

Helsinki 23.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

Asia: Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n (myöhemmin SKAL) lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

1. Hallituksen esitysluonnoksesta yleisesti

Liikennekaareen on koottu tavara- ja henkilöliikenteen markkinasäädökset. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla.

Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinoiden sanotaan olevan vahvasti säännelty ja julkisin toimin ohjatut. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveeseen kilpailun pohjalta.

Maanteiden tavaraliikenteen osalta luonnoksessa esitetty lähtökohta ei vastaa nykytilaa. Voimassa olevan maanteiden tavaraliikenteen toimilupalainsäädännön keskeisenä tarkoituksena on mahdollistaa terveet ja kilpailuedellytyksiltään tasapuoliset markkinat. Vaikka tavaroiden kuljettaminen korvausta vastaan pääsääntöisesti edellyttää toimilupaa, ei lupajärjestelmään itsessään sisälly markkinaehtoisien toiminnan vastaisia elementtejä. Lupajärjestelmä estää sellaisten toimijoiden tulon markkinoille, jotka eivät maineensa tai taloudellisen tilanteensa vuoksi ole soveltuvia tavaraliikenteen harjoittamiseen. Tällä taataan sekä tervettä kilpailua että laadukkaita kuljetuspalveluita.

Kun tavaraliikenteen lupalainsäädäntöä on kuluvalle vuosikymmenellä kehitetty, tavoitteena on ollut erityisesti harmaan talouden tehokkaampi torjunta. Hallituksen esitysluonnoksessa harmaan talouden torjuntaa käsitellään vain noin puolen sivun pituisesti 200 sivun kokonaisuudesta, vaikka viimeisten kuukausien aikana kokoontuneissa liikennekaarityöryhmissä osallistujien huomiot ovat pitkälti keskittyneet harmaan talouden ilmiöihin. Esitys ei sisällä vaikutusarviota muutosehdotusten vaikutuksista harmaaseen talouteen, jota voi pitää esityksen oleellisena puutteena. SKAL korostaa, että toisin kuin esitysluonnoksessa väitetään, harmaata taloutta ei torjuta liikennealalla pääasiassa sektoririippumattoman lainsäädännön turvin, vaan erityisen paljon viime vuosina säädetyillä tavaraliikennelain uusilla säännöksillä ja siihen liittyvällä yritysten valvonnalla.

Liikennelupa toimii tehokkaana motivaattorina yritykselle hoitaa yhteiskuntavelvoitteensa ja toimia nuhteettomasti liikennettä, yritystoimintaa ja työsuhdetta koskevien lakien suhteen. Myös lupavalvonta on tehokasta. Liiallisten verovelkojen vuoksi liikennelupa peruttiin vuonna 2014 yhteensä 331 yritykseltä ja vuonna 2015 yli 100 yritykseltä. Molempina vuosina yhteensä yli 1 000 yritystä maksoi verovelkansa pois joutuessaan liikennelupaan liittyvän valvonnan kohteeksi. Tällaiseen tehokkuuteen markkinoiden tervehdyttäjänä ja verorästien kerääjänä ei pysty sektoririippumaton lainsäädäntö ja sen valvonta. Vuosittain noin 60 yritystä saa hylkäävän päätöksen luvan hakemisen tai uusimisen yhteydessä, millä estetään kustannustehokkaasti epäterveitä ilmiöitä maanteiden tavaraliikennemarkkinoilla.

Liikennekaareissa liikennelupa nähdään lähinnä hallinnollisena taakkana, joka on esteenä palveluiden kehittämiselle. Maanteiden tavaraliikenteessä liikennelupa ei ole kehityksen este. Toimilupalainsäädännön tavoite tavaraliikenteessä ei esitysluonnoksesta poiketen ole vakiintuneiden elinkeinonharjoittajien aseman säilyttäminen, vaan markkinoiden toimivuuden parantaminen epäterveitä ilmiöitä karsimalla. Hallinnollista taakkaa on lähinnä aiheuttanut pakollinen yrittäjäkouluutus. Mikäli liikennekaariluonnoksen mukaisesti yhteisöluvan saamiseksi ei jatkossa tarvitse käydä pakollista kurssia, on luvan hallinnollinen taakka jatkossa erittäin kevyt niin yrityksille kuin luonnollisille henkilöille. Lupajärjestelmän hyödyt sen sijaan ovat suuret, mutta näiden hyötyjen käsittely on jäänyt esitysluonnoksessa vähäiseksi.

