

Täysistunto

Tiistai 9.2.2016 klo 14.01—19.29

10. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 6 a §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 143/2015 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Maria Lohela: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 10. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Keskustelu

18.21 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyseessä on hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 6 a §:n muuttamisesta elikkä niin sanotusti kabotaasisäännösten muuttamisesta. EU:ssa on voimassa kabotaasisäännöstö, joka sallii kolme kuljetusta seitsemän päivän aikana siitä, kun auto on saapunut Suomeen. Tällä hetkellä meillä on Suomessa käytössä niin sanottu Suomi-lisä tähän kabotaasisääntelyyn, ja se mahdollistaa kymmenen kuljetusta kolmen kuukauden aikana. Lisäksi voimaan on tullut jo vuonna 1992 sääntö, jonka mukaan 100 kilometrin merimatkan jälkeen kontti tai perävaunu saadaan kuljettaa enintään 150 kilometrin etäisyydelle. Nyt tässä esityksessä tämä jää voimaan ja muutoin oltaisiin siirtymässä EU:n vaatiman sääntelyn piiriin.

Kyseessä on EU:n osalta asetus, joka ei sinänsä mahdollista paljon kansallista liikkuamatilaa. Me olemme saaneet tästä niin sanotun perustellun muistion tänä kesänä, ja EU-MINVAssa hallitus on ottanut kantaa siihen, että hallituksen näkökulmasta Suomen kokonaisvaltainen etu on se, että asiaa ei vietäisi eteenpäin EU-tuomioistuimeen.

Suomi kannattaa vapaakauppaa. Suomi kannattaa myös oikeudenmukaista kilpailua ja oikeudenmukaisen kilpailun edellytyksiä. On perusteltua kantaa huolta siitä, millä tavalla meidän rahtikuljetus ja kuorma-autotoiminta selviävät kilpailusta paremmin ja miten me voimme edistää toimillamme sitä, että kabotaasista ei tulisi ylimääräistä vahinkoa meidän omalle toimialalle ja kansalliselle yrittäjyydelle.

Jos me katsomme, mitä komissio on vuonna 2014 katsonut kabotaasista kokonaisuutena: 39 prosenttia kabotaasista ajetaan Saksassa, 29 prosenttia Ranskassa, 3 prosenttia Ruotsissa, 2 prosenttia Tanskassa, ja Suomi yhdessä 15 muun jäsenmaan mukana muodostaa yhteensä 3 prosenttia kabotaasista. Kabotaasin osuus tonnikipometreistä vuonna 2014 oli Eurostatin mukaan 0,4 prosenttia Suomen liikenteestä. Käytännössä lukuina se tarkoittaa 86:ta tonnikipometriä Suomessa, ja suomalaiset yrittäjät ajavat yhteensä 250 tonnikipometriä ulkomailla kabotaasiliikennettä.

Millä tavalla sitten voitaisiin huolehtia paremmasta valvonnasta, kun huolta on ollut siitä, että kabotaasin lisääntyminen synnyttäisi meille enemmän harmaan talouden mahdolli-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

suuksia Suomessa? Paras valvonta on ehdottomasti Tullissa ja satamissa, ja vuonna 2015 Tulli on tehnyt kaiken kaikkiaan 86 078 liikenneturvallisuuteen kohdistunutta tarkistusta raskaisiin ajoneuvoihin. Samassa yhteydessä on myös tarkistettu liikennelupia. Tässä yhteydessä on syntynyt 24 epäilyä laittomasta kabotaasista. Poliisi taas on tutkinut vuonna 2015 laittoman kabotaasin epäilynä 5—10 tapausta, ja tämä on keskimääräinen arvio.

On selvää, että me tarvitsemme myöskin lisää resursseja poliisille ja Tullille. Raskaan liikenteen valvontakursseja onkin järjestetty vuonna 14 ja 15, ja liikennevalvonta ja rikos-torjunta yhteistyönä ovat pyrkineet huolehtimaan siitä, että teknisiä tienvarsitarkastuksia ylikuormasta, ajo- ja lepoaikatarkastuksia ja ajoneuvopunnituksia pystytään riittävästi suorittamaan. Nämä valvontasuoritteet ovatkin kasvaneet vuonna 2015 syyskuuhun mennessä 1,5 prosenttia ja ovat lisänneet kaiken kaikkiaan 10 prosenttia paljastuksia. Samalla on syytä huolehtia, että tilaajavastuulakiin saadaan riittävät velvollisuudet, jotta voidaan huolehtia, että kabotaasi ei syntyisi laittomin perustein. Digitaaliset rahtikirjavaatimukset on tarkoitus katsoa tiukennettaviksi, ja myöskin on huolehdittava siitä, että myöskin ulkomaalainen rahtikuljettaja voisi osallistua meidän tiemaksuun ja sitä kautta osallistua omalta osaltaan meidän infrainvestointeihin vaikuttamiseen. Ylikuormamaksusta todellakin voidaan auto pidättää mutta ei muuten.

Samoin on myöskin tärkeää huolehtia siitä, että jatkamme valvontaa EU:ssa. Maantiepaketti on edelleen työn alla, ja sitä viedään todennäköisesti koko tämän vuoden eteenpäin, vaikka siitä saadaan jo nytten helmi—maaliskuussa ensimmäiset keskusteluasiakirjat. Silloin myöskin nähdään mahdollisia uusia linjauksia kabotaasin osalta.

Tässä, puhemies, esitykseni. — Kiitos.

18.27 Kari Kulmala ps: Arvoisa rouva puhemies! Esityksessä ehdotetaan, että Suomen omat määritelmät kabotaasikuljetuksesta ja toiminnan väliaikaisuudesta kumotaan. En henkilökohtaisesti pidä muutosta tarpeellisena. Kabotaasiliikenne on EU:hun kuuluvan maan sisäistä liikennettä kulkuneuvolla, joka on rekisteröity toiseen maahan. Siinä esimerkiksi virolainen ajoneuvo saapuu Suomeen ja purkaa täällä kuormansa. Tämän jälkeen yrittäjä saa ajattaa Suomessa autolla kolme kuljetusta ennen kuin auton kuljettajineen on poistuttava maasta tai ainakin käytävä rajojemme ulkopuolella. Kabotaasin määrästä on tällä hetkellä Suomessa vaikea saada luotettavaa tietoa. Pääosa kabotaasista tapahtuu satamista ja satamiin, joten suuntaa antavat tiedot tästä on olemassa ainakin Tullilla.

Nykyiset Suomen määritelmät rajoittavat kabotaasiliikennettä verrattuna muiden jäsenvaltioiden käytäntöihin. Pidän sitä kokonaisuutta ajatellen hyvänä. Määritelmien poistaminen lisäisi kabotaasikuljetuksia Suomessa, ja se kaikki on suomalaiselta kuljetusyrittäjältä pois. Kabotaasiliikenteen lisääntyessä on odotettavissa, että Suomen tiet täyttyvät ulkomaalaisista ajoneuvoyhdistelmistä varsinkin itäisessä Suomessa. Niitä kuljettavat alipalkatut ulkomaalaiset kuljettajat muutaman sadan euron kuukausipalkalla. Kuljetusyrityksissä palkka- ja polttoainekulut ovat suurin yksittäinen kuluerä. Suomalaiset kuljetusyritykset eivät pysty näissä asioissa kilpailemaan ulkomaalaisten yritysten kanssa. Tulevaisuudessa onkin vaarana, että moni suomalainen yritys joutuu lopettamaan ja tuhansia työpaikkoja häviää ulkomaille. Samalla harmaan talouden ongelmat moninkertaistuvat.

