

Täysistunto

Torstai 9.6.2016 klo 16.01—18.55

2.1. Suullinen kysymys ulkomaisen rekkaliikenteen vapauttamisesta (Suna Kymäläinen sd) Suullinen kysymys SKT 65/2016 vp

Suullinen kyselytunti

Puhemies Maria Lohela: Ensimmäinen kysymys, edustaja Kymäläinen.

Keskustelu

16.02 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Ennen vaaleja oltiin yleisesti huolissaan suomalaisesta työstä. Kuljetusala työllistää 100 000 työntekijää ja tuo leivän monen suomalaisen perheeseen. Kuljetusala on ollut ahdingossa, ja kannatus on ollut haastavaa. Monet rehelliset ja ahkerat kuljetusyrittäjät ja -työntekijät painavat pitkää päivää ja usein suuret lainat niskassa. Ala tuo verotuloja Suomeen 2,7 miljardia vuosittain, ja tämä ala sanoo, että he kyllä pärjäävät, jos pelisäännöt ovat reilut ja samat kaikille. Suurta ihmetystä onkin herättänyt se, että nyt hallitus haluaa vapauttaa ulkomaalaiset halparekat toimimaan ilman velvoitteita Suomen teillä. Tänään oli rekkamiesten musta päivä, kun hallituspuolueet siunasivat tämän Soinin linjan perussuomalaisten johtamassa liikennevaliokunnassa. Siksi kysynkin Timo Soinilta, kun te olette EU-ministerivaliokunnassa tämän linjan tehneet: voitteko selittää, miksi tämä ulkomaalaisen rekkaliikenteen vapauttaminen on niin tärkeää?

16.03 Ulkoasiainministeri Timo Soini (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Voin kernaasti aloittaa, ja sitten substanssiministeri Berner varmaan voi täydentää, koska tämä on liikennevaliokunnasta tullut ulos, aivan kuten kysyjä sanoi.

Tämänkin asian taustalla on Euroopan unioni, haluttiin tai ei haluttu. Nyt on kysymys siitä, miten parhaiten turvataan suomalaisten edut näissä tapauksissa, (Markus Mustajärven välihuuto) ja silloin tietysti täytyy katsoa, mitä muita tapoja on, esimerkiksi voidaanko tehdä sellaisia säännöksiä, että ulkomailta tulevat rekat eivät enää voi ajaa esimerkiksi keveämmillä varustuksilla pohjoisessa Suomessa, ja muita vastaavia asioita. Toinen vaihtoehto olisi tietysti ollut istua maailman tappiin ja sitten jättää valmistelematta kaikki vaihtoehdot ja alkaa niitten valmistelu sitten, kun tämä asia on käsissä. Siitä olen edustaja Kymäläisen kanssa samaa mieltä, että asia on vakava ja sitä täytyy hoitaa.

Puhemies Maria Lohela: Pyydän niitä edustajia, jotka haluavat esittää lisäkysymyksiä tästä aiheesta, ilmoittautumaan.

16.05 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! EU:n selän taakse meneminen ei nyt riitä. Edellinen liikenneministeri sopi Tanskan kanssa, että Suomi pi-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 67/2016 vp

tää tiukan linjan, ja Tanska ei aio tätä vapauttamista ajaa. Paitsi että tässä petettiin nyt tanskalaiset, niin ennen kaikkea tässä petettiin ahkerat suomalaiset kuljetustyöntekijät ja koko kuljetuselinkeino. Alan toimijoiden mukaan tämä tulee tarkoittamaan tuhansien, jopa kymmenien tuhansien työpaikkojen menetystä ja satojen miljoonien verotulojen menetystä.

Arvoisa ministeri Soini, kun nyt puolalaiset rekat valtaavat Suomen tiet ja suomalainen työmies korvataan puolalaisella työmiehellä ja te olette tämän linjanmuutoksen vuosi sitten halunnut, miten aiotte korvata nämä menetetyt työpaikat ja verotulot, joita Suomeen tulee? Kenen veroja te aiotte korottaa tai kenen palveluja seuraavaksi leikata?

Puhemies Maria Lohela: Nykyinen liikenneministeri on ministeri Berner, ja hän vastaa.

