

Asia: VN/19415/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnoksesta laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (Kuljetusalan sääntelytoimet)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Hallituksen esityksen luonnos linja-autoliikenteen kansallisesta kabotaasisääntelystä on erittäin kannatettava. Tällaista sääntelyä on alalla toivottu pitkään. On siis erityisen tärkeää, että hallituksen esitys etenee nopeasti ja että sääntely koskee säännöllistä liikennettä, säännöllistä erityisliikennettä ja satunnaisliikennettä. Esityksen tueksi on nyt myös EU-tuomioistuimen linjaus, joka käsityksemme mukaan sopii hyvin yhteen esityksen tavoitteiden kanssa.

Kabotaasisääntelyn rinnalla on tärkeää korostaa, että kaiken linja-autoliikenteen harjoittaminen Suomessa ja muutoinkin EU-alueella on säänneltyä mutta lähtökohtaisesti vapaata liiketoimintaa ja siten elinkeinovapauden piirissä huolimatta nyt esitetyistä muutoksista. Jokainen Suomen markkinalla toimiva yritys voi sijoittautua Suomeen ja noudattaa täällä voimassa olevaan sääntelyä. Tähän nähden on tasapuolisen ja terveen kilpailun kannalta eduksi, jos kilpailutekijöistä yhtäläiset kustannuskilpailukykyedellytykset ovat yhtäläiset kaikille yrityksille.

Kustannuskilpailukykytekijöistä keskeisimpiä ovat henkilöstön palkkaus ja muut työsuhteen ehdot, valmisteverotus eli käytännössä polttoaineen hinta, liikennevakuutusten kohtaanto (riskit ja niiden kustannusvaikutukset yritys- ja yhteiskunnallisella tasolla), kaluston hankinnat ja kunnossapito Suomen vaatimusten mukaisesti ja vastuullisuus sen kaikissa ulottuvuuksissa.

Hallituksen esityksen luonnokseen on konkreettisina kysymyksinä tulleet esiin muun ohella

- kansallisen kabotaasisääntelyn yksiselitteinen soveltaminen asetuksen 1073/2009 artiklan a-, b- ja c-alakohdissa tarkoitettussa liikenteessä

- lähtömaavaatimuksen asettaminen suhteessa vain yksittäisen valtiorajan ylitykseen, kuten myös on Traficomin lausunnossa esitetty sääntelyn täsmentämistä
- kabotaasisääntelyn soveltaminen myös reittiliikenteeseen
- määräaikojen laskentaperusteet sallitun kabotaasin osalta laskentajaksojen sisällä suhteessa yksittäisiin maassaolojaksoihin (30 / 7 päivää), erityisesti vaatimus 23 päivän karenssiajasta
- mahdollisten alihankintaketjujen ja kustannusosatekijöiden tehokas sääntely
- valmisteverotuksen mahdollinen kiertäminen täällä käytettävissä polttoaineissa
- viranomaisvalvonnan tehokkuus lakia sovellettaessa
- sanktiojärjestelmän ennalta- ja erityisestävä vaikutus rajoitusten tehokkuuden turvaamiseksi, kuten hallinnollisten seuraamusten vieläkin korkeampi taso ja kohdistaminen kaikkiin yksittäisiin tekoihin

Sääntelyn tehokkuuden kannalta olisi parempi, että näistä säädettäisiin tarkemmin lain tasolla ja/tai esityksen perusteluissa sen sijaan, että liian monia tulkintakysymyksiä jätettäisiin soveltamiskäytännössä ratkaistaviksi.

Viranomaisyhteistyössä kiinnittäisimme huomiota myös riskiarvioon siitä, voiko kabotaasiliikenteeseen liittyä myös muuta riskiyrityksille kohdistettavaa valvontatarvetta liikenneturvallisuuden taikka yleisesti harmaan tai jopa mustan talouden osalta (Poliisi, tulli, rajavartiolaitos).

Mäkilä Mika
Linja-autoliitto ry