Määritelmää muuttamalla harmaa talous kumipyörällä lisääntyy entisestään, ja sen torjuminen lienee hallitusohjelmaan kirjattu. On tietenkin selvää, että harmaan talouden määrä liikenteessä on riippuvainen myös raskaan liikenteen valvonnan määrästä. Tällä hetkellä kiinnijäämisriski on vähäinen, eikä valoa sen suhteen ole näkyvissä. Esimerkiksi viime

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

vuonna, vuonna 2015, raskaan liikenteen valvonnan kurssia ei minun tietojeni mukaan järjestetty ollenkaan. (Anne Berner: Järjestettiin kerran!) — Selvä.

Kabotaasiliikenteen ja siinä esiintyvän harmaan talouden valvonta kuuluu muun muassa poliisille ja Tullille. Kun kabotaasiliikenne lisääntyy ja valvojien määrä vähenee, niin tilanne riistäytyy hallitsemattomaksi. Kuljetustoiminnasta saatavat kuljetusmaksut ja verotulojen menetykset ovat moninkertaiset poliisi- ja tullitoimesta saatuihin säästöihin verrattuna. Uskon määritelmän muuttuessa ulkomaalaisten kuljetusfirmojen valtaavan tulevaisuudessa kuljetusmarkkinamme. He pärjäävät kabotaasiliikenteessä ja pystyvät noudattamaan paremmin myös työaikasäädöksiä. Ulkomaalaisten kuljetusyrittäjien valvonta on entistä vaikeampaa, jopa suorastaan mahdotonta suomalaisen kuljetusyrittäjään verrattuna. Vaikka olenkin hallituspuolueen jäsen, niin pidän tätä muutosehdotusta erittäin vakavana uhkana perinteiselle suomalaiselle kuljetusyrittäjälle enkä pysty tätä hyväksymään.

Arvoisa rouva puhemies! Kabotaasiliikenteen valvontaan tulisi saada enemmän resursseja, ja ulkomaille rekisteröidyn kuljetusyrittäjien tulisi maksaa veroja Suomeen, mikäli se kuljettaa suomalaisen huolintaliikkeen tavaraa Suomessa. Myös ulkomaalaiset vuokratyöyritykset tulisi saada verolle Suomessa. Tällä tavoin saataisiin kilpailua tasattua ja suomalaiset kuljetusliikkeet pärjäisivät ulkomaalaisia vastaan vähän tasapuolisemmin.

18.31 Sari Essayah kd: Arvoisa rouva puhemies! Hallitus on tosiaan tuonut eduskuntaan esityksen siitä, että kansalliset kabotaasisäännökset kumotaan, vaikka komissio on tässä vaiheessa vasta haastanut nämä Suomen kansalliset määritelmät tällä niin sanotulla perustellulla muistiolla. Ja täytyy nyt savolaisena käyttää tätä verbiä "hötkyillä": hallitus kyllä tässä nyt hötkyilee näitten kansallisten säännösten purkamisessa ja aiheuttaa mahdollisesti kyllä arvaamattomia vaikutuksia kotimaiselle kuljetuselinkeinolle.

Tästä kabotaasista — eli toisen maan alueella tapahtuvasta sisäisen liikenteen tilapäisyyden ja kuljetusten määritelmästä — EU-asetuksessa on omat määrittelyt, ja sen vuoksi sitten Suomi on kuitenkin halunnut tarkentaa niitä kansallisella sääntelyllä. Nimenomaan tämä kuljetuksen määritelmä ja tämä tilapäisyyden määritelmä puuttuvat näistä EU-asetuksen määritelmistä, ja siksi Suomi on sitten tehnyt niistä omat määritelmät ja omat tulkinnot, joita nyt sitten todellakin komissio haastaa.

Nykylainsäädännön mukaan Suomessa saa siis suorittaa enintään kymmenen kuljetusta kolmessa kuukaudessa samalla autolla, ja sitten tämä kuljetuksen määritelmä on se, että yhtenä kuljetuksena pidetään yhtä kuorman purkamista. Täytyy muistaa se, että on paljon EU-maita, joissa myöskin on tällaisia omia kansallisia määritelmiä. Komission kertomuksessa tavaraliikenteen markkinoista vuodelta 2014, johon tuossa lakiesityksessäkin viitataan, on todettu, että EU-maiden kansallisista lainsäädännöistä ja määritelmistä on tullut tilkkutäkki, millä on haitallisia seurauksia maanteiden tavaraliikenteen sisämarkkinoille.

Komissio aikoo oman ilmoituksensa mukaan antaa tämän niin sanotun maaliikennepaketin vuoden 2017 alkupuolella, ja siellä varmastikin tullaan linjaamaan ei pelkästään tästä kabotaasista vaan myöskin sitten ajo- ja lepoajoista, mahdollisesti sosiaalilainsäädännöstä — vaikka tiedän kyllä kokemuksesta siellä parlamentissa olleena, että aina kun siihen kosketaan, niin siitä voi tulla kyllä suuriakin ongelmia — ja sitten toisaalta näistä vaikutuksista, ja sitten myöskin eurovinjetistä on todennäköisesti tulossa joitakin linjauksia.

Siinä mielessä tässä tilanteessa minun mielestäni olisi nyt äärimmäisen järkevää odottaa siihen saakka, kunnes me näemme, millä tavalla komissio lähtee linjaamaan näitä asioita. Toki on varmasti niin, että komissio tuskin niitä tiukempaan suuntaan on viemässä, mutta

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

Suomen kannattaisi tämäkin aika käyttää hyödyksi ja odottaa siihen saakka, mikä on sitten se yhteinen linjaus, koska näitten asioitten kanssa on monissa muissakin EU-maissa ongelmia ja samanlaisia pelkoja kuin Suomessakin on. Siinä mielessä minä kyllä esittäisin, että Suomi voisi ihan hyvin nyt ensinnäkin olla tekemättä yhtään mitään, ja toisaalta, vaikka rikkomusmenettely alkaisi, se tulisi kestämään niin kauan, että tämä maantieliikenteen paketti kerkiäisi valmistua siihen mennessä, elikkä siinä mielessä Suomi ei ottaisi tässä nyt sitten riskiä. Ja tietysti ainahan voidaan vedota komissioon ja sanoa, että me odottelemme nyt siihen saakka, kun tuo maantieliikennepaketti valmistuu kokonaisuudessaan, ja sen jälkeen sitten katsomme, mihin suuntaan teemme näitä liikkeitä, jolloinka olisi järkevää tehdä sitten ne uudistukset, mitä tarvitaan, näitten komission antamien suuntaviivojen mukaisesti.