16.06 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ymmärrän erittäin hyvin huolen, joka yrittäjiä tässä kohtaa, ja meidän tärkein tehtävämme onkin huolehtia siitä, että meillä syntyy tasavertaiset kilpailuedellytykset koko kuljetusallalle. Kysymys onkin siitä, kuinka me saamme paremmin vastuutettua tilaajaa ja tilaajavastuulaista paremmin huolehdittua. Liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt myöskin ehdotuksen siitä, että voisimme siirtyä sakoista hallinnollisiin seuraamuksiin, jolloin Tullilla ja poliisilla olisi mahdollisuus pysäyttää autoja tien päälle ja myöskin huolehtia, että ne eivät voi poistua maasta ennen kuin hallinnollinen seuraamus on maksettu. Samalla on myöskin tärkeää muistaa, että Suomessa on tiekuljetusten määrä ollut 20 000 miljoonaa tonnikilometriä, joista kabotaasikuljetuksia on ollut 86 tonnikilometriä eli noin 0,4 prosenttia kuljetussuoritteista.

Asia on vakava, mutta tehdään sen puolesta myös töitä.

16.07 Satu Taavitsainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Viime hallituskaudella ulkoministeri Tuomioja seisoj vankasti liikenneministerin rinnalla puolustaen suomalaisia pk-kuljetusyrittäjiä ja kuljettajia. Nyt ulkoministeri Soinin linjaus avaa kuljetusmarkkinoita ulkomaisille rekoille.

On yleisesti tiedossa, että halvemman palkkatason EU-maista tulevat yritykset toimivat vastoin Suomen työlainsäädäntöä, ja tämä johtaa kaksiiin eriarvoisiin markkinoihin maanteiden tavaraliikenteessä. Valvonta ei toimi, eikä hallitus halunnut parantaa sitä lähetettyjen työntekijöiden laissa SDP:n esitysten mukaisesti. Tästähän äänestimme eilen. Tanska aikoo käyttää korttinsa. Yhteispeli asiassa Tanskan ja Suomen kesken toimi viime kaudella. Miksei enää ulkoministeri Soinin aikaan? Miksette, arvoisa ministeri Soini, ole sinnikäs ja katso kortteja loppuun saakka?

16.08 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Suomi on todellakin hyvin sitkeästi käynyt tätä taistelua pitkään ja nyt sitten saanut jo viime vuoden keväänä huomautuksen EU-komissiolta, ja myöskin itse asiassa tämän vuoden maaliskuussa olemme saaneet huomautuksen siitä, että eduskunta ei ole ripeässä tahdissa asiaa käsitellyt. Olemme siis kuitenkin sellaisen asian äärellä, jossa hallitus on joutunut tekemään valintaa siitä, mikä on EU-Suomen politiikan kannalta paras mahdollinen kokonaisvaltainen ratkaisu.

Samanaikaisesti haluan myöskin kiinnittää huomiotanne siihen, että valvonta ei ole heikentynyt, vaan päinvastoin, valvonta on tiivistynyt. Vuonna 2015 Tulli teki yhteensä 86 000 liikenneturvallisuuteen kohdennettua tarkastusta, jossa tarkastettiin myös liikenne-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 67/2016 vp

luvut. Tässä oli yhteensä 24 laittoman kabotaasin epäilyä. Samanaikaisesti myöskin poliisin valvontasuoritteet ovat vuonna 2015 lisääntyneet.

16.09 Jyrki Kasvi vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämän kabotaasiasetuksen seitsemän vuotta kestänyt toimeenpano on ollut hämmäntävä tarina. Kukaan ei tunnu tietävän edes sitä, kuinka paljon kabotaasia Suomessa ajetaan, tilastoihin ja valvontaan ei luoteta. Joka tapauksessa ainakin virallisten tilastojen mukaan suomalaiset kuljetusyrietykset ajavat paljon enemmän kabotaasia ulkomailla kuin ulkomaiset Suomessa.

Kysynkin ensin: jos Suomi onnistuisi kiemurtelemaan irti tästä asetuksesta, voisivatko muut EU-maat rajoittaa suomalaisten yritysten kabotaasia omalla alueellaan tai vaatia Suomelta vahingonkorvauksia omille yrityksilleen aiheutuneista vahingoista? Toiseksi, kun tämä asetus tulee voimaan, meidän on oltava aiempaa luovempia turvataksemme kotimaisen kuljetusalan toimintaedellytykset, ja siksi kysynkin: onko hallituksessa harkittu esimerkiksi raskaan liikenteen vinjettimaksuja tai talvirengaspakkoa?

16.10 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Kasvi on aivan oikeassa siinä, että kun kotimaassa on ajettu 86 tonnikipilometriä kabotaasikuljetuksia, kotimaiset yrittäjät ovat ajaneet 250 tonnikipilometriä kabotaasikuljetuksia ulkomailla.

