KONEYRITTÄJÄT

25.10.2016

Lausunto Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esityksestä HE 161/2016 liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Koneyrittäjien liitto lausuu esityksestä liikennekaareksi seuraavan.

Hallitusohjelman mukaan säädöksiä sujuvoitetaan. Tavoitteena on turhan sääntelyn purkaminen ja hallinnollisen taakan keventäminen. EU säännösten toimeenpanossa pidättäydytään kansallisesta lisäsääntelystä.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alalla liikennekaarihanke on keskeisin norminperkuuhanke koko hallinnon alalla. Tavarankuljetusten osalta EU säännöksistä on poikettu pakettiautojen ja traktoreiden osalta ja luotu niitä koskeva kansallinen normisto, jotka nyt ehdotetaan hallitusohjelman mukaisesti purettaviksi.

Koneyrittäjien liiton mielestä säädösehdotukset ovat perusteltuja ja täyttävät pitkälti hallitusohjelman kirjauksia siitä, että kansallisesti ei tule olla sellaisia säännöksiä, joita EU:n säädökset eivät meiltä edellytä. Nykyinen liikennelupakäytäntö on omiaan ylläpitämään ajoneuvokaluston ylikapasiteettia ja siten tehotonta toimintaa. Tätä voidaan osaltaan vähentää luopumalla kansallisesta ylisääntelystä.

Tarkastelemme jäljempänä erityisesti traktori- ja urakointikuljetusnormeja, jotka erityisesti koskettavat koneyrittäjiä.

Traktorikuljetukset

Traktoreilla suoritettavat kuljetukset ovat hyvin paikallisia, sillä traktorit soveltuvat parhaiten lumen ja maa-aineksen lyhytmatkaiseen kuljetukseen. Merkittävässä osassa näitä kuljetuksia esimerkiksi kuorma-auto ei teknisistä syistä sovellu tämän tyyppisiin kuljetuksiin yhtä hyvin.

Traktorikuljetukset tapahtuvat pääsääntöisesti alempiasteisella tieverkolla, jossa käytännössä ei millään ajoneuvolla ajeta yli 60 km/h nopeuksilla. Näin ollen liikenteen sujuvuuden takia on perusteltua ensinnäkin käyttää traktoria kuljetuksen toteuttamiseen ja toiseksi mahdollistaa laajasti 60 km/h kulkevien traktoreiden käyttö ilman liikennelupaa.

Yritystoiminnan kilpailuneutraaliuden kannalta kuljetusvälineen valinnan tulisi perustua niiden teknis-taloudelliseen soveltuvuuteen, ei näiden kuljetusten luvanvaraisuuteen. Mikäli traktorit vapautetaan luvanvaraisuudesta, niin se ei mitenkään rajoita liikenteenharjoittajia ja kuorma-autoilijoita käyttämästä harkitsemassaan laajuudessa traktoreita liiketoiminnassaan.

Esityksen mukaan traktoreiden vapautus ulotetaan enintään 60 km/h kulkeviin traktoreihin, jolloin raja olisi yhdenmukainen tuoreiden 1.1.2016 voimaan tulleiden ajokortti- ja ammattipätevyyssäännösten kanssa. Esitys on perusteltu, joskin vähäisinä kuljetuksina traktorit olisi voitu hyvin vapauttaa kokonaankin.

Traktoreiden vapauttaminen liikenneluvista on perusteltua myös siksi, että nykyisen byrokratian pyörittäminen on kohtuuttoman raskasta verrattuna traktorikuljetusten määrään.

Liikenneluvista luopuminen traktorikuljetusten osalta merkitsee palaamista vuotta 1991 edeltäneeseen tilanteeseen. Traktoreiden luvanvaraisuus oli tuolloin selvä ylireagointi liikennelupien tarveharkinnasta luovuttaessa, mikä ylireagointi on nyt vihdoinkin syytä korjata.

Urakointikuljetukset

Liiketoimintaa tulee voida kehittää jatkossa yhä vapaammin sisältämään kuljetuskomponentti ilman, että ensimmäisenä törmätään lupapakkoon. Tässä mielessä kuljetuksen vähäisyyttä, luonnetta ja lyhytmatkaisuutta pitää hyödyntää laajasti vapautettaessa lupapakosta.

Kun elinkeinonharjoittaja on **toiminnassaan tavalla tai toisella käsitellyt tavaraa ennen tai jälkeen kuljetuksen ja kuljettaminen on toissijaista tässä elinkeinotoiminnassa**, liikennelupavaatimusta ei tule asettaa, vaan kunnioittaa pääsääntöä eli elinkeinovapauden toteutumista.

Nykyisten urakointikuljetukset ja elinkeinotoimintaan tavanomaisesti liittyvien kuljetusten (nykylain 7 §) tulee säilyä vähintään nykylaajuudessa lupapakon ulkopuolella, vaikka itse säännös siirtyisi esitetyllä tavalla valtioneuvoston asetuksella säädettäväksi. Kansalaisten oikeusturvan kannalta olisi kuitenkin lähtökohtaisesti ollut parempi, että säännös olisi asetuksen sijaan itse laissa eli liikennekaaressa. Mutta ottaen huomioon liikennekaarelle asetetun aikataulun ja säädöstekniset syyt hyväksymme esityksen, kunhan asetustasolla tätä normienpurkutavoitetta ei millään tavoin vesitetä. **Urakoinnin vaatimien laitteiden, materiaalien ja tarvikkeiden kuljettaminen ei saa jatkossakaan vaatia liikennelupaa.**

Harmaan talouden torjunta

Esitys on omiaan johtamaan valvontaresurssien tehokkaaseen kohdentamiseen yhteisösääntöjen noudattamiseen sekä harmaan talouden torjunnan keskittymiseen sen kannalta määriltään olennaisiin kuljetussuoritteisiin. Harmaan talouden valvonnan tehostamiseksi ja ottaen huomioon valvonnan resurssit valvonnan pääpainon on oltava ammattimaisessa, luvanvaraisen kuorma-autoliikenteen kuljetuksissa.

Olemassa olevan yrityksen oman ajoneuvokaluston käytön laajentaminen vähentäisi tarvetta käyttää alihankinta ostettavia kuljetuspalveluita, mikä sekin olisi omiaan vähentämään harmaata taloutta.

Muuta

Liikenneluvan myöntäminen 5 vuoden sijasta 10 vuodeksi on kannatettava, sillä se vähentää tarpeetonta byrokratiaa ja tuo ennustettavuutta toimintaan.

Kuorma-auton kuljettajia koskevan ammattipätevyyslain 2 §: 3 momentin 8 kohdan osalta lain **perusteluja on hyvä selventää** toteamalla, että työssään tarvittavien laitteiden kuljettaminen ei vaadi ammattipätevyyttä esimerkiksi kuljettajan siirtäessä työkoneen huoltoon tai korjaamolle taikka aamutyövuoronsa päätteeksi seuraavalle työkohteelle, jossa toinen henkilö tekee iltatyövuoron, ja koneen siirtänyt henkilö jatkaa työskentelyä koneella taas omassa aamutyövuorossaan. Tulkinnaksi **ei saa siis muodostua** laitteen tai tarvikkeen kuljetusta seuraava **välitön käyttö** kuljettajan toimesta työkohteessa, vaan sen että kuljettaja ylipäätänsä tarvitsee laitetta tai tarviketta työssään, kunhan kyse ei ole kuljettamisesta pääasiallisena tehtävänä.

Kunnioittavasti

Koneyrittäjien liitto ry

Matti Peltola
toimitusjohtaja