Tämä hallituksen muutosesitys varmasti tulee vaikeuttamaan suomalaisten kuljetusyritysten kilpailuedellytyksiä, kiihdyttää kuljetusmarkkinoitten harmaata taloutta. Täällä edustaja Kulmala toi jo esille sen, että tälläkin hetkellä on aika vaikea valvoa näitä säännöksiä ja on hyvin mahdollista, että niitä rikotaan jo varsin paljon Suomen maanteilla. Ja tietysti on se riski, että yhä enemmän nämä halvemman palkkatason maista tulevat yritykset jättävät sitten Suomen työlainsäädäntöä ja palkkausta noudattamatta, vaikka kabotaasikuljetuksissa sitä edellytetään, ja tämä sitten aina syö myös sen rehellisen suomalaisen yrittäjän leipää. Maanteiden tavaraliikenne on merkittävä verojenmaksaja, ja siinä mielessä, — kun tässä äsken oli esillä, että näitten sakkojen, pienienkin sakkojen, kautta valtiontaloutta ollaan paikkaamassa — tässä nyt olisi kyllä pieniä sakkoja paljon suurempi mahdollisuus sitten valtion kassaa paikata.

Tätä hallituksen esitystähän ovat vastustaneet kuljetuselinkeinon edustajat, sekä työnantajat että myöskin työntekijät. Minusta oli aika hienoa, että tässä asiassa tällaiset liitot kuin SKAL, ALT ja AKT löysivät yhteisen sävelen ja lähettivät yhteisen vetoomuksen: minun mielestäni se on jo niin historiallista, että sitä kannattaisi jo pelkästään sen takia kunnioittaa. Tietysti nyt kun ajatellaan, että nämä yhteiskuntasopimusneuvottelut ovat menossa, (Puhemies koputtaa) niin voisiko sillä olla jotain vaikutusta, jos hallitus nyt kertoisi, että he vetävät nyt tämän esityksen tässä vaiheessa pois ja jäädään odottelemaan niitä komission linjauksia? Ehkäpä sitten AKT:ssakin saattaisi jonkunlaista heltymistä yhteiskuntasopimusneuvotteluitten suhteen olla.

Mutta todellakin toivon ministeriltä, että tässä asiassa nyt ei edettäisi vaan odotellaan rauhassa, katsotaan, mitä komissio linjaa sitten tässä maantiepaketissa myöhemmin.

18.37 Harry Wallin sd: Joo, aivan erinomainen puheenvuoro edustaja Essayah'lta ja myöskin edustaja Kulmalalta, siinä oli sekä poliisimiehen kokemuksen ääni että myöskin entisen europarlamentaarikon. Juuri näin, näin pitäisi toimia kuin edustaja Essayah totesi. Ja näinhän toimi edellisen hallituksen liikenneministeri Risikko. Hän ei tuonut tätä esitystä eduskunnalle viime kaudella sen takia, että tämä EU:n ratkaisu on tulossa 2017. Miksi tätä pitää hätäillä? Tämä on aivan ihme asia.

Niin kuin edustaja Essayah totesi, SKAL, Autoliikenteen Työnantajaliitto ja AKT ovat yhdessä jättäneet vetoomuksen, ja me kaikki tiedämme, että jos tämä kabotaasiliikenne aukeaa, niin, sanotaan nyt, virolaiset, latvialaiset ja liettualaiset autot tulevat ja valtaavat Suomen markkinat. Minulle sanoi viime kesänä Seinäjoella Tangomarkkinoiden yhteydessä torilla tämän alan yrittäjä, että jos tämä menee läpi, niin hän panee pillit pussiin, ei ole mitään mahdollisuutta selvittää enää siinä jatkossa. Ja kun ottaa huomioon vielä tämän — tämä

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

on suora lainaus näitten vetoomuksesta: "Jopa lähes puolet kotimaisen maanteiden tavaraliikenteen tuottamasta liikevaihdosta palautuu erilaisina veroina ja maksuina valtiolle. Toimiala maksaa noin 6 miljardin liikevaihdosta arviolta 2,7 miljardia valtiolle takaisin ja työllistää 100 000 työntekijää." Ja kun me olemme lakkauttaneet liikkuvan poliisin viime kaudella, kuka näitä valvoo tuolla: piirtureita, painoja, TESiä, polttonesteitä? Eihän siellä tien päällä ole ketään. Niin kuin edustaja Kulmala totesi edellisessä asiassa, ei siellä ole kuin nämä peltipoliisit.

Kyllä minä nyt esittäisin vetoomuksen, että tämä asia nyt jätettäisiin sillä lailla pöydälle ja palattaisiin tähän sitten 2017. Se on tämän eduskunnan aikana kuitenkin vielä ratkaistavissa oleva asia. Tämähän menee nyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jos siellä löydetäisiin se sama henki, mikä aikaisemmin oli liikenne- ja viestintävaliokunnassa, että kun yhdessä todetaan joku asia, joka ei ole niin akuutti, niin sitten voitaisiin jättää täyttämättä.

18.39 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! Arvoisa ministeri! Hyvät edustajakollegat! SDP ei missään nimessä hyväksy hallituksen esitystä, jonka mukaan Suomen lainsäädännöstä kumottaisiin nämä kabotaasia koskevat määritelmät. Kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan Suomen sisäistä liikennettä, jota tilapäisesti harjoitetaan toiseen EU- tai Eta-maahan rekisteröidyllä ajoneuvolla. Vasta reilu pari vuotta sitten Suomen nykyiseen tavaraliikennelakiin saatiin AKT:n ja kuljetusyrittäjien ajamat määritelmät, ja nyt hallitus on jo siten purkamassa niitä. Tämä on kuolinisku suomalaiselle kuljetuselinkeinolle, jota kuljettajat ja yrittäjät ovat yksissä tuumin olleet puolustamassa. Tämä esitys tekee suomalaisista ammattitaitoisista raskaan liikenteen kuljettajista työttömiä, ja tämä kasvattaa valtion työttömyysmenoja ja pienentää verotuloja. Tuntuu sille, että hallitus on kääntänyt selkänsä kotimaiselle kuljetusalalle. Miksi ihmeessä?

Ihmettelen myös suuresti perussuomalaisten takinkääntöä, sillä ulkoministeri Soini esiteli asian ministerivaliokunnassa. Miksi perussuomalaiset haluavat ulosliputtaa suomalaiset kuljettajat?

Mielestäni Suomen tulee puolustaa kansallista lainsäädäntöämme tarvittaessa Euroopan unionin tuomioistuimessa. Tähän edellinen maan hallitus oli valmis, nykyinen näköjään ei. Toisin kuin ministeri Berner on julkisuudessa väittänyt, ei Suomella ole todennäköistä riskiä taannehtivista sakoista tai vahingonkorvausvelvollisuudesta. Mielestäni tämä on ministeriltä edesvastuutonta pelottelua vailla totuuspohjaa.

Onko tässä taustalla kuljetusten avaaminen ulkomaiselle kilpailulle ja vain suuryritysten edun ajaminen? Tavalliset suomalaiset pienet ja keskisuuret kuljetusyritykset tarvitsevat nyt puolustajia.