Nämä molemmat toimenpiteet: Liikenne- ja viestintäministeriö uudistaa tieliikennelakia syksyllä, minkä yhteydessä myöskin rengassääntelyä tuodaan esille, ja ajatuksemme on, että kiristämme talvirengassääntelyä tässä yhteydessä. Toinen kysymyksenle liittyy vinjettiin. Vinjetistä on tehty arvio, joka on valmistunut vuodenvaihteessa, ja vinjetin osalta tulos on hivenen kaksijakoinen. Se ei varsinaisesti tuo tuloja yhteiskuntaan, mutta se antaisi todennäköisesti tasapuolisemman kilpailulähtökohdan kotimaiselle liikenteelle. Tässä yhteydessä olemme myöskin katsoneet, mitä muita ehkä modernimpia ratkaisuja, kuten mobiilisovellutukset, voisi olla vinjetin synnyttämiseksi, jotta se ei olisi niin raskaskäyttöinen sekä hallinnollisesti että taloudellisesti.

16.11 Ulkoasiainministeri Timo Soini (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Kasvi osoitti syvää asiantuntemusta tässä kysymyksessään, ja tämä täytyy mielenkiinnolla ja hyvällä tyydytyksellä todeta. Nimittäin toisen valtion sisäisten kuljetusten sallimisen tarkoituksena on vähentää tyhjänä ajoa, parantaa liikenteen tehokkuutta, kustannuksia, vähentää ympäristölle haitallisia seuraamuksia, ja tämä on aivan totta. Samoin tietenkin meidän täytyy turvata joka tilanteessa suomalaisten kuljettajayrittäjien ja -työntekijöiden mahdollisuus työskennellä ulkomailla. Hyvää suomalaista työtä ja yrittämistä viehdään isoilla rekoilla maailmalle. Se pitää turvata, sitä ei saa riskeerata.

16.12 Ilmari Nurminen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen toiminta maantiekuljetusalaa kohtaan kertoo laajemminkin heikosta hallituksen tahtotilasta puolustaa suomalaista työtä. Esimerkiksi tällä viikolla hallitus äänesti voimaan lähetettyjen työntekijöiden direktiivin, joka käytännössä tekee mahdottomaksi esimerkiksi Itä-Euroopan maista tulevien kuljetuksien valvonnan eli sen varmistamisen, että Suomen kuljetusalalla sovellettaisiin suomalaisia työehtoja ja maksettaisiin työehtosopimusten mukais-ta palkkaa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 67/2016 vp

Me sosialidemokraatit teimme myös tähän direktiiviin yhdessä kuljetusalan työnantaja- ja työntekijäosapuolten kanssa esityksen, jolla kuljetusalan valvonta olisi edes käytännössä voitu tehdä mahdolliseksi, mutta tämä ei käynyt hallitukselle. Kysyinkin työministeri Lindströmiltä sitä: kun äänestimme eilen esityksestä, jolla edellyttäisimme hallitukselta näiden lakiesitysten vaikutusten seurantaan, niin miksi tämäkään ei käynyt teille?

Puhemies Maria Lohela: Ministeri Lindström ei ole paikalla, mutta ministeri Berner haluaa vastata.

16.13 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri Lindström ei ole tosiaankaan nyt paikalla. Tavoitteenamme on huolehtia siitä, että meillä on tasapuoliset kilpailuympäristöt ja kilpailuedellytykset kuljetusalan yrityksille ja että me toimimme nimenomaan tasapuolisista lähtökohdista. Tähän nimenomaiseen kysymykseen toivoisin kuitenkin voivani palata, kun siihen tarkemmin perehdyn.

16.14 Ari Jalonon ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nämä ensimmäiset kysymykset, jotka tähän keskusteluun johtivat, ovat sinänsä harhaanjohtavia. Olen sinänsä huolissani, koska kysymysten esittäjät ovat valiokunnan jäseniä, ja tämä todistaa sen, että he eivät ole tienneet, mistä he ovat olleet päättämässä. (Välihuutoja)

Tämä EU-asetushan on ollut voimassa jo monia vuosia, ja asetuksen vastaisesti Suomi teki kansallisen lainsäädännön määritelläkseen tarkemmin väliaikaisen liikennöinnin, ja sitä nyt EU:n pakotteista poistetaan. Mutta nämä väliaikaisuuden määritelmätkin ovat olleet vaikeita valvoa, koska vaikka tällä kaudella on tehostettu, niin viime kaudella yhtenä osa-alueena liikkuva poliisi lakkautettiin. Kysyisin: kuinka paljon liikkuvan poliisin lakkautus on hankaloittanut tämän valvontaa?

