

Täysistunto

Tiistai 21.6.2016 klo 14.00—0.59

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

Hallituksen esitys HE 143/2015 vp

Valiokunnan mietintö LiVM 17/2016 vp

Toinen käsittely

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Toiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 8. asia. Nyt voidaan hyväksyä tai hylätä lakiehdotus, jonka sisällöstä päätettiin ensimmäisessä käsittelyssä.

Keskustelu

0.12 **Satu Taavitsainen sd:** Arvoisa puhemies! Hyvät edustajakollegat! Suomen sisäinen kuljetus kulkuneuvolla, joka on rekisteröity toiseen maahan, tarkoittaa kabotaasia. Hallituksen esityksessä ehdotetaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia muutettavaksi niin, että siinä olevat kabotaasikuljetuksia koskevat Suomen kansalliset määritelmät kumotaan ja vain viitataan Euroopan unionin asiaa koskeviin säännöksiin. Suomen nykyisin mukaan kabotaasikuljetuksena pidetään nykyisten kansallisten määritelmien mukaan jokaista kuormanpurkua. Lisäksi kabotaasia saa harjoittaa vain väliaikaisesti, mikä tarkoittaa enintään kymmentä kuljetusta kolmen kuukauden aikana samalla autolla. Toistaiseksi voimassa olevaa sopimusta kabotaasikuljetuksista ei saa tehdä.

Keskeinen ero Suomen määritelmien ja EU-säännösten välillä on se, kuinka kuljetetut kuormat lasketaan. Suomessa erilliseksi kuljetukseksi lasketaan myös se, kun osa kuormasta puretaan matkan varrella. EU ei erottele tällaisia osakuormia, vaan kuljetus lasketaan yhdeksi kuormaksi, vaikka sitä vietäisiin eri paikkoihin. Lainmuutoksen jälkeen yhden kabotaasikuljetuksen aikana voisi tehdä useampia kuormanpurkuja eri paikkoihin. Myös kabotaasin väliaikaisuuden määritelmä poistuisi.

Arvoisa puhemies! Maanteiden tavaraliikenne on merkittävä verojen kerääjä ja maksaja. Alan 6 miljardin euron vuotuisesta liikevaihdosta tulee yritysten ja työntekijöiden maksamina veroina ja veroluonteisina maksuina 2,7 miljardia euroa yhteiskunnalle. Tällä hallituksen esityksellä on sen vuoksi erityisen suuri taloudellinen ja yhteiskunnallinen merkitys. Tämä hallituksen esitys ei edistä tavoitteita saada pienennettyä työttömyyttä ja saada lisää verotuloja.

Ministeri Berner sanoi eräissä haastattelussa, että kuljetusten avaaminen ulkomaiselle kilpailulle sujuvoittaisi kuljetuksia ja laskisi kustannuksia hyödyttäen elinkeinoelämää. Tällainen ajattelutapa ei tue suomalaisia, tavallisia pieniä ja keskisuuria kuljetusyhtiöitä. Tällä ulkomaisten rekkojen vapauttamisella ei saada aikaan edullisempia kuljetuksia Suomen teollisuudelle tai kaupalle, ellei kuljetusten edullisuus perustu Suomen työläinsäädän-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2016 vp

nön rikkomiseen ja kuskien halpuuttamiseen. Tästä eurooppalainen esimerkki kertoo karua kieltään: merkittävästi edullisempi palvelu syntyy lähinnä pelisääntöjen rikkomisen kautta, ja vilunkiveikot käärivät voitot.

Onkin ihan aiheellista kysyä, onko hallitus kääntänyt selkensä kotimaiselle kuljetusalalle ja aikooko se tehdä suomalaisista, ammattitaitoisista raskaan liikenteen kuljettajista ja yrittäjistä työttömiä. Alan heikentäminen tulee kasvattamaan valtion työttömyysmenoja ja pienentämään verotuloja. Sellainen politiikka, joka perustuu pienyrittäjien ja palkansaajien halpuuttamiseen, ei ole kestäväällä pohjalla. Se ei saa aikaan kasvua ja työllisyyttä. Ihminen, jolla ei ole varmuutta palkastaan, ei rakenna taloa, ei käytä rahaa yrityksiltä ostettaviin palveluihin, ei osta ja kuluta. Tällöin eivät pyörät pyöri, vaan ne pysähtyvät, niin kuin nyt on Suomessa osittain käynyt.

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 SDP:n esitysten mukaisesti. Tanska aikoo käyttää korttinsa. Yhteispeli asiassa Tanskan ja Suomen kesken toimi viime kaudella. Miksei enää ulkoministeri Soinin aikaan?