Muistutan vielä, että Suomessa kuljettajalle, myös kabotaasikuljetuksissa, tulee maksaa Suomen työlainsäädännön ja yleissitovan kuorma-autoalan työehtosopimuksen mukainen palkka. Näin ei valitettavasti tehdä, ja halvemman palkkatason EU-maista tulevat yritykset toimivat tällöin vastoin Suomen työlainsäädäntöä. Tämä johtaa kaksiiin eriarvoisiin markkinoihin maanteiden tavaraliikenteessä. Esityksellään hallitus siis avaa markkinoita harmaalle taloudelle.

Jo nyt on ollut ulkomaisia rekkoja ojien pohjalla ajaessaan liukkailla keleillä ilman talvirenkaita. Tämä esitys sisältää ison riskin yleisen liikenneturvallisuuden heikentymiseen, raskaan liikenteen valvontakin kun on liikkuvan poliisin lakkauttamisen myötä vähentynyt.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

Pyydän, arvoisa ministeri, että ottaisitte vakavasti myös Suomen europarlamentaarikkojen viestin, että emme kumoaisi kabotaasia vaan puolustaisimme Suomen kansallisia säädöksiä ja työpaikkoja. Eihän tämä olisi edes noussut pintaan, ellei Trafi itse olisi ollut aktiivinen Brysselin suuntaan ja herättänyt nukkuvaa karhua. Nyt tämä esitys pitäisi taputella takaisin talviunille.

18.43 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Arvoisa ministeri! Puhumme nyt alasta, jossa sydämeni on erityisesti mukana, koska kumipyörät mahdollistivat lapsuudenkodissani leivän pöytään ja tahdon todellakin, että tämä on mahdollista jatkossakin useassa suomalaiskodissa.

Me olemme Suomessa jo vuosia taistelleet kotimaisen liikennetoimialan edellytysten puolesta ja EU:n kabotaasisäädöksiä vastaan. Siitä syystä on nyt varsin harmillista huomata, miten helposti tämä nykyhallitus antaa tässä asiassa periksi. Tarina kertoo, että ministeri Berner ja liikenne- ja viestintäministeriö olisivat halunneet viedä eteenpäin Suomen nykyistä linjaa, mutta tällä kertaa UM heräsi taas siihen perinteiseen tuskaan, jossa tehdään lähes mitä vain suomalaisen yrittäjän ja kuluttajan kustannuksella pelotellen sillä ainaisella EU:n tuomioistuimella.

Mistä nyt on siis kysymys? Kysymys on satojen kuljetusyrittäjien ja tuhansien työntekijöiden leivästä. Tällä päätöksellä sitä leipää päästetään syömään yhä laajemmin ulkomaiset toimijat. Mikäli tällainen esitys etenee, hallituksen tulee erityisesti varmistaa se, että kaikki pelaavat samoilla säännöillä. Kilpailun vapauttaminen ei hyödytä edes kuljetusasiakkaita, koska työvoimavaltaisen toiminnan työkulut ovat kaikille samat, koska myös ulkomaalaisten toimijoiden pitäisi noudattaa työehtosopimuksia. Näin ollen hinnalla ei olisi mahdollista kilpailla, ainakaan reilusti. Onkin sitten aivan eri asia, miten tätä pystytään valvomaan — kun kuuntelee kenttää.

On paikallaan kysyä, miten hallitus aikoo varmistaa sen, että työehtoja aidosti valvotaan. Täytyy muistaa, että valvovien viranomaisten resurssit ovat olleet ankarien säästöjen kohteena edellisilläkin vaalikausilla. Olennaista olisi nyt turvata ainakin riittävät työsuojelun ja harmaan talouden torjunnan resurssit.

Nyt käsissämme oleva kabotaasipäätös haastaa entistä tiukemmin liikennevalvontamme, joka on ehkä entisestäänkin liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen heikentynyt. Erityisesti raskaan liikenteen valvontaan on välttämätöntä panostaa jatkossa huomattavasti paljon enemmän. Tässä tarvitaan paitsi riittäviä resursseja myös eri viranomaisten yhteistoiminnan kehittämistä.

Arvoisa puhemies! Tulee mieleen, että jälleen kerran hallituksen esitys pistää miettimään, onko esitystä harkittu loppuun asti ja riittävästi. Tälläkin esityksellä lyödään pahimmillaan korville hallituksen työllisyystavoitteita — ja ne eivät ole pelkästään hallituksen työllisyystavoitteita, se on ihan yhtä lailla opposition huoli, että me saamme ihmisille töitä. Aivan aitona ja vakavasti otettavana uhkana tässä on jälleen kerran satojen työpaikkojen menetys, joka on käynyt täällä salissa jo ilmi. Kuljetusala on kuitenkin ala, jolla työllisyyttä olisi mahdollista jopa lisätä. Tähän tarvitaan vain myöskin valtiovallan toimia mukaan. On valitettavaa, että hallitus on nyt lähtenyt aivan väärään suuntaan tässä liikenne- ja työllisyyspolitiikassa, ja tämä esitys ei tue millään tavoilla sitä täällä tänäänkin keskustelussa mainittua 5 prosentin kilpailukykyloikkaa, johon hallitus tähtää.

Arvoisa puhemies! Hallituksen linja kokonaan kansallisesta lainsäädännöstä luopumisesta on kestämaton ja mielestäni huonoa edunvalvontaa. Onko kansallisesta lainsäädän-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

nöstä kokonaan luopuminen välttämätöntä sen sijaan, että olisi muutettu lainsäädännön määritelmiä tai viety asia EU-tuomioistuimeen? Hallitus on nyt tehnyt osaltaan arvovalinnan, ja tästä on syytä käydä eduskunnassa keskustelua.

Arvovalinta on myös kahden kerroksen yrittäjät. Lausunnoissa teollisuus kannattaa yleisesti muutosta kuljetuskustannuksissa säästämiseksi, kun taas alihankkija-asemassa toimivat kuljetusyrittäjät ovat usein pk-yrityksiä, joille taasen muutoksen riskit siirtyvät.

Arvoisa puhemies! Toivon, että tähän esitykseen saadaan vielä järkeä meillä valiokuntakäsittelyssä. Haluan muistuttaa siitä, minkä täällä toi esiin myös muutama muukin puheenvuoro jo tässä ennen, että maanteiden tavaraliikenne on merkittävä veronkerääjä valtiolle. Toimiala maksaa liikevaihdostaan valtiolle veroina lähes puolet. Tällä muutoksella ei saada aikaan edullisempia kuljetuksia Suomen teollisuudelle tai kaupalle, ellei kuljetusten edullisuus perustu Suomen pakottavan työläinsäädännön rikkomiseen.

Edustaja Essayah toi hyvin esiin erinomaisessa puheenvuorossaan, että me voimme halutessamme odottaa komission linjauksia ja edetä vasta sen jälkeen tämän asian kanssa. Toivon, että ministeri Berner kuunteli Essayah'n puheenvuoron, niin kuin muidenkin puheenvuorot, tästä signaalista erityisen tarkkaan ja me voisimme edetä harkituin askelin tässä asiassa eteenpäin.