16.15 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Saamani selvityksen mukaan itse asiassa poliisin tekemät valvontasuoritteet ovat kuitenkin vuonna 2015 kasvaneet ja sitä mukaa myöskin epäiltyjen kiinniottojen määrä vuonna 2015 on kasvanut 10 prosentilla. Ymmärrän hyvin, että poliisilla on myöskin omia haasteita tämän kanssa, ja he ovat itse ehdottaneet muun muassa ajopäiväkirjan käyttämistä, valvontansa helpottamista, mutta tähänkin asiaan vaikuttaa vielä EU omasta näkökulmastaan. Tähänkin helpottaisi merkittävästi se, että sakkojen sijaan voisimme määrätä hallinnollisia seuraamuksia ja sitä kautta sitten myöskin helpottaa poliisin työtä siellä tien päällä.

16.16 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ahkerat, rehelliset suomalaiset kuljetusalan yrittäjät ja työntekijät pitävät Suomen pyörät pyörimässä. Ja kun täällä on annettu ymmärtää, että tässä ei olisi nyt mitään muuta vaihtoehtoa kuin vapauttaa näiden ulkomaisten halparekkojen tulo Suomeen, niin sehän ei pidä paikkaansa. Tanska toimii toisin, ja te tiedätte sen. Myöskin tämä ala on todennut, että ei tässä ole mitään pakkoa, ja itse asiassa perussuomalaiset vielä viime kaudella olivat sitä mieltä, että ei tässä ole mikään pakko liikkua. Ja itse asiassa eduskunnan lähetekeskustelussa liikenneministeri perusteli tätä linjausta, että hänen kätensä ovat sidotut, koska tässä on taustalla ministeri Soinin ajama linjaus EU:n ministerivaliokunnasta. Voisitteko nyt, ministeri Soini,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 67/2016 vp

kertoa, miksi teille on niin tärkeää vapauttaa ulkomaisten halparekkojen tulo Suomen teille, ja voisitteko kertoa, miksi kaikista asioista juuri tässä asiassa teidän mielestänne Suomen pitää olla EU:n mallioppilas?

16.17 Ulkoasiainministeri Timo Soini (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Toivoisin, että voisin vastata tähän kysymykseen edustaja Kasvin kysymyksellä, koska siinä se vastaus tuli. Me nimittäin haluamme turvata kaikilta osin suomalaisen kuljetusyrittämisen tulevaisuuden, ja se tulevaisuus edellyttää myös sitä, että me pystymme ulkomailla ympäristöystävällisesti, kestävästi toimimaan. Tämä on minun mielestäni erittäin tärkeää. Totta kai ongelmia on, mutta kas kummaa, tämä asia oli viime kaudella täällä, ja se on taas täällä, ja niin kauan kuin sitä ei hoideta, se on edelleen täällä. Mutta jos tämä asia nyt menee jengoilleen, saadaan näitä toimia. Aivan kuten ministeri sanoi, vinjettimaksu on yksi, siinä on ongelmia, talvirengaspakko toinen. Näitä pystytään kyllä hoitamaan.

Mutta vielä haluan sanoa, että edustaja Kasvi, teillä oli ydin, sekä kysymys että vastaus samassa kysymyksessä, mikä on poikkeuksellisen älykästä. (Naurua)

16.18 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Päätös on ollut hallituksen yhteinen päätös, joka on tehty EU-ministerivaliokunnan päätöksenteossa silloin kesäkuussa vuosi sitten. Olin tällä viikolla Luxemburgissa liikenneneuvostossa, jossa yhtenä keskusteluaiheena oli tuleva maantiepaketti ja siihen liittyvät sosiaaliset vaikutukset. Tässä osassa kokonaisuutta käytiin myöskin keskustelua kabotaasista. Suomi yhdessä 16 muun maan kanssa vastaa 3 prosentista kabotaasiliikennettä Euroopassa, Saksa merkittävästä määrästä, samoin Ranska — ne yhdessä yli puolesta. On selvää, että tästä käydään vielä syksyn aikana EU:ssa merkittävä keskustelu, mutta EU:n keskimääräinen viesti, etenkin pienten maiden viesti, on ollut se, että kabotaasia tulisi keventää, jotta nimenomaan pienten maiden kuljetukset saataisiin kilpailukykyisiksi myös ulkomailla.