Hallituksen esitysluonnoksesta löytyvät vaikutusarviot eivät kaikilta osin ole tasapainoisia. Muutosten positiivisia, monesti epävarmoja vaikutuksia korostetaan ja uhat mainitaan ohimennen, jos ollenkaan. Liikennekaaresta puuttuu useita nykyisen tavaraliikennelain keskeisiä säädöksiä, mutta näiden muutosten vaikutuksia ei ole arvoitu lainkaan. Lainsäädäntöhankkeen tiukka tavoiteaikataulu ei saa aiheuttaa sitä, että kuljetusalan markkinoiden kannalta suuria muutoksia toteutetaan arvioimatta lainkaan niiden vaikutuksia sekä yrityksille että yhteiskunnalle.

SKAL esittää, että lainvalmistelua tuleekin jatkaa, kunnes tarvittavat vaikutusarviot on tehty erityisesti harmaan talouden osalta.

2. Maanteiden tavaraliikenteen kannalta keskeiset muutokset

2.1. Pienimuotoinen toiminta

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että liikennekaarta ei sovellettaisi lainkaan sellaiseen pienimuotoiseen toimintaan, jossa luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön kuljetustoiminnasta saadut korvaukset edeltävän 12 kuukauden

aikana eivät kokonaisuudessaan ylitä 10 000 euroa. Esitys on monella tapaa hyvin ongelmallinen.

Pienimuotoisen toiminnan poikkeus rajaisi esitysluonnoksen mukaan myös kuorma-autoilla tehtäviä kuljetuksia lupalainsäädännön ulkopuolelle. Tämä on EU-asetuksen 1071/2009 vastaista, sillä kyseinen normihierarkiassa kansallista lakia ylempänä oleva asetus määrää seuraavaa: ”Jäsenvaltiot voivat jättää tämän asetuksen kaikkien tai joidenkin säännösten soveltamisalan ulkopuolelle vain ne maantieliikenteen harjoittajat, jotka harjoittavat ainoastaan kansallista liikennettä, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.”

Pienimuotoisen toiminnan euromääräinen raja ei ota kantaa kuljetettaviin tavaroihin eikä kuljetusmatkan pituuteen, joten se on suoraan ristiriidassa EU-asetuksen kanssa. Pienimuotoisen toiminnan ulkopuolelle tulee joka tapauksessa yksiselitteisesti rajata kokonaisuutensa yli 3,5 tonnin ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavat kuljetukset.

Pienimuotoisen toiminnan rajan valvominen olisi käytännössä mahdotonta. Tien päällä tapahtuvassa valvonnassa tulisi pystyä toteamaan valvontahetkellä joko luonnollisen henkilön tai yrityksen edeltävän 12 kuukauden aikana kuljetustoiminnasta saadut korvaukset. Viranomaisella ei ole tähän keinoja, eikä kuljetuksista saatuja korvauksia voida kohtuullisella työllä edes tutkinnan keinoin selvittää, kun luonnollisella henkilöllä ei ole toimintaan liity kirjjanpitovelvoitetta. Yrityksen osalta liikevaihto tulisi perata auki lasku laskulta, jotta kuljetustoiminnan laajuus saataisiin selville. Näitä lupavaatimuksen porsaanreikiä on aikaisemmissa tavaraliikennelain muutoksissa johdonmukaisesti poistettu, minkä vuoksi ihmettelemme suuresti koko lupajärjestelmän nykyisiä hyötyjä syövää ehdotusta.

Esitysluonnoksessa ei ole arvioitu sitä, kuinka suuri osa niistä noin 60 yrityksestä, jotka eivät nyt saa liikennelupaa, vaikka sitä hakevat, tai niistä yli 100 yrityksestä, joilta liikennelupa on otettu vuosivalvonnassa pois, tulisi tämän pienimuotoisen toiminnan kautta markkinoille ja mikä vaikutus markkinoille tällä olisi. SKAL on varma siitä, että ehdotettu pienimuotoinen toiminta lisäisi merkittävästi harmaan talouden ilmiöitä maanteiden tavaraliikenteessä.

Käsityksemme on yhdenmukainen jäsenyritystemme kanssa, sillä jäsenille kohdistetun liikennekaaren vaikutuksia selvittäneen kyselyn mukaan vastanneista 78 % arvioi ehdotuksen lisäävän merkittävästi ja 18 % jonkin verran harmaata taloutta tavaraliikennemarkkinoilla. Vain 3 % vastanneista arvioi harmaan talouden vähenävän esityksen johdosta merkittävästi tai jonkin verran (liite 1).

