



Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry  
PL 30 (Eteläranta 10)  
00131 Helsinki

**LAUSUNTO**

1 (2)

28.4.2009

Liikenne- ja viestintävaliokunta

00102 Eduskunta

VIITE: HE 32/2009 - Kabotaasi

**LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ LAIKSI KAUPALLISISTA  
TAVARANKULJETUKSISTA TIELLÄ ANNETUN LAIN MUUTTAMISESTA**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry:n (jäljempänä "SHL") lausuntoa otsikossa mainitusta hallituksen esityksestä. SHL toteaa lausuntoaan seuraavaa:

Kabotaasin salliminen on SHL:n näkemyksen mukaan järkevää ja SHL tukeekin kabotaasin asteittaista vapauttamista. SHL:n näkemyksen mukaan tavoitteena tulee olla vapaat kuljetusmarkkinat. Myös muut syyt kuten mm. kuljetustalouden parantaminen, kuljetuskustannusten optimointi sekä päästöjen vähentäminen tyhjänä ajoa vähentämällä tukevat kabotaasin asteittaista vapauttamista.

LVM:n keväällä 2008 teettämän kabotaasitutkimuksen (julkaisu 26/2008) mukaan merkittävin syy siihen, ettei Suomessa käytetä kabotaasikuljetuksia tällä hetkellä enempää, on se, ettei sallitun kabotaasin tulkinta ole selkeä. Tutkimuksen mukaan kabotaasin markkinaosuus on vain 0,04 prosenttia Suomen kuorma-auto liikenteen suoritteesta.

Tutkimuksen mukaan kabotaasikuljetuksiin liittyvä epäselvyyden vaatimus itsessään tekee kabotaasikuljetusten kustannustehokkaan hyödyntämisen vaikeaksi ja toisaalta epäselvä sallitun tilapäisen kabotaasin tulkinta herättää yrityksissä pelkoa tahattomasta laittomasta kabotaasista. Useat kuljetuspalveluja tarjoavat yritykset kokevatkin, ettei niillä ole keinoa, millä ne voisivat tarvittaessa todistaa tekevänsä lainmukaisia kabotaasikuljetuksia.

28.4.2009

SHL, jonka yhtenä tehtävänä on vilpillisen kilpailun ja harmaan talouden ehkäiseminen huolinta- ja kuljetusalalla, katsoo, että on tarpeen Suomen kansallisessa lainsäädännössä määritellä mitä "tilapäisellä kabotaasilla" tarkoitetaan, kunnes asiasta annetaan yhteisön lainsäädäntöä. Tärkeää on, että huolinta- ja kuljetusalan toimijoille on täysin selvää, mikä on sallittua kabotaasia ja mikä taas ei.

Nyt lausunnolla olevassa luonnoksessa sallittu kabotaasi on määritelty seuraavasti 6a §:n 1 momentissa:

*Muulla kuin Suomessa myönnettyllä yhteisöluvalla saa luvanhaltijan käyttämällä ajoneuvolla harjoittaa Suomen sisäistä kuljetusta Suomeen päätyneen kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä tilapäisesti enintään viikon ajan siitä päivästä, jona ajoneuvo on saapunut Suomeen.*

Nähdäksemme em. määrittely on riittävän tarkka, jotta Suomessa suoritettavia kabotaasikuljetuksia pystytään valvomaan, mutta määrittely on myös riittävän laaja, että sallitun kabotaasin hyväksi nähdyt puolet, kuten kuljetustalouden parantaminen, kuljetuskustannusten optimointi, päästöjen vähentäminen voisivat käytännössä toteutua.

SHL katsoo, ettei viikon aikana suoritettavien sallittujen kabotaasikuljetusten määrää tule rajata esim. kolmeen, koska kuljetusten määrää olisi tiellä vaikea ilman aukotonta valvontamenetelmää valvoa. Hallituksen esityksessä HE 32/2009 on yhtenä valvontakeinona mainittu pakollinen ajoneuvokohtainen valvonta-asiakirja, jona voisi toimia pakollinen kotimaan rahtikirja. Mikäli uusia valvontakeinoja ja pakollisia asiakirjoja laaditaan ja vaaditaan, aiheuttaa se väkisininkin uusia hallinnollisia kustannuksia kuljetusyrityksille ja kuljetuksille, mitä pitäisi pikemminkin pyrkiä vähentämään kuin lisäämään.

Yhteenvedonomaaisesti voidaan todeta, että SHL kannattaa annettua hallituksen esitystä siinä muodossa kuin se on annettu.

Kunnioitavasti

**SUOMEN HUOLINTALIIKKEIDEN LIITTO RY**

*Petri Laitinen*  
Petri Laitinen  
toimitusjohtaja