16.19 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta pitkään ja hartaasti tätä asiaa pohti, ja jokainen kivi käännettiin, selvitäksiä saatiin. On todettava, etteivät nämä haitat, joita täällä nyt on esille tuotu, ole suinkaan yksiselitteisiä eivätkä kaikki ole sitä mieltä, että suomalainen työ tässä olennaisesti vaarantuu. Se on selvä, että tämä kabotaasiasetuksen muutos tai käyttöönotto on vakava asia ja siihen tulee suhtautua vakavasti. Kabotaasihan on tilapäistä liikennettä, ja nyt tämä kabotaasiasetus estää kansallisesti määrittelemästä, mitä on tilapäisyys. Kuitenkaan EU:n kabotaasiasetus, ei sano, mitä tämä tilapäinen liikenne on, ja kysymykseni onkin hallitukselle: voisiko hallitus ryhtyä toimiin ja selvittää, onko mahdollista vaikuttaa siihen, millä tavoin kabotaasiasetuksessa määritellään tämä tilapäisyys? Eli eksplisiittisempi määritelmä tälle käsitteelle.

16.20 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Kopra kysyi hyvän kysymyksen, ja kuten totesin, niin tällä viikolla EU:n liikenneneuvostossa käytiin epävirallisessa osuudessa keskustelua siitä, miten kabotaasia tulisi kehittää, miten sitä voitaisiin tarkentaa, mutta ennen kaikkea, miten voitaisiin huolehtia, että olisi yhtenäiset pelisäännöt, mutta myöskin yhtenäinen kilpailuolosuhde ja -tilanne kaikille kuljetusyrittäjille. Pienten maiden edustajat olivat ehkä enemmän

Pöytäkirjan asiakohta PTK 67/2016 vp

huolissaan siitä, miten heidän kuljetusalan yrittäjänsä olisivat kilpailukykyisiä laajemmin, kun taas Saksa ja Ranska molemmat haluaisivat tiukempia kabotaasisääntöjä.

Tässä yhteydessä varmasti tullaan keskustelemaan myös tilapäisyyden käsitteestä sekä siitä tarkemmasta määrittelystä. EU toki on itse ajamassa tavarantoiminnan ja henkilöiden vapaan liikkumisen periaatetta, jonka sisäpuolella sitten pyritään hakemaan pelisääntöjä myöskin kuljetustoimialalle.

16.21 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensimmäiseksi täytyy kyllä ihmetellä liikennevaliokunnan puheenjohtajan todistusta siitä, että hän epäilee tai esittää täällä syytöksiä siitä, etteivät valiokunnan jäsenet tiedä, mitä ovat päättäneet tai mitä ovat esittäneet. Jätimme perustellun vastalauseen, ja siitä kyllä varmasti puheenjohtajakin pystyy ymmärtämään, mistä olemme huolissamme.

Kuljetusala odotti nimenomaan liikennevaliokunnan puheenjohtaja Jalosen lupausten pohjalta, että tätä asiaa selvitetään tarkasti ja että tässä on työkaluja, joilla pystytään kuljetusalan yrittäjien elämää ja toimeentuloa jatkossa auttamaan. Me ihmettelemme, jos puhutaan tästä, että nyt täytyy heti toimia, kun tiedämme, ettei ole pakko toimia. Miksi meillä on nyt hätä? Te, ministeri Soini, ette ole suostunut odottamaan tämän asian kanssa pidemmälle, vaan olette halunnut tämän juuri heti. Meillä on tulossa Euroopasta tieliikennepaketti, joka voi (Puhemies koputtaa) kabotaasisäännöksiä uudelleen muuttaa.

Puhemies Maria Lohela: Mikä se varsinainen kysymys on?

Miksi kiirehditte? (Eduskunnasta: Soini, miksi kiirehditte?)

16.23 Ulkoasiainministeri Timo Soini (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Meillä Euroopassa pääomat, tavarat, ihmiset liikkuvat vapaasti. Haluatteko te, edustaja Kymäläinen, rajoittaa jotain näistä vapauksista, ja jos haluatte, mitä? (Eduskunnasta: Vastauspuheenvuoro!)

Puhemies Maria Lohela: Kyselytunnilla ei ensinnäkään käytetä varsinaisia vastauspuheenvuoroja vaan kyselytunnilla esitetään kysymyksiä, joihin ministerit vastaavat. Toisekseen, puhemies jakaa puheenvuorot parhaaksi katsomilleen henkilöille, jotka istuvat täällä ministeriaitiossa.

Kysymyksen käsittely päättyi.