Nyt kirjoitetussa muodossa pienimuotoinen toiminta sallisi saman henkilön kuljetavan usean omistamansa yrityksen kautta laillisesti ilman liikennelupaa 10 000 euron rajaan saakka per yksi yritys. Tämä olisi laillinen keino kiertää lupavaatimukset, ja näin tulisivat varmuudella toimimaan ne, jotka eivät täytä luvansaannin ehtoja esimerkiksi rikostaustansa vuoksi. Tästä syystä pienimuotoista toimintaa ei tule soveltaa lainkaan oikeushenkilöihin.

SKAL katsoo, että liikennekaareissa esitetyssä pienimuotoisessa toiminnassa on kyse liikennesektoria laajemmasta yhteiskunnallisesta kysymyksestä siitä, kuinka eri välitys- ja alustapalveluiden kautta tehtävään työhön yhteiskunnassa suhtaudutaan. Malli ravistelee perinteistä työnantaja – työntekijä –suhdetta jättäen esimerkiksi kysymyksen ihmisen eläketurvan karttumisesta vaille kunnon vastausta.

SKAL esittää, että pienimuotoinen toiminta poistetaan kokonaan liikennekaaresta ja alustapalveluiden kautta tehtävä työ käsitellään omana kokonaisuutena työ-, eläke- ja verolainsäädännössä.

2.2. Pakettiautoja ja traktoreita koskeva sääntely

Liikennekaareissa esitetään liikennelupavelvoitteen poistamista pakettiautoilta ja nopeudeltaan enintään 40 km/h traktoreilta. Kantavana ajatuksena on poistaa lainsäädännöstä ns. Suomi-lisät. Mielestämme liikennemarkkinoita merkittävästi muuttavaan lainmuutokseen ei tuo peruste ole riittävä. Ko. lainkohdat on eduskunta vakaasti harkiten säätänyt osaksi voimassa olevaa lainsäädäntöä, ja niiden poistamisen tulee olla tarkemmin harkittu sisältäen asiaan kuuluvat vaikutusanalyysit.

Liikennelupien keskeisenä tarkoituksena on varmistua liikenteen harjoittajan hyvämaineisuudesta ja taloudellisesta toimintakyvystä. SKAL katsoo, että nämä ovat tarpeellisia kuljetustoiminnan ehtoja myös pakettiauto- ja traktoriliikenteessä. Nyt esitetty muutos tarkoittaisi käytännössä sitä, että pakettiautoliikenteen harjoittamisessa esimerkiksi jatkuvasti toistuvat liikenneriikkomukset eivät olisi este kuljetustoiminnan harjoittamiseen. Lupavaatimuksen poistamisella olisi arvaamattomia ja negatiivisia vaikutuksia pientavaralogistiikkamarkkinoihin. Esitys on epä johdonmukainen, sillä taksiliikenteeseen lupavaatimusta ollaan jättämässä, vaikka kyse on yhtälailla kansallisesta säädöksestä eli ns. Suomi-lisästä.

Parhaillaan EU-tasolla pohditaan vakavasti yhteisölupavaatimuksen ulottamista EU-asetuksella myös pakettiautoille. Perusteena ovat ne lieveilmiöt, joita keinokeinen 3,5 tonnin luparaja on aiheuttanut. Kokonaisuudessaan 3,5 tonnia perustuva luparaja johtaa siihen, että kuljetuksia suoritetaan kuljetusten tehokkuuden

kannalta tarkoituksenmukaista pienemmällä kalustolla. Tällä on negatiivinen vaikutus myös ympäristöön ja kuljetusten energiatehokkuuteen.

Pakettiautojen liikennelupavaatimusten poistaminen avaisi Suomen ulkopuolella sijaitseville yrityksille mahdollisuuden toimia ammattimaisessa pakettiautoliikenteessä Suomen ulkopuolelle rekisteröidyllä pakettiautokalustolla. Tämä nakertaisi yhteiskunnalta verotuloja, joita luvanvarainen pakettiautoliikenne maksaa valtiolle arvonlisäveroineen noin 230 miljoonaa euroa vuodessa (Liite 2).

