Helsinki 25.2.2016

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry sekä Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry haluavat lausuntoaan hallituksen esitykseen 143/2015 vp esittää kunnioittavasti seuraavaa.

Suomen kansallinen lainsäädäntö kabotaasikuljetuksissa

Kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan kansallista, eli Suomen sisäistä liikennettä, jota tilapäisesti harjoitetaan toiseen EU-/ETA-maahan rekisteröidyllä ajoneuvolla. EU-asetuksen 1072/2009 mukaan kabotaasikuljetusten suurin sallittu määrä Suomeen päättyvän kansainvälisen kuljetuksen jälkeen on kolme kuljetusta yhden viikon aikana.

EU-asetuksessa ei ole määritelty tarkemmin kabotaasikuljetusten tilapäisyyden ehtoja eikä kuljetusta, minkä vuoksi Suomi on tarkentanut kabotaasiliikenteen tilapäisyyden ja kuljetuksen määritelmää EU-asetuksen puitteissa laissa kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä.

Nykylainsäädännön mukaan kabotaasikuljetuksia saa Suomessa suorittaa enintään kymmenen kuljetusta kolmessa kuukaudessa samalla autolla, ja yhtenä kuljetuksena pidetään yhtä kuorman purkamista. Kuljetuksen yksiselitteinen määritteleminen lain tasolla on kabotaasiliikenteen valvonnan kannalta välttämätöntä. Säännösten on oltava yksiselitteisiä myös sen vuoksi, että Suomessa kuljetuksen tilaajalla on oikeudellinen vastuu sakkorangaistuksen uhalla kabotaasikuljetuksen laillisuudesta.

Hallitus esittää (HE 143/2015 vp) nyt näiden määritelmien poistamista Suomen kansallisesta lainsäädännöstä. Muutosesityksen taustalla on komission näkemys siitä, että Suomen lainsäädäntö olisi kansallisten täsmennysten osalta EU:n säännösten vastainen. Suomi on aiemmin tietoisesti ollut komission kanssa eri mieltä, ja perustellut kielteisen kantansa komissiolle. Suomen perusteet ovat kestävät, ja niitä on syytä puolustaa edelleen.

Suomen on puolustettava kansallista lainsäädäntöään

Allekirjoittaneet maanteiden tavaraliikenteen järjestöt esittävät huolensa muutosesityksen vaikutuksesta suomalaisten kuljetusyritysten kilpailuedellytyksiin ja Suomen talouteen. Esitetty muutos olisi omiaan avaamaan kuljetusmarkkinoita harmaalle taloudelle. Myös kabotaasikuljetuksissa tulee Suomessa kuljettajalle maksaa Suomen työlainsäädännön ja yleissitovan kuorma-autoalan työehtosopimuksen mukainen palkka. On kuitenkin yleisesti tiedossa, että näin ei tehdä. Halvemman palkkatason EU-maista tulevat yritykset toimivatkin tällöin vastoin Suomen työlainsäädäntöä kabotaasikuljetuksia suorittaessaan. Tämä johtaa kaksiin eriarvoisiin markkinoihin maanteiden tavaraliikenteessä.

Hallituksen esityksen mukaiset muutokset yksiselitteisten määritelmien poistamisesta myös heikentävät kabotaasiliikenteen valvontamahdollisuuksia merkittävästi, millä voi olla arvaamattomia vaikutuksia kuljetusmarkkinoihin.

Suomen tulee puolustaa lainsäädäntöään tarvittaessa Euroopan unionin tuomioistuimessa. On syytä korostaa, että Suomella ei ole riskiä taannehtivista sakoista tai vahingonkorvausvelvollisuudesta siinäkään tapauksessa, että Suomen säännöksistä löydettäisiin oikeudessa EU-asetuksen vastaisuutta. Euroopan unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan vahingonkorvausvastuu tulisi kyseeseen vasta kolmen edellytyksen täyttyessä:

1. rikotun oikeusnormin tarkoituksena on antaa oikeuksia yksityisille
2. rikkominen on riittävän ilmeistä
3. yksityiselle aiheutunut vahinko on välittömässä syy-yhteydessä rikkomiseen

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

Asialla on erityisen suuri yhteiskunnallinen merkitys sekä kansallisen huoltovarmuutemme että valtion talouden kannalta. Maanteiden tavaraliikenne on merkittävä verojen kerääjä ja maksaja. Alan kuuden miljardin euron vuotuisesta liikevaihdosta palautuu yritysten ja työntekijöiden maksamina välillisinä ja välittöminä veroina ja veroluonteisina maksuina lähes puolet valtiolle. Tällä muutoksella ei saada aikaan edullisempia kuljetuksia Suomen teollisuudelle tai kaupalle, ellei kuljetusten edullisuus perustu Suomen pakottavan työlainsäädännön rikkomiseen.

Esitämme kunnioittavasti, että eduskunta pidättäytyy säätämästä hallituksen esityksessä 143/2015 olevia muutoksia siihen saakka, kunnes Suomen kansallisten säännösten EU-oikeudellinen asema on arvioitu EU-tuomioistuimessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
asiantuntijapalveluiden päällikkö

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry

Mari Vasarainen
toimitusjohtaja

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

Marko Piirainen
puheenjohtaja

Harri Pasanen
2. varapuheenjohtaja