18.48 Ritva Elomaa ps: Arvoisa puhemies! Olen huolissani suomalaisten ja ulkomaisten kuljetusliikkeiden yhteisistä pelisäännöistä maassamme, ovatko ne oikeassa suhteessa kabotaasiliikenteen suhteen. Ministeri on viitannut toimenpiteisiin, jotka ovat mahdollisia, jotka toteutetaan suomalaisten toimijoiden kilpailukyvyyn parantamiseksi, ja on puhuttu muun muassa tiemaksuista, rengasvaatimuksista. Kysyisinkin todella: tulisivatko nämä mahdolliset pelastustoimet voimaan yhtä aikaa kuin tämä vapaa kilpailutilanne alkaisi? Se on todella tärkeää, että ne menisivät yksiin.

Sitten minä vielä toteaisin tässä, kun täällä oli epäilyksiä: kyllä perussuomalaiset Soinin johdolla puolustavat aina kansallista päätäntävaltaa, jos siihen on mahdollisuus.

18.49 Kari Kulmala ps: Arvoisa rouva puhemies! Pidän tätä niin tärkeänä asiana, että tulin tänne puhujapöytäntöön enkä puhunut tuolla omalla paikallani.

Tein kirjallisen kysymyksen kabotaasiliikenteen valvonnan turvaamisesta jo 12.11.2015. Kysyin, millä toimilla hallitus aikoo turvata ammattitaitoisen raskaan liikenteen valvonnan Suomessa ja millä toimilla hallitus panostaa kabotaasiliikenteen valvontaan. Kabotaasiliikenteen valvonnan osalta ministeri ei erityisasiantuntijoidensa kanssa vastannut ollenkaan, tai sitten vastausta ei kirjoituksesta kovin ymmärrettävästi löydä.

Raskaan liikenteen valvonta ei kuulu jokaisen poliisin, rajavartijan tai tullimiehen erityisosaamiseen. Raskaan liikenteen tehokas valvonta edellyttää ammattitaitoisia liikennevalvojia ja ammattitaidon jatkuvaa ylläpitämistä. Esimerkiksi poliisilla raskaan liikenteen valvontaa tehdään osana muuta liikennevalvontaa. Liikennevalvojien riittävän osaamisen varmistamisella laajalla kansallisella sekä kansainvälisellä yhteistyöllä pystyttäisiin turvaamaan ammattitaitoinen raskaan liikenteen valvonta jatkossakin. Tätä ei ole tällä hetkellä näköpiirissä, kuten jo aikaisemmin totesin.

Ainut, mikä tällä kabotaasiliikenteen määritelmien väliaikaisuuden kumoamisella saadaan aikaan, on suomalaisen kuljetusyrittäjän kilpailukyvyyn heikentyminen sekä harmaan talouden lisääntyminen. Esimerkiksi ajopiirturin manipulointi yleistyy koko ajan. Hyvin harva edes tietää, tässäkin salissa, mitä se tarkoittaa. Nyt kun liikkuvan poliisin raskaan

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

liikenteen valvontaryhmät ovat kadonneet, kukaan ei valvo tätä Suomessa tehokkaasti. Toki valvojia löytyy Suomesta muutamia, mutta heitä on alle kymmenen tehokasta valvojaa. Suurin osa näistä rikkeistä todetaan juuri ulkomaalaisessa ajoneuvossa, joten pitäisin panostusta nimenomaan ulkomaalaisiin ajoneuvoyhdistelmiin tärkeänä, enkä pelkästään sen takia, että olen perussuomalainen kansanedustaja.

Arvoisa puhemies! Suomella on mahdollisuus käyttää tässä asiassa kansallista sääntelyä, jota mielestäni tulee käyttää. Harmaasta taloudesta myös on harmia suomalaiselle taloudelle enemmän kuin mitä ovat Euroopan unionin Suomelle antamat sanktiot.

18.52 Ulla Parviainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Eurooppalainen ajatus on se, että kansallisen lainsäädännön avulla tuetaan eurooppalaista järjestelmää, ja ymmärrän oikein hyvin, mitkä paineet tässä nyten ministerillä ja ministereillä ovat olleet, että meidän lainsäädäntömme olisi samassa linjassa EU-lainsäädännön kanssa. Tässä edustaja Essayah kuvasi kuitenkin tätä eurooppalaista tilkkutäkkiä, mikä nyt on, eli eri Euroopan mailla on tässä kuitenkin hyvin kirjava kuvio, ja tiedämme nyt tämän aikataulun, että 2017 odotetaan tätä maaliikennepakettia. Pohjois-Suomen näkökulmasta minä olen pohdiskellut sitä, onko tämä aikataulu meillä nyt ihan oikea, pohdiskellut sitä, olisiko syytä odottaa kuitenkin se komission paketti, ennen kuin lähtee korjaamaan ja miettimään suomalaista lainsäädäntöä synkroniin. Mitä jos me tällä kertaa emme olisikaan niitä kilttejä ja kuuliaisia EU-kansalaisia ja olisimme pieniä kapinallisia?

18.53 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä EU:n lainsäädäntöön pohjautuva hallituksen esitys — tai oikeastaan se, minkä takia hallituksen esitys on tullut tänne saliin — on aikaansaanut todellakin hyvin paljon keskustelua ja huolenaihetta ja kriittisyyttä nimenomaan kuljetusalan yritysten piirissä sekä raskaan liikenteen kuljettajien piirissä. Niitä huolenaiheita on erittäin paljon, ja tietysti nämä herättävät myöskin keskustelua, muun muassa siitä, miten pystytään turvaamaan raskaan liikenteen valvonta nyt ja tulevaisuudessa. Viime eduskuntakaudella muun muassa liikkuva poliisi lakkautettiin, ja se huolenaihe on edelleen olemassa.

Tämä hallituksen esitys herättää tietysti kysymyksiä: Miten pystytään turvaamaan suomalaisten kuljetusyritysten tulevaisuus jatkossa? Miten varmistetaan, että kotimaiset ja ulkolaiset yritykset noudattavat samoja pelisääntöjä? Kyllä kabotaasin valvonta on keskeinen asia reilun kilpailuympäristön luomiseksi. Toivottavasti tähän etsitään — ja on varmasti jo pohdittu — niitä keinoja. Sitten on se, miten tullaan seuraamaan markkinatilannetta ja miten markkinahäiriöiden ilmetessä voidaan ryhtyä tarvittaviin toimiin. Omasta mielestäni mahdollinen keino, millä voidaan turvata kotimaista raskasta liikennettä, on se, että myöskin täällä Suomessa saadaan lainsäädäntö, jossa tulee raskaalle liikenteelle esimerkiksi talvirengaspakko, ja sitä myöskin sitten valvotaan, niin että kaikki rekat ovat samanarvoisia. Ja kyllä itse tietysti toivon, että myöskin sitä eurovinjettiä pohditaan ja rahtikirjavaatimuksia on mahdollista terävöittää ja muuttaa ne sähköisiksi.