Nopeudeltaan enintään 40 km/h traktoreiden liikennelupavaatimusten poistaminen vaikuttaisi erityisesti maansiirtokuljetusmarkkinoihin. Suomessa on tällä hetkellä traktoriliikennelupia 1700 yrityksellä kaikkiaan 2 200 kappaletta. Maansiirtautoja on Suomessa liikennekäytössä yhteensä 5 400, joten traktorit ovat jo nyt merkittävä markkinatekijä maansiirtokuljetuksissa. Lupavaatimuksen poistamisen vaikutuksia ei ole arvioitu esitysluonnoksessa. Ajoneuvon nopeuteen perustuva luvanvaraisuuden raja saattaisi johtaa liikenteen sujuvuuden kannalta epätarkoituksenmukaiseen kuljetuskalustoon.

SKAL esittää pakettiautoille ja traktoreille seuraavaa lupamenettelyä, jolla alalletulon kynnystä voidaan madaltaa pakettiauto- ja traktoriliikenteessä liikennekaaren tavoitteiden mukaisesti ja niin, että samalla estetään haitallisten ilmiöiden lisääntyminen näillä ajoneuvoilla suoritettavissa kuljetuksissa:

- Kaikkien kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä tai nopeudeltaan enintään 40 km/h traktoreilla tavaraliikennettä harjoittavien tulisi hakea toimintaan lupa liikenteen turvallisuusvirastolta.
- Lupa olisi yrityskohtainen ja sen kriteerit olisivat seuraavat:
 - Yrityksellä tulee olla toimipaikka Suomessa. Vain tämä mahdollistaa työsuhteeseen liittyvien vaatimusten valvonnan.
 - Luvan myöntämisen kriteerit olisivat samat kuin taksiliikenneluvan myöntämisen kriteerit.
 - Yritykseen ja sen taustahenkilöihin sovellettaisiin hyvämaineisuusvaatimusta, kuten on säädetty liikennekaaren 1 luvun 7 ja 8 §:ssä.

Yhteisölupavaatimukseen verrattuna em. lupamallissa liikenteen harjoittajan ei edellytettäisi suorittavan tutkintoa ennen liikenteen aloittamista. Tämä poistaisi viimeisenkin kynnyksen alalle tuloon. Lupaprosessi olisi siis liikennekaaren tavoitteen mukainen, erittäin kevyt, ja se olisi vastaava kuin taksilupien myöntämisessä. Nykyisen tavaraliikennelupahinnoittelun perusteella, joka on täysin kustannusvastaavaa, toimijoille koituvat kustannuksen olisivat alle 20 euroa vuodessa.

SKAL esittää lisäksi, että yhteisöluvalla saisi harjoittaa taksiliikennettä, jolloin liikennekaaren tavoitteet ihmisten ja tavaroiden kuljettamisen yhdistämisestä saadaan toteutettua tavaraliikenteen harjoittajien osalta.

2.3. Liikenneyrittäjäkurssin pakollisuudesta luopuminen

Liikennekaareissa ehdotetaan luovuttavaksi nykyään pakollisesta liikenneyrittäjäkurssista. Esityksen mukaan kurssipakosta voidaan luopua, sillä kokeen hyväksytyt suorittaminen kertoo hakijan tiedoista ja taidoista riippumatta siitä, miten nämä tiedot ja taidot on saavutettu.

Yhteisöluvan saamiseksi nykyään pääsääntöisesti edellytettävä 140 tunnin koulutus antaa liikenteestä vastaavalle henkilölle kattavat tiedot sekä liikenteenharjoittamisesta että yritystoiminnasta. Tällä on positiivinen vaikutus niin liikenneturvallisuuteen kuin markkinoiden toimintaan.

SKAL ei vastusta kurssivaatimuksesta luopumista, koska sillä voidaan saavuttaa liikennekaaren tavoitteet alalietulokynnyksen madaltamisesta. Haluamme korostaa, että kurssivaatimuksen poistumisen seurauksena luvan saamisen on niin vaivatonta, ettei ole tarpeen erikseen sallia pienimuotoista toimintaa ilman liikennelupaa.

SKAL esittää, että tutkinnon tulee olla jatkossa niin vaativa, että sen läpäiseen voidaan aidosti katsoa hallitsevan asetuksessa edellytettävät aihealueet. Koetta ei tule siirtää sähköiseen muotoon pelkäksi monivalintakokeeksi, vaan sen tulee voida sisältää rakenteeltaan monimutkaisempia tehtäviä.