Arvoisa puhemies! Mielestäni Suomen ei missään nimessä pidä heittäytyä selälleen ja jättää peliä kesken. Pelottelu sakoilla ja vahingonkorvauksilla on turhaa, sillä niistä ei ole käytännössä riskiä. Ihmettelenkin tällaista lepsuilua, että ministeri Soini antaa Suomen pelata itsensä ulos vapaaehtoisesti. Nyt olisi pitänyt olla sinnikäs ja katsoa kortit EU:n kanssa loppuun saakka. Käytännössä Suomella ei ole riskiä taannehtivista sakoista tai vahingonkorvausvelvollisuudesta siinäkään tapauksessa, että Suomen säännöksistä löydetäisiin oikeudessa EU-asetuksen vastaisuutta. Euroopan unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan vahingonkorvausvastuu tulee kyseeseen vasta kolmen edellytyksen täytyessä:

- 1) Rikotun oikeusnormin tarkoituksena on antaa oikeuksia yksityisille.
- 2) Rikkominen on riittävän ilmeistä.
- 3) Yksityisille aiheutunut vahinko on välittömässä syy-yhteydessä rikkomiseen.

Tässä tapauksessa kyseiset edellytykset eivät täyty, sillä Suomen kansallinen lainsäädäntö ei ole suorassa ristiriidassa EU-asetuksen kanssa. Vahingonkorvaus ulkomaiselle yritykselle tulee kyseeseen vain siinä tapauksessa, että Suomi aiheuttaisi lainsäädännöllään todellista vahinkoa olemassa olevalle yritykselle. Lisäksi yrityksen tulee pohjata vahingonkorvausvaatimuksensa ja laskelmansa siihen, että se maksaisi Suomessa tehdystä työstä Suomen työlainsäädännön ja työehtosopimuksen mukaiset palkat ja korvaukset. Tämä viimeistään poistaa riskin vahingonkorvauksista.

Hallituksen olisi pitänyt pohtia ratkaisumalleja, joilla olisi haettu pysyvää, laajempaa ratkaisua itse ongelmaan ilman, että tehdään muutoksia heti omaan kansalliseen lainsäädäntöön. Tulossa oleva EU:n maantiepaketti olisi antanut tähän mahdollisuuden. Lähetettyjen työntekijöiden direktiiviin hallitus ei myöskään halunnut tehdä omia kansallisia tiukennuksia. On olemassa se vaara, että lähetettyjen työntekijöiden direktiivin soveltamisen myötä kabotaasikuljetuksia koskevaa EU-asetusta uudistetaan siten, että nyt hallituksen esittämä seitsemän päivän ja kolmen kuljetuksen sääntö avataan. Keikkojen lukumäärä poistunee, koska kuljetusmarkkinoilla katsotaan lähetettyjen työntekijöiden direktiivin so-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2016 vp

veltamisen myötä olevan täydellisesti samat pelisäännöt kussakin jäsenmaassa. Kyllä hallituksen olisi kannattanut, niin pitkään kuin mahdollista, pitää kiinni Suomen kansallisista säännöksistä sekä tehdä lähetettyjen työntekijöiden direktiiviin niin tiukka soveltaminen kuin mahdollista.

Puhemies! Me sosialidemokraatit jätimme valiokuntakäsittelyssä yhdessä vasemmistoliiton kanssa vastalauseen, ja esitän tämän hallituksen esityksen hylkäämistä.

0.21 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Hyvät kollegat! "Hei huomenta Suomi, hyvin pyyhkii. Sun poikas valvoo taas ja ahkeroi." Näin kuuluu Junnu Vainion suomentama suosikkikappale ahkerista kuljetusalan työntekijöistä ja yrittäjistä.

Olemme tulleet siihen päivään — tai pitäisikö sanoa yöhön — kun niin kutsuttu kabotaasilainsäädäntö on istuntosalissa toisessa käsittelyssä, ja huomenna pääsemme asiasta äänestämään. Vaiheet tämän hallituksen lakiesityksen kanssa ovat olleet kovin monisyiset ja -sävyiset. Puhumme alasta, jossa on 6 miljardin euron liikevaihto, josta lähes puolet tulee verotuottoina valtiolle. Ala työllistää 100 000 työntekijää. Kyseessä on siis hyvin merkittävä toimiala suomalaisessa yhteiskunnassa, ja viimeksi aamulla rekkaprotestin mielenilmaisussa Eduskuntatalon edessä kuulumme, että kansallisesta lainsäädännöstä luopuminen uhkaa jopa satoja kuljetusyrittäjiä sekä jopa tuhansia työntekijöitä.

Tällä hetkellä Suomessa on kabotaasi rajoitettu enintään kymmeneen kuljetukseen kolmen kuukauden aikana samalla autolla. Lisäksi jokainen kuormanpurku ja osapurku lasetaan erilliseksi kuljetukseksi. Nämä kansalliset säännökset hallitus on nyt valmis purkamaan. Hallituspuolueista on kuulunut, että he tekevät tämän kaiken, kuljetusalan kilpailukykyyn heikentämisen, harmaan talouden lisääntymisen ja liikenneturvallisuuden heikentämisen, EU:n tahdon vuoksi.

Kuten edustaja Taavitsainen jo totesi, ja haluan vielä sen toistaa, käytännössä Suomella ei ole riskiä taannehtivista sakoista tai vahingonkorvausvelvollisuudesta. Euroopan unionin tuomioistuimen vakiintuneen käytännön mukaan vahingonkorvausvastuu tulee kyseen väkään kolmen edellytyksen täytyessä, joista ensimmäinen on: rikotun oikeusnormin tarkoituksena on antaa oikeuksia yksityisille; toisena: rikkominen on riittävän ilmeistä; ja kolmantena: yksityiselle aiheutunut vahinko on välittömässä syy-yhteydessä rikkomiseen.