Itse toivon, että kun tämä menee nyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan, siellä tehdään erittäin perusteellinen työ, kuullaan kaikkia asiantuntijoita, kuullaan myöskin meidän meppejämme nimenomaan siellä asiantuntijakuulemisissa ja lakiesitys saa arvoisensa käsitte- lyn.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

18.56 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä kabotaasiasia on kovasti puhuttanut, ja viimeksi tämän aamun Aamu-tv:ssä ministeri ja SKALin puheenjohtaja Iiro Lehtonen kävivät asiasta hyvän ja asiallisen keskustelun. Siinä molemmat osapuolet kan-toivat huolta suomalaisten kuljetusyrityksien tulevaisuudesta ja niistä mahdollisista vaiku-tuksista, mitä tämä mahdollinen purku sitten Suomessa tarkoittaa.

Täällä edustajat Essayah ja Kulmala ovat käyttäneet ansiokkaat puheenvuorot maalail-lessaan tätä uhkakuvaa. Siinä on paljon totta, että erityisesti tämä valvonta on lähes mah-doton suorittaa Suomessa, koska liikkuvaa poliisiakaan ei tällä hetkellä ole. Mielenkiin-toista oli kuulla tuo, että 2017 on komission linjaus tulossa. Voisiko tässä olla mahdolli-suus siirtää tätä päätöksentekoa ja kuunnella se komission linjaus ja edetä sitten sen mu-kaan?

SKAL on esittänyt tästä rikkomusmenettelystä, että katsottaisiin tämä asia loppuun. En tiedä itse, mihin se johtaa, mutta voisi kuvitella, että siinäkin saataisiin lisääaikaa ja hyödyn-nettäisiin sitä suomalaisten kuljetusyrityksien kannalta myönteisellä tavalla. Riskinäähän tässä on harmaan talouden lisääntyminen ja valvonnan vaikeus.

Toivon, että tämä asia saa valiokuntakäsittelyssä hyvän käsittelyn ja siinä vaiheessa pys-tytään puuttumaan täällä jo esiin tulleisiin rengasasioihin, polttoaine- ja verokysymyksiin, siihen, miten palkanmaksut järjestetään näille kuljettajille, jos ulkomaalaiset kuljettajat tu-levat, missä vaiheessa tiemaksut voidaan Suomessa ottaa käyttöön. Kyllä tässä hyviä ele-menttejä on.

Mielenkiintoinen esitys oli myös tuo edustaja Essayahin ehdotus, että jos AKT saatai-siin tähän asiaan mukaan, niin olisiko tällä mahdollisuus saada yhteiskuntasopimus ai-kaan. Sitä täytyy kyllä erityisesti miettiä tässä.

18.58 Antero Laukkanen kd: Arvoisa rouva puhemies! Tässä on nyt tyypillinen esi-merkki semmoisesta lainsäädännöstä, joka tuodaan eduskuntaan, jossa yli-innokkaasti Suomi etupainotteisesti tarttuu johonkin asiaan ilman, että on mitään varsinaista tarvetta tai painetta siihen. Kun on paljon puhuttu tästä ajatuksesta, että Suomen pitäisi EU:ssa ajaa enemmän Suomen etua, niin nyt tässä yhtäkkiä Suomi ajaakin kaikkien muiden EU-mai-den etuja Suomen kustannuksella. Tälle innokkaasti tehdyille lainmuutokselle, joka tässä nyt on, ei ole mitään varsinaista tarvetta. Vaikka tässä näitä uhkakuvia piirretään, niin nämä uhkakuvat ovat kuitenkin luonteeltaan sellaisia, että ne ovat ikään kuin toteutumato-mia. Minusta aivan erinomaisen puheenvuoron käytti vasemmiston euroedustajamme Merja Kyllönen aamulla tässä ohjelmassa, joka oli Aamu-tv:ssä. Hän totesi hyvin yksin-kertaisesti, että EU:ssa ei kukaan olisi kiinnittänyt tähän asiaan mitään huomiota, ellei Suo-mi itse olisi nostanut tätä esille. Ihan käsittämätöntä. (Eero Heinäluoma: Sellaista se on!) — Niinpä niin.

Kansallinen sääntely on se tie, jolla me voimme tässä vielä hyvin pitää puoliamme, ve-dota niihin meidän erikoistilanteisiimme, juuri näihin muuttuviin sääolosuhteisiin ja mui-hin. Toivon todella, että kun tämä menee nyt valiokuntakäsittelyyn, niin tässä selkeästi syntyisi sellainen jatkoaika ja rauhassa katsottaisiin nämä komission linjaukset, mistä tääl-läkin on puhuttu, ja mentäisiin vaikka oikeuteen ja katsottaisiin sekin vielä kaikessa rau-hassa ja saataisiin monta vuotta jatkoaikaa.

Arvoisa ministeri, vilpittömin sydämin tässä ollaan liikkeellä, ei ole mitään syytä tätä asiaa nyt kiirehtiä. Tämä on vähän sama tilanne kuin rakennustyömailla: siellä saattaa olla

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

neljän viiden eri maan työntekijöitä, ei yhtään tulkkia paikalla, yksi suomenkielinen savolainen työnjohtaja, ja sitten jälki on sen näköistä.

19.00 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tuossa edustaja Laukkanen käytti hyvän puheenvuoron mutta kertoi, ettei tässä ole kukaan voittaja. Kyllähän tässä on pakko myöntää, että totta kai tässä on suomalainen elinkeinoelämä voittaja siinä tapauksessa, jos saadaan kuljetusten hinnat radikaalisti laskemaan. Mutta itse en kuulu näihin ihmisiin, jotka haluaisivat sen tehdä suomalaisten kuljetusyrittäjien kustannuksella vaan jollakin muulla konstilla. Se keskustelu onkin siirrettävä parinkymmenen vuoden päähän taaksepäin, kun Suomi liittyi EU:hun. Silloinhan me toivoimme, että työvoima ja asiat liikkuvat vapaasti rajojen yli, ja tässähän nyt on kyse juuri siitä. Haluammeko me sitten halvat työvoimamarkkinat tänne? Ainakin itse olisin sitä mieltä, että puolustaisin suomalaista kuljetusyrittäjää ja kuljetustyöntekijää niin kauan kuin se mahdollista on ja laillisin keinoin sitä voidaan tehdä.

19.01 Antero Laukkanen kd: Arvoisa rouva puhemies! Tämä on juuri niin kuin tässä Kulmala totesi, olen samaa mieltä. Totean vain suomalaisten kuljetusliikkeiden kilpailutilanteen: Jo tällä hetkellä mennään melkein sisärenkailla tuolla, se on niin kilpailutettu, niin vedetty kireäksi kuin vain ikinä voi tässä maassa olla. Täällä on paljon kansainvälisiä toimijoita, isoja ketjuja, jotka ovat tulleet tänne. Ne ovat myös ostaneet suomalaisia kuljetusliikkeitä päästäkseen markkinoille. Nyt jos tänne sitten tuodaan tällainen villi liikenne vielä joukkoon, niin kyllä meillä tässä isoja ongelmia on. Niin kuin täällä ovat monet puhujat todenneet, ei kukaan pysty valvomaan tätä, se on se iso ongelma. Vaikka tämä päätettäisiinkin viedä läpi, niin ei kukaan tätä pysty valvomaan, minkälaisilla verokorteilla ja palkkakirjoilla täällä sitten ajellaan.