2.4. Lupakauden pituus kymmenvuotiseksi

Liikennekaareissa esitetään tavaraliikenneluvat myönnettäväksi jatkossa olemaan voimassa 10 vuotta. Tämä on kannatettavaa lupahallinnon keventämistä.

Liikennekaareen ei olla sisällyttämässä nykyisen tavaraliikennelain 21 b §:n vaatimusta siitä, että lupaviranomaisen tulee vähintään kerran kalenterivuodessa selvittää jonkin liikenneluvan myöntämisen edellytyksen osalta täyttävätkö lupahaltijat edelleen tämän edellytyksen. Tämän kohdan poistamisen vaikutuksia ei ole arvioitu esityksessä. Vuosittainen lupavalvonta on ollut lakisääteinen velvoite jo kolmen vuoden ajan ja tulokset siitä ovat olleet erittäin hyvät. Yhteiskunta on valvonnan ansiosta varmistanut miljoonien eurojen verotulot, ja vuosivalvonta on pystytty tekemään erittäin kevyin hallinnollisen kustannuksin.

Vuosivalvonnan lopettamiselle ei ole olemassa mitään asiallista perustetta. **SKAL esittää, että se tulee säätää osaksi liikennekaarta niin kuin se on nykyisessä tavaraliikennelaissa.**

2.5. Ajoneuvoa koskevat vaatimukset

Liikennekaaresta puuttuvat kaikki tavaraliikenteen ajoneuvoja koskevat vaatimukset, jotka on nykyään säädetty tavaraliikennelaissa.

Näitä valvonnan kannalta välttämättömiä vaatimuksia ovat:

- Velvollisuus pitää liikennelupa ajoneuvossa ja esittää se valvovalle viranomaiselle sekä tähän liittyvät rangaistuspykälät.
- Velvollisuus pitää kabotaasikuljetuksissa CMR-rahtikirja ajoneuvossa ja esittää se valvovalle viranomaiselle sekä tähän liittyvät rangaistuspykälät.
- Määräys, että luvanvaraisessa liikenteessä käytettävän ajoneuvon tulee olla luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa
- Vuokratun ajoneuvon käyttöön liittyvät määräykset, joilla estetään liikenneluvan vuokraus toiselle yritykselle
- Määräys ilmoittaa luvanvaraisessa liikenteessä käytettävä ajoneuvo ammatillisessa liikenteessä käytettäväksi
- Määräys rekisteröidä Suomen sisäisessä liikenteessä käytettävä ajoneuvo Suomeen 7 vuorokauden kuluessa maahantuonnista
- Määräys luvanhaltijan yhteystietomerkinnöistä ajoneuvossa

Liikenteen luvanvaraisuuden koko tarkoitus kiteytyy siihen, että kuljetuksen suorittaja, liikenneluvan haltija sekä ajoneuvon haltija tai vuokralle ottaja ovat yksi ja sama taho. Jos tästä perusedellytyksestä luovutaan, niin kuin nyt liikennekaaressa esitetään tehtäväksi, menettää koko lupajärjestelmä käytännössä merkityksensä. Pidämme hyvin erikoisena sitä, että tämän tason rakenteellista muutosta ei ole hallituksen esitysluonnoksessa käsitelty lainkaan eikä ole otettu kantaa siihen, miten liikenteen luvanvaraisuuden valvontaa käytännössä näiden muutosten jälkeen voisi tehdä.

SKAL vaatii, että nykyisessä tavaraliikennelaissa olevat ajoneuvoa ja asiakirjoja koskevat määräykset sisällytetään liikennekaareen.

2.6. Muutokset hyvämaineisuuden kriteereihin

Liikennekaaressa esitetään muutoksia hyvämaineisuuden kriteereihin suhteessa nykyiseen tavaraliikennelakiin. Jatkossa hyvämaineisuutta ei vaarantaisi se, että henkilö olisi viiden viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen rikoksesta.

SKAL ei kannata tätä muutosta erityisesti, kun lupaviranomaisella on hyvämaineisuuden osalta harkintavalta siitä, osoittavatko teot henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan liikennettä. Vankeustuomio ei siis kategorisesti aiheuttaisi hyvän maineen menetystä, mutta nyt esitetystä luonnoksesta vankeustuomio ei koskaan aiheuttaisi hyvän maineen menetystä.

