Logistiikkayritysten Liitto ry

Eteläranta 10, 00130 Helsinki
Puh. +358 9 4202 3389
Y-tunnus 0202403-0
logistiikkayritykset@logistiikkayritykset.fi
www.logistiikkayritykset.fi

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

LAUSUNTO

24.10.2016

Hallituksen esitys liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi, (HE 161/2016 vp)

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja kappaletavara-liikenteeseen, painotetaan tätä näkökulmaa lausunnossa. Emme ota kantaa liikennekaaren henkilöliikennettä koskeviin säädösesityksiin.

Liikennekaari on osa hallituksen kärkihanketta, jolla toteutetaan digitaalisen kasvuympäristön rakentamisesta sekä säädösten sujuvoittamista. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla.

Yleisellä tasolla liikennekaari on myönteinen hanke, koska sillä halutaan edistää uusien liikennepalvelujen syntymistä, puretaan tarpeettomia normeja ja poistetaan siten turhaa byrokratiaa. Esim. tavaraliikenteessä tarveharkinta poistettiin jo vuonna 1991 ja se ei ole aiheuttanut mitään ongelmia, vaan on tehostanut markkinoiden toimivuutta.

Normien purun ja markkinoiden toimivuuden kannalta tavaraliikenteen osalta kannatettavia muutoksia ovat:
- Lupien voimassaoloaikojen pidentäminen viidestä vuodesta kymmenen vuoteen
- Taksilupien tavaraliikenteen 100 kg painorajoituksen poistaminen

Tavaraliikenteen pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta luopuminen on myös kannatettava asia. Osaaminen ja sen lisääminen on alamme yksi tärkeimmistä asioista nyt ja tulevaisuudessa. Yrittäjäkoulutuksesta luopuminen ei kuitenkaan heikennä osaamista, koska EU:n edellyttämä tutkinto on suoritettava. Osaamisen hankkimista ei tarvitse rajoittaa pakolliseen koulutukseen. Jatkossakin osaaminen hankitaan usein ainakin osittain vapaaehtoisella koulutuksella. Koulutuksia voidaan moduloida sekä niiden sisältöjä ja pituuksia voidaan kehittää vastaamaan paremmin yksilöllisiä tarpeita.

On myös hyvä, että liikennelupien myöntäminen, liikennelupajärjestelmä VALLU ja liikennekaareen liittyvä valvonta keskitetään Trafiin. Trafin toiminta on kehittynyt viime vuosina positiiviseen suuntaan. Tärkeää on tietysti varmistaa, että Trafilla on riittävät henkilö- ja muut resurssit hoitaa kasