Daniela Korpela/Rekkaprotesti.fi

Puh: 046 5445 544
info@rekkaprotesti.fi

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskuntakatu 4, Helsinki

ASIANTUNTIJALAUSUNTO 25.2.2016

Viite: Asiantuntijalausunto HE 143/2015 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 6a §:n muuttamisesta.

”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.”

Asiantuntija Korpela: "Miksi Suomen kansalliset määritelmät pitäisi kumota? Kaikilla Euroopan mailla on omia, erillisiä kansallisia määritelmiä. Euraasian kabotaasilaki on jo astunut voimaan ja odotettavissa on, että Brysselissä tullaan tekemään uusia säädöksiä siihen liittyen. Suomella on erityinen historia ja asema Venäjän naapurimaana ja kabotaasikuljetusten vapauttaminen saattaisi ajaa Suomen poliittisen tilanteen hyvin vaikeaan asemaan. Kuljettajana tiedän tapahtuneeksi aikaisemmin jopa väkivaltaisia yhteenottoja suomalaisten ja venäläisten kuljettajien välillä. Suomen sijainti Euroopan pohjoisimpana valtiona asettaa maamme Euroopassa erityisasemaan. Täysin vapautettuna Euraasian kabotaasiliikenteellä saattaa olla arvaamattomat seuraukset.

Muun muassa myös Tanska ajaa omia kansallisia määritelmiään kabotaasilakiin liittyen juuri samanaikaisesti.

Eduskunnan lähetekeskustelussa kabotaasilaista kaikki kansanedustajat, puolueesta riippumatta, vastustivat lakiesitystä. Huolimatta Brysselin sakkorangaistuksen uhasta, he pyysivät yhtenäisesti, että lakialoite vedettäisiin pois ja siirrettäisiin odottamaan Brysselin maaliikenneselvitystä 2017. Kysymys on kansallisesta oikeudesta tulkita EU kabotaasiasetusta maamme olosuhteiden mukaisesti. Niin toimii jokainen EU valtio.

Kabotaasiasetus EU:ssa toteutettiin hyvin kevein perustein, Siim Kallas (Viro) aloitteesta, hänen ollessaan EU Liikennekomissaarina. Asia runnottiin läpi kiireellä, käyttämättä riittävästi asiantuntijoita. Vuosia rakennettu Euroopan raskaan kaluston turvallisuusjärjestelmä on romutettu ja sen korjaamiseen menee vuosia. Länsi-Euroopan ammattikuljettajia pakotetaan kohtuuttomaan ammatilliseen koulutukseen joka kolmas vuosi, edes lentäjiltä ei vaadita sellaista. Todellisuudessa Itä-Euroopan kuljettajia pitäisi kouluttaa, mutta käytännössä tilanne on ajautunut siihen, että täysin kouluttamattomat Itä-Euroopan kuljettajat ajavat väärennetyillä kuorma,- ajo,- ja ajoneuvopapereilla Manner-Euroopassa ilman sanktioita, puhumattakaan rekkaonnettomuuksista, joita tulee vastaan useita päivittäin kabotaasiliikenteen alettua Euroopassa.

Jo nykyisten, voimassa olevien kabotaasilakien ja -asetusten valvonta on vaikeutunut huomattavasti mm. poliisin ja tullin resurssien toistuvien vähentämisien vuoksi sekä rikkeistä annettavat sanktiot ovat Suomessa ”naurettavan” pieniä esimerkiksi muihin Pohjoismaihin verrattuna, ei valvonta tule lainkaan helpottumaan, jos uusi laki astuu voimaan. Tällä on suuri merkitys tieliikenteemme turvallisuuteen.

Suurilla kansainvälisillä kuljetusyrityksillä on tavoitteenaan vallata markkinat ja luoda alan protectionismiä, polkumyyntiä, joka on kielletty myös Suomen laeissa. Ensin hintoja laskemalla vallataan markkinat ja kun markkinat on vallattu reaalimonopoliasemassa, hintoja voidaan nostaa rajattomasti, koska tervettä kilpailua ei ole. Nämä suuryritykset luovat kohtuuttoman direktiiviviidakon, jota eivät pysty mitkään muut yritykset toteuttamaan. Suuryrityksillä on lobbaajansa Brysselissä, jonka kautta luodaan lisää asetuksia, valvontaa, vaaditaan tekemään kohtuuttomia keskusjohtoisia investointeja niin, että kilpailijoiden pääseminen alalle vaikeutuu. Vähän kerrallaan valtiot menettävät kansalliset pienet ja keskisuuret yrityksensä ja ovat suuryritysten talutusnuorassa.

Kuljetuskustannukset ovat huomattava osa kaikkien tavaroiden hinnoissa ja vaarana onkin, että Euroopan vapaan liikkuvuuden nimissä, kabotaasiasetuksella tehdään historian suurin taloudellinen puhallus, koska kuljetuskustannuksissa liikkuvat miljardit eurot. Suomessa taas Pk-yritykset ovat yrityssektorin selkäranka, niin myös kuljetusalalla. Suomen kansallisella lainsäädännöllä takaamme tämän yrityssektorin ja koko Suomen selkärangan.

Toisaalta mieleeni tulee, että eiköhän Suomessa ole jo riittävästi työttömyyttä. Eikö olisi jo aika tukea Suomen työtä tekeviä rehellisiä ihmisiä, Suomen kuljetusalaa, suomalaisia kovaa työtä tekeviä kuljetusalan yrittäjiä ja kuljettajia.

Daniela Korpela
Ajoneuvoyhdistelmäkuljettaja

Asiantuntija
Rekkaprotesti.fi
25.2.2016