Hyvämaineisuusvaatimus ei koskisi nykyisistä poiketen enää harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2007) tarkoittamalta organisaatiohenkilöltä. Tämä vaatimus otettiin mukaan tavaraliikennelakiin, keinona puuttua alalla ennen varsin yleisiin ketjukonkursseihin.

SKAL esittää, että hyvämaineisuusvaatimus tulee sisällyttää nykymuodonsaan myös liikennekaareen, sillä sen poisjättämiselle ei ole esitetty yhtäkään asiallista perustetta.

2.7. Poikkeukset liikennelupavaatimukseen

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että poikkeukset liikennelupavaatimukseen säädettäisiin jatkossa valtioneuvoston asetuksella. Kun kyse on lain soveltamisalasta, sitä ei ole perusteltua asettaa säädettäväksi lakia alemmalle säädösten tasolle.

SKAL esittää, että poikkeukset liikennelupavaatimukseen eli lainsoveltamisalan ulottuvuus tulee jatkossakin säätää laissa.

2.8. Muutokset ammattipätevyysvaatimuksiin

Lakia kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä esitetään muutettavaksi tavaraliikenteen osalta siten, että kuorma-auton määritelmään lisättäisiin täsmennyksenä ”tavarankuljetukseen tarkoitettu” ajoneuvo. Tällä halutaan vapauttaa ammattipätevyysvaatimuksista sellaisten ajoneuvojen kuljettajat, joilta vaaditaan C-luokan ajo-oikeus, mutta joiden käyttämillä ajoneuvoilla ei kuljeteta tavaraa. Näitä ovat esimerkiksi kuorma-auton alustalle rakennetut nostolava-autot.

SKAL ehdottaa, että ”tavarankuljetukseen tarkoitettua” muutetaan muotoon ”tavarankuljetukseen käytettävää”. Tällöin kulloinkin käytötarkoitus määritteli kuljettajalle ammattipätevyysvaatimukset myös silloin, kun ajoneuvo on kuorma-auto eli tavarankuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo.

3. Esityksen vaikutukset kuljetusmarkkinoihin

Hallituksen esitysluonnos on muuttamassa suuresti maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteen markkinoita. Näiden muutosten vaikutuksia yritystoimintaan on luonnoksessa käsitelty hyvin pintapuolisesti. Tämän vuoksi SKAL on yhdessä Taksiliiton kanssa pyytänyt ulkopuolista tahoa arvioimaan esitysluonnoksen vaikutuksia. Professori Petri Kuoppamäki, Avance Asianajotoimisto Oy ja RBB Economics laativat itsenäisen asiantuntijalausannon koskien tasavertaisia kilpailuedellytyksiä taksi- ja tavaraliikenteessä. Asiantuntijalausunto tullaan toimittamaan LVM:lle 27.5. klo 16 mennessä.

4. Lopuksi

Liikennekaari on valmisteltu hyvin nopealla aikataululla kirjoittaen kokonaan uudet markkinasäädökset tavaraj- ja henkilöliikenteeseen. Samalla nyt vallitsevaa säädöstilaa on muutettu poikkeuksellisen paljon jättämällä nykymääräyksiä pois lakiehdotuksesta ilman erityisiä perusteita.

Liikennekaarta ollaan säätämässä lainsäädäntöteknisesti siten, että olemassa oleva laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä kumotaan kokonaisuudessaan ja uuteen liikennekaareen sisällytetään vanhan lain vaatimuksia vain osittain. SKAL korostaa, että nykyisessä tavaraliikennelaissa olevat määräykset ovat pitkän kehityksen tulos ja kaikilla määräyksillä on oma tarkoituksensa. Nykyisessä laissa olevia kohtia, kuten ajoneuvoa koskevat vaatimukset, ei tule poistaa ilman huolellista arviointia siitä, mitä kaikkia seuraamuksia poistamisella olisi.

Näkemyksemme mukaan liikennekaariluonnosta tulee muokata vielä huomattavilta osin ennen sen saattamista eduskuntakäsittelyyn. Nykymuodossaan hallituksen esitysluonnos antaa puutteellisen kuvan eduskunnalle muutosten vaikutuksesta. Toivomme avointa ja aitoa sidosryhmien kuulemista varsinaista hallituksen esitystä muodostettaessa.

Kunnioitavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut

Liitteet

1. SKAL:n jäsenkysely liikennekaaresta
2. Laskelma luvanvaraisen pakettiautoliikenteen verotuloista