

HE 172/2003 ja eräät maantiekuljetukset Suomessa

EU:n laajentumisneuvottelujen yhteydessä on uusien jäsenmaiden liittymissopimukseen kirjattu selkeät siirtymäsäädökset toisen jäsenmaan sisäisen liikenteen (nk. kabotaasiliikenne) harjoittamisen osalta. Kabotaasin määräaikaisen kieltämisen tarkoituksena on estää äkillisten markkinahäiriöiden syntyminen ja varata kuljetusmarkkinoille aikaa kustannuserojen tasoittamiseen. Valtaosalla uusista jäsenmaista siirtymäkausi on 2+2+1 vuotta, Puolan ja Unkarin tapauksissa 3+2 vuotta ja Maltan, Kyproksen ja Slovenian osalta siirtymäkausia ei liittymisen yhteydessä asetettu.

Vaikka kabotaasiliikenne on siis pääsääntöisesti kiellettyä, on sisäinen liikenteemme avautumassa tietyissä tapauksissa jo 1.5.2004 lukien. Laki eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista (440/2000) mahdollistaa uusiin EU – jäsenmaihiin sijoittautuneiden tavaraliikenteen kuljetusyritysten toiminnan Suomessa muun muassa siten, että ne voivat suorittaa Suomeen yli 100 km etäisyydeltä meriteitse tulevien irtoperävaunujen ja konttien maantiekuljetusosuuden 150 km etäisyydelle satamasta.

Linja-autojen satunnaista tilausajoliikennettä harjoittavilla, uusista jäsenmaista tulevilla yrityksillä, on myös vastaavan kaltainen oikeus. Henkilöliikenteen järjestely poikkeaa kuorma-autoliikenteestä kuitenkin siten, ettei sille ole asetettu mitään etäisyysperusteista rajoitusta.

Allekirjoittaneet maantiekuljetusaloja edustavat elinkeinopoliittiset järjestöt ja työmarkkinajärjestöt ovat äärimmäisen huolestuneita siitä, miten mainitut poikkeukset kabotaasikiellosta vaikuttavat kansallisiin kuljetusmarkkinoihimme. **On itsestään selvää, etteivät kuorma-autoliikenteen ja linja-autoliikenteen yritykset kestä ennakoimatonta kilpailutilannetta, jossa Suomen ulkopuolelta tulevat yritykset voisivat toimia kansallisilla markkinoillamme oleellisesti alemmin kustannuksin.** Se johtaisi vääjäämättä suomalaisyritysten poistumiseen alalta, kansallisen työllisyystilanteen heikentymiseen kuljetusalalla, epäterveeseen hintakilpailuun sekä sen myötä heikentyneeseen liikenne- ja työturvallisuuteen.

Palkka- ja työvoimakustannusten ero suomalaisten ja uusista EU –valtioista tulevien kuljetusyritysten välillä on toistaiseksi erittäin suuri. **Jotta tasavertainen kilpailu kansallisilla kuljetusmarkkinoillamme kyettäisiin turvaamaan, esitämme mainituissa kuljetuksissa toimiville, uusien EU –jäsenmaiden kansalaisille työlupapalveloitetta vastaavaksi ajaksi kuin työvoiman vapaata liikkuvuutta rajoitetaan Suomen ja tulokasmaiden välillä.** Työlupamenettelyn turvin varmistetaan samojen työehtojen noudattaminen Suomessa tehtävään työhön riippumatta siitä, mistä maasta työnantajana toimiva kuljetusyritys on peräisin.

Näin ollen ehdotamme lakiin Tsekin, Viron, Latvian, Liettuan, Unkarin, Puolan, Slovenian ja Slovakian kansalaisten ansiotyön edellytyksistä tehtäväksi seuraava lisäys:

1 §, uusi 3 momentti:

Sen lisäksi mitä ulkomaalaislain 81 § 2 momentin 6 kohdassa on säädetty, oleskelulupa vaaditaan aina sellaiselta 1 momentissa tarkoitelta kuljettajalta, jonka palkannut tai työvoiman vuokraussopimuksen nojalla käyttämä tai omistama kuljetusyritys suorittaa Suomessa

1) ainoastaan maantieosuuden kuljetuksessa, jota tarkoitetaan laissa eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista (440/2000), tai

2) kuljetusta, jota tarkoitetaan edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa, annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 12/98.

Toivomme, että Suomen eduskunta päätyy lakia säättäessään esittämäämme ratkaisuun, joka turvaisi suomalaisen kuljetuselinkeinon toiminta- ja työllistämismahdollisuudet laajentumisen yhteydessä.

Kunnioittaen

SUOMEN KUORMA-AUTOLIITTO RY

Seppo Sainio
toimitusjohtaja

AUTOLIIKENTEEN TYÖNANTAJALIITTO RY

Hannu Parvela
toimitusjohtaja

LINJA-AUTOLIITTO RY

Heikki Kääriäinen
toimitusjohtaja

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITTO RY

Timo Rätty
puheenjohtaja