19.02 Harry Wallin sd: Edustaja Pakkanen puheenvuoro kirvoitti vielä tämän viimeisen puheenvuoron tähän asiaan. Leena Luhtasen ollessa liikenneministerinä 2000-luvun alussa Venäjälle vietiin Suomen kautta autoja mielettömästi, kymmeniätuhansia. Se johtui verosyistä, ja yksi satama oli Hanko, jonka kautta vietiin paljon. Venäläiset rekat tulivat rajan yli, niillä oli ylisuuret tankit, ne eivät tankanneet kertaakaan Suomen puolella. Niillä oli eväät mukana, ja ne kävivät Suomen puolella ja veivät ne autot takaisin sinne Venäjälle. Suomelle ei jäänyt kuin saasteet siinä hommassa.

Nyt on tietenkin tässä kysymyksessä vähän samanlainen tilanne, vaikka Venäjä ei kuulu EU:hun eikä Eta-alueeseen — nyt on sitten virolaiset autot. Ne tulevat omilla polttoaineillaan, omilla työehtosopimuksillaan, ei siinä suomalainen yrittäjä millään voi pärjätä. Se tietää satojentuhansien eurojen tappioita jokaiselle ja tuhansien ihmisten työttömyyttä. Siinä mielessä kyllä vetoaisin, että tässä olisi nyt kansallinen etu eikä mikään puoluepoliittinen raja, että tätä siellä liikenne- ja viestintävaliokunnassa voitaisiin miettiä, niin kuin edustaja Essayah esitti, että katsottaisiin tämä vuoden 2017 tilanne ja sen jälkeen tehtäisiin ratkaisu, niin kuin sitten EU edellyttää.

19.03 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Wallinille ja oikeastaan myöskin edustaja Laukkaselle toteaisin, että kyllä tässä on kansallinen etu meillä kaikilla toiveena ja halutaan turvata suomalainen yrittäjyys ja tässä tapauksessa nimenomaan kuljetusyrittäjien tulevaisuus ja myöskin kuljettajien tulevaisuus, se että heille olisi töitä. Var-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

masti se kansallinen etu on se, mutta niitä keinoja, millä me pystymme tässä tilanteessa turvaamaan sen, tulee yhteisesti hakea. Itse toivon, niin kuin sanoin jo aikaisemmassa puheenvuorossa, että siellä valiokuntakäsittelyssä pohditaan hyvinkin perusteellisesti, miten tästä voidaan mennä eteenpäin.

Ja ihan sen verran vielä haluan sanoa, että kun puhutaan eurooppalaisista kuljetusyrittäjistä ja suomalaisesta kuljetusyrittäjyydestä, niin siinä on se iso ero, että tuolla Euroopassa ne yritykset ovat paljon isompia. Tässä on kyse etenkin 1—5 kuljettajaa omaavista yrityksistä, nimenomaan niistä suhteellisen pienistä yrityksistä, miten heidän tulevaisuutensa pystytään turvaamaan. Kyllä ne suuret yritykset pystyvät varmasti tulevaisuudessakin menestymään, mutta miten pienet ja keskisuuret suomalaiset kuljetusyritykset pystyvät tulevaisuudessa menestymään, siitä on kyse. Itse toivon, niin kuin sanoin, että valiokunnassa tätä asiaa pohditaan hyvinkin tarkkaan, löydetäänkö tässä keinoja.

Oikeastaan kysyn vielä lopuksi arvoisalta rouva ministeriltä: Tässä on nyt useamman edustajan suulla jo todettu se, että asiaa voisi vielä harkita. Kyllähän tämä asia on monta vuotta ollut jo esillä, niin että onko meillä Suomessa mahdollisuus viedä tätä asiaa vielä tuonne EU:n tasolle pohdittavaksi? Ja onko se mahdollista, ettei meille saataisi tätä lainsäädäntöä voimaan?

19.05 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Wallin otti tuossa hyvän esimerkin, rekkakuljetukset, kun aikanaan rekoilla vietiin autoja Hangosta ja Kotkan sataman kautta Venäjälle. Silloinhan suomalaiset kuljetusyrittäjät olivat alussa siinä vahvasti mukana, ja sitten kun sitä hommaa kiihdytettiin, niin hetken päästä Suomen teillä oli Venäjän rekisterissä olevat autot. Mutta totuushan siinäkin oli, että siinä oli taustalla suuri suomalainen kuljetusliike, joka siirsi kaiken kalustonsa venäläiseen rekisteriin ja käytti sen jälkeen venäläistä kuljettajaa. Siinä toki suomalainen yrittäjä voitti, mutta kuljettajat olivat kyllä naapurimaan kuljettajia. Itse en toivo, että Suomessa tällainen liiketoiminta lisääntyy, koska tähän tarkoittaa sitten, että vain suuret menestyvät ja siirretään jälleen kerran sitä toimintaa tuonne ulkomaille ja ulkolaiset kuljettajat tulevat tänne.

Ja edelleen painotan, että siinä jälleen kerran on sen valvonnan vaikeus. Millä me taakamme, että nämä kuljettajat on sitten palkattu suomalaisen palkkatason mukaan? Kaikki me varmaan rehellisesti voimme myöntää, ettei varmasti ole, silloin kun näin toimitaan. Siitähän siinä kysymys on, ja tämä on hyvin iso kysymys. Toivon tosiaan, että tässä valiokuntakäsittelyn aikana kuunnellaan mahdollisimman montaa osapuolta ja katsotaan nämä asiat vielä moneen kertaan loppuun asti.

19.07 Ritva Elomaa ps: Arvoisa puhemies! EU:n myötä vapaa kilpailu on hyvä, mutta siinä on myös nämä huonot puolensa. Ja tämä on yksi asia, mikä nyt on hankala.

Minä kiitän ministeriä, aamulla aamuohjelmassa oli hyvin rakentava ja hyvä keskustelu teillä. Nyt haluaisin vielä selventää sitä, että kun tätä — ja tästä asiasta on puhuttu jo kauan, viime keväänä oli näitä rekkamielenosoituksia aiheesta — on valmisteltu, niin ministeri Soini on joutunut esittämään tämän mutta hän ei ole varmaan tämän takana eikä keksinyt tätä. Tämä tilanne oli jo pitkälle valmisteltu, kun tämä tuli esille.

Puhemies Maria Lohela: Sitten ministeri Bernerille 3 minuuttia.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

19.08 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia tästä keskustelusta. Pitkäaikaisena perheyrittäjänä mikään ei olisi taas minun sydäntäni lähempänä kuin suomalaisen perheyrittäjien menestys. Mikään ei ole myöskään minun sydäntäni lähempänä kuin se, että suomalainen yrittäjyys menestyy. Mikään ei ole myöskään minun sydäntäni lähempänä kuin että seison niiden vaikeidenkin asioiden takana, jotka minut laitetaan tekemään.

Tämä on ollut EU-MINVassa tehty linjaus. Ja niin kuin totesitte, silloin kun Suomea uhkaa sanktio tai tuomioistuinkäsittely, valmistelu on aina ulkoministeriön. Sektoriministerin tehtäväksi jää panna täytäntöön se EU-MINVassa kesäkuussa tehty päätös. Ja siinä ominaisuudessa olen nyt tänään tässä teidän edessänne.

Koko syksyn olemme hakeneet ja pyrkineet löytämään ratkaisuja, jotka tukisivat suomalaista kuljetusyrittäjää. Me emme halua vastakkainasettelua. Me emme halua heikentää suomalaisen kuljetusyrittäjän elinkeinoa. Me emme halua myöskään sitä, että liikenneturvallisuus heikkenee Suomen teillä. Me haluamme oikeudenmukaisen ympäristön. Siksi olemme pitkin syksyä katsoneet, mitkä voisivat olla ne keinot, jos tämä vastoin kaikkea tahtotilaa kuitenkin etenisi. 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.

Me olemme pyrkineet hakemaan keinoja, joilla voitaisiin suomalaista kuljetusyrittäjää tukea: On selvitetty tiemaksuja. On selvitetty tilaajavastuulain tiukentamista. On selvitetty sähköisten rahtikirjavaatimusten tiukentamista. On katsottu, voidaanko turvallisuutta lisätä tiukentamalla rengasvaatimuksia. On pyritty katsomaan, miten EU:ssa voidaan vaikuttaa. Me olemme pyrkineet olemaan aktiivisia sen suhteen, että maantiepakettia käsiteltäessä kabotaasi olisi aktiivisesti esillä.

Toisin kuin edustaja Taavitsainen sanoo tässä, tämä asia tuli esille valitettavasti SKALin omasta englanninkielisestä esitteestä, ei Trafista johtuen — sen varmistin vielä tänään, että näin on. Elikkä nyt me siivoamme kyllä ihan toimialan itsensä aiheuttamaa, syntynyttä tilannetta.

En myöskään ole koskaan todennut, että Suomea uhkaisivat taannehtivasti vahingonkorvausvaatimukset, vaan että jos Suomi tuomittaisiin, niin kyse ei olisi niinkään niistä sanktioista, joita mahdollisesti Suomelle asetettaisiin, vaan siitä, että se mahdollistaisi Suomelle sen, että mikäli Suomi todettaisiin syylliseksi tai jotenkin näin, niin silloin jokainen kuljetusyrittäjä, joka ei olisi saanut ajaa täällä niitä kabotaaseja, joita EU on esittänyt, voisi hakea vahingonkorvausta. Ja tämä on toki 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. Ja sen jälkeen minun on laitettava eteenpäin se kansallinen lainsäädäntö.

Nyt minä esitän ja toivon eduskunnalta viisautta — ei vastakkainasettelua, vaan ratkaisujen hakemista, mutta myös varautumista sen suhteen, että jos joudumme näihin ja tämän hallituksen esityksen viemään eteenpäin, niin meillä on myös valmiina keinoja, millä suomalaista kuljetusyrittäjyyttä tuetaan. — Kiitos.

19.12 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Kiitoksia ministerille tässä vaiheessa, voisi sanoa, varsin rohkaisevasta puheenvuorosta. Ehkä joskus pitää osata

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

niitä rivinvälejäkin lukea, ja tässä ainakin minulle itselleni jäi sellainen tuntuma ministerin puheenvuorosta, että ei siellä valiokunnassakaan tarvitse niin kauheasti hötkyillä tämän asian kanssa, jos nyt oikein ymmärsin. Varmasti semmoinen runsas ja monipuolinen kuuleminen tämän asian kohdalla lienee paikallaan. On äärimmäisen tärkeätä, että tosiaankin tässä tilanteessa — kuten aivan oikein on todettu — tätä kokonaisriskiä pitää arvioida, kokonaisuutta pitää arvioida. Kun EU-asetuksesta puuttuu tilapäisyyden ja kuljetusten määritelmä ja Suomi on tehnyt siitä omat johtopäätöksensä, omat näkemyksensä ja ne eivät kelpaa komissiolle, niin minä ainakin uskaltaisin tulkita tätä niin, että siinä mielessä meillä ei niin hirvittävää kiirettä nyt tämän asian oikomisessa ole. Meillä on nyt vähän erilainen näkemys komission kanssa siitä, mikä on tilapäistä ja mikä on kuljetus, ja siinä mielessä minä luulen, että tämä keskustelu antaa hyvää osviittaa myöskin sinne valiokunnan suuntaan. Kiitoksia ministerille.

19.14 Antero Laukkanen kd: Arvoisa puhemies! Ministerille selkeistä vastauksista kiitos.

Kyllä Suomi voi ajaa vahvasti omia etujaan, niin kaikki muutkin maat tekevät, tekevät juuri tällaista — niin kuin tässä nyt vähän henki on se, että tässä on kolme vuotta aikaa tätä pyöritellä valiokunnassa edestakaisin, sinne sun tänne. Ei ole mitään hoppua tämän asian kanssa. Pitää antaa nyt aikaa suomalaisille kuljetusyrittäjille myös sopeutua tähän tilanteeseen. Voihan se olla, kyllä näin veikkaan, että sitten aikanaan, jos tässä nyt joitain sanktioita syntyisi, sillä kuljetusyrittäjällä, joka Suomesta hakisi korvausta, olisi mielestön näyttötaakka osoittaa, että hän olisi silloin vuonna 2015 pystynyt tekemään semmoisen tarjouksen, että olisi saanut kaikki kuljetukset täällä. Kyllä sellaista asianajajavelhoa saataisiin odottaa tässä maassa aika pitkään, joka pystyisi todistamaan sen, että hänelle on syntynyt haittaa.

Puhemies Maria Lohela: Ymmärsinkö oikein, että edustaja Torniainenkin pyysi vastauspuheenvuoroa? (Ari Torniainen: Kyllä!) — Kyllä.

19.15 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Myöskin omasta puolestani iso kiitos ministeri Bernerille tuosta selvityksestä ja noista vastauksista, joita te annoitte meille edustajille, keitä tässä salissa vielä on, ja siitä selvityksestä, minkä takia nimenomaan tämä hallituksen esitys on täällä meidän salikeskustelussamme nytten, ja niistä taustatiedoista myöskin, että mistä se on tullut.

Olen käsittänyt, että kyllä tässä salissa me kaikki yhteisesti haluamme turvata suomalaisen kuljetusyrittäjyyden tulevaisuudessa ja nimenomaan niitten suomalaisten kuljettajien työpaikat ja tulevaisuuden myöskin heille. Etsitään nytten kaikki yhdessä sitten niitä keinoja, oikeastaan käännetään kaikki matot ja katsotaan, löytyykö mattojen altakin vielä niitä keinoja, millä voidaan niitä tapoja löytää, että se suomalainen yrittäjyys on voimissaan myöskin tulevaisuudessa.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.