Komissio haastaa säännöllisin väliajoin milloin minkäkin jäsenmaan tuomioistuimeen siitä, ettei kaikkea lainsäädäntöä ole muutettu täysin EU:n tahdon mukaiseksi. Kuljetusala on tällä hetkellä suurissa vaikeuksissa koko Euroopassa juurikin epäterveiden työehtojen, pelisääntöjen noudattamattomuuden ja halpatyövoiman käytön johdosta. Tästäkin syystä kortit olisi pitänyt katsoa loppuun, niin kuin Tanska tekee. Lisäksi me tiedämme, että tie-liikennepaketti on komissiossa valmistelussa ja sen kautta tulee suuntaviivoja ja uudistuksia myös tähän käsittelyssä olevaan asiaan.

Arvoisa puhemies! Haluan pöytäkirjoihin kaksi seuraavaa merkintää: Kun käsitelimme tätä hallituksen esitystä ensimmäisessä käsittelyssä, edustajakollega Pakkanen totesi, että SDP:n ja vasemmiston yhteisessä vastalauseessa on väärää tietoa harmaan talouden resursseista. Asia on erikseen tarkistettu, ja vastalauseessa mainittu sitaatti on valitettavasti faktaa. Eli vuoden 2016 alusta harmaan talouden torjuntaan tarkoitettu erityismääräraha poistettiin hallituksen toimesta. Sitten toinen asia, joka kiistettiin hallituspuolueen kansanedustajan toimesta lakiesityksen ensimmäisessä käsittelyssä, oli poliisien resurssien vähentäminen hallituksen toimesta, jolla on myös merkityksensä liikennevalvonnassa ja seurannassa liittyen kabotaasiliikenteeseen. Nostin omassa puheenvuorossani esille poliisien vähentä-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2016 vp

misen vaalikauden aikana 6 500:aan. Tämä luku käy ilmi Poliisihallituksen hallintovaliokunnalle laatimasta selvityksestä hallituksen julkisen talouden esityksessä määritellyn määrärahatason vaikutuksista poliisien määrään, niin että totta oli tuokin luku.

Arvoisa herra puhemies! Mitä tulee alussa mainittuun monisävyiseen käsittelyyn, en malta olla mainitsematta kahta puheenvuoroa niiden monien ja monien ja lukuisten joukosta, joissa käsittelyssä olevaa asiaa on käsitelty. Liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Jalonen totesi Suomen Uutisissa 10. helmikuuta: "Kabotaasiesitys on nyt liikenne- ja viestintävaliokunnassa. Se käsitellään perusteellisesti koko eduskunnan voimin. Pitää löytää paras mahdollinen ratkaisu Suomelle ja suomalaisille kuljetusyrityksille." Toinen sitaatti liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsen Kopraltalta: "Pahimmillaan tämä voi johtaa siihen, että suomalaiset yritykset kilpaillaan ulos markkinoilta. Kabotaasin sallimisessa ei olisi pitänyt antaa näin helposti periksi."

Arvoisa puhemies! Kannatan edustaja Taavitsaista, että tämä hallituksen lakiesitys hylätään.

0.27 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! Haluan vielä siitä asiasta sanoa, että tässä kabotaasikeskustelussa on hyvin monessa puheenvuorossa viitattu siihen, että tästä kabotaasista kertovat tilastot osoittaisivat sen, että tämä olisi hyvin pientä täällä Suomessa. Mielestäni on kuitenkin tärkeää tuoda esille se, että nämä tilastot eivät ole kovin luotettavia. On myöskin hyvin tärkeää huomata se, että kun tätä kabotaasiajtoa on nyt tilastoitu tällä Suomen tiukalla kansallisella lainsäädännöllä, niin totta kai se on vähäisempää, koska sitähan me olemme toivoneet, että se ei olisi niin yleistä. Tällä tilastolla ei voi perustella sitä, että me voisimme tätä lakia nyt muuttaa, koska se ei olisi niin yleistä, koska veikkaan, että se tulee hyvinkin paljon yleistymään tämän lakimuutoksen jälkeen.

Arvoisa puhemies! Haluan vielä mainita sen, että monet perussuomalaiset ovat myös ennen vaaleja puhuneet kabotaasia vastaan samoin sanakääntein kuin me nyt tässä. Muun muassa kansanedustaja Juho Eerola sanoi näin: "Suomi kulkee kumipyörillä. Hoidetaan se myös jatkossa kotimaisin voimin. Kabotaasin salliminen Suomessa syö kotimaiset työpaikat. Vain äänestämällä voit vaikuttaa."

Puhemies! Haluan todeta tähän loppuun sen, että nyt ei ole meneillään taistelu äänestäjien sieluista vaan taistelu suomalaisista työpaikoista ja verotuloista ja nyt tässä hallituksen päätöksessä punnitaan veret, ketkä niitä ovat valmiita tosipaikan tullen puolustamaan.

Keskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.