tämän hallituksen esityksen puolesta tai sitten vaihtoehtona Euroopan tuomioistuimeen viemisestä. Näin oppositio ei ole kyllä suinkaan esittänyt. (Ari Jalonen: Käytännössä!) Olemme kyllä todenneet sen, että meillä ei ole hätää tuon asian osalta, että olisimme vaikka valmiita menemään tuomioistuimeen, koska vaikka me olisimme siellä tuomioistuimessa, meillä ei olisi välitöntä korvausvelvollisuutta sen jäljiltäkään.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslaget i proposition RP 143/2015 rd enligt betänkandet. Första behandlingen av lagförslaget avslutades.