26.1.2023

Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

# Asia: O 55/2022 vp liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutuksista (EV 27/2017 vp)

Pyydettynä lausuntona Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry antaa lausunnon liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutuksista. SKAL tarkastelee asiaa maanteiden tavaraliikennettä harjoittavien yritysten näkökulmasta.

**Liikennepalvelulain tavoitteet**

Lausuntopyynnön kohteena olevan muistion mukaan liikennepalvelulailla oli seuraavia pidemmän aikavälin tavoitteita, joihin pyrittiin lainsäädännön tukeman muutosprosessin kautta:

- Liikennejärjestelmätason muutoksen tukeminen, jossa liikenteestä tulee nykyistä enemmän käyttäjien tarpeisiin vastaava palvelu, jossa eri liikennemuodot ja niitä koskeva tieto toimivat saumattomasti yhteen.
- Toimivien liikennemarkkinoiden luominen, johon pyrittiin muun muassa poistamalla markkinoille tulon esteitä ja kilpailua rajoittavaa sääntelyä.
- Uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotto liikennesektorilla, mitä pyrittiin tukemaan muun muassa luomalla edellytykset avoimen datan ja tietovarantojen paremmalle hyödyntämiselle.
- Eri liikennemuotoja koskevan sääntelyn kokoaminen yhtenäiseksi lakikokonaisuudeksi, jotta liikennejärjestelmää olisi helpompi tarkastella yhtenä kokonaisuutena.
- Liikennejärjestelmän kustannustehokkuuden lisääminen ja ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaaminen muun muassa kaluston tehokkaammalla käytöllä.

SKAL arvioi näiden tavoitteiden toteutumista maanteiden tavaraliikenteen näkökulmasta seuraavasti.

- Ammattimaisessa tavaraliikenteessä palvelun lähtökohtana on kautta aikojen ollut sen asiakkaiden - teollisuuden, kaupan ja kuluttajien - tarpeet. Kyseessä on liikevaihdoltaan lähes 7 miljardin euron palveluelinkeino. SKAL ei tunnista, että liikennepalvelulaki olisi lisännyt tavarankuljetuspalveluiden käyttäjälähtöisyyttä tai tiedon kulkemista liikennemuotojen välillä.
- Tavaraliikenteen puolella markkinoille tulon esteitä poisti erityisesti aiemmin pakollisen noin 17 päivän mittaisen liikennelupakurssin poistaminen osana liikenteestä vastaavaksi henkilöksi pätevöitymistä. Tämä muutos ei kuitenkaan merkittävästi ole lisännyt uusien liikenneluvanhaltijoiden määrää tavaraliikenteessä. Pakettiautojen lupavaatimuksen korvaaminen rekisteröitymisvelvoitteella oli vaikutukseltaan hyvin pieni lisäten toisaalta hallinnollista taakka osalla yrityksistä.
- Liikennepalvelulain johdosta tavaraliikenteessä ei merkittävässä määrin ole otettu käyttöön uusia liiketoimintamalleja.
- Liikennepalvelulailla ei ole ollut vaikutusta tavaraliikenteen kustannustehokkuuteen.

SKALin arviota vastaavasti muistiossa todetaan, että liikennepalvelulailla itsessään ei ole ollut kovin merkittäviä vaikutuksia tieliikenteen tavarakuljetuksiin tai linja-autoliikenteeseen. Muistion mukaan liikennepalvelulailla poistettiin tavaraliikennelupavaatimus kevyemmiltä ajoneuvoilta, ja muuttopalveluita ja muuta posti-, jakelu- ja kuriiritoimintaa harjoittavien yritysten määrä on sen jälkeen kasvanut. Liikennepalvelulaki vaikuttaa muistion mukaan parantaneen näiden yritysten toimintaedellytyksiä, samoin pakettiautoilla tehtävä ammattimainen kuljetus on helpottunut.

SKAL ei jaa muistiossa esitettyä arviota siitä, että liikennepalvelulaki olisi helpottanut pakettiautoilla tehtävää ammattimaista kuljettamista. Liikennepalvelulain lopputuloksena on järjestelmä, jossa sekä kevyellä että raskaalla kalustolla kuljetuksia suorittava voi tarvita kolme eri lupaa:

- Tavaraliikennelupa kuorma-autoliikenteeseen
- Rekisteröityminen Traficom:iin pakettiautoliikenteen osalta
- Kevyt tavaraliikennelupa pakettiautoilla suoritettavaan kansainväliseen liikenteeseen

Suurella osalla yrityksiä hallinnollinen taakka lisääntyi, kun hallittavia viranomaisprosesseja liikenteeseen liittyen on kolme aiemman yhden sijaan. SKAL toistaakin esityksensä siitä, että toimilupajärjestelmää olisi yksinkertaistettavissa palauttamalla pakettiautoille liikennelupavaatimus. Tällä muutoksella olisi harmaata taloutta torjuva vaikutus.

**Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä vs. liikennepalvelulaki**

Tavaraliikenteen vanha lupasäädös, laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä, oli lakiteknisesti hyvä ja selkeä. Siinä oli 8 lukua ja 35 pykälää. Liikennepalvelulaissa on kahdeksan osaa, 34 lukua ja 271 pykälää. Yhteen lakiin on yhdistetty valtava määrä yritys- ja kansalaisnäkökulmasta toisistaan riippumattomia säädöksiä. Liikennepalvelulaissa esimerkiksi luvanvaraisen tavaraliikenteen ja lentoliikenteen säädöksiä on samassa laissa yhtenevine termeineen, mikä vaikeuttaa säädösten yleistä tietämystä. Laaja laki on usein eduskunnan käsittelyssä ja sen ajantasaisista määräyksistä on haastavaa pysyä selvillä.

Liikennekaari-hankkeen yhtenä tavoitteena oli norminpurku ja ns. Suomi-lisien poistaminen säädöksistä. Tämä johti siihen, että eri harmaan talouden torjuntaan aikoinaan luotuja säädöksiä poistettiin laista, mikä teki harmaan talouden torjunnasta vaikeampaa. Sittemmin niitä on palautettu takaisin säädöksiin. Liikennepalvelulakia säädettäessä vähäteltiin toimilupalainsäädännön merkitystä harmaan talouden torjunnan kannalta. Yhtenä esimerkkinä poistetuista ja sittemmin lakiin palautetuista säädöksistä on luvanvaraisessa liikenteessä käytettävän ajoneuvon haltijuutta koskeva määräykset.

Yhteenvetona SKAL lausuu seuraavaa:

- Toimilupalainsäädännön keskeisiä tavoitteita on harmaan talouden torjunta ja tasapuolisten kilpailuedellytysten takaaminen. Nämä tavoitteet eivät olleet keskeisiä liikennepalvelulakia valmisteltaessa.
- Säädösten laatu ja selkeys tulee olla keskeinen tavoita. Normien purkaminen itsetarkoituksena voi johtaa säädösten laadun heikkenemiseen ja tosiasiallisten valvontamahdollisuuksien pienenemiseen.
- Hyvin laajojen kokonaisuuksien kokoaminen yhden lain sisään vaikeutta lain tulkintaa yritys- ja kansalaistasolla. Erillislakien hyvänä puolena on niiden selkeys lukijalleen.
- Lakia valmisteltaessa on tärkeää ottaa huomioon eri osapuolten esittämät vaikutusarviot ja peilata muutoksia niiden valossa riippumatta siitä, millaisen sisällön laki poliittisen päätöksenteon myötä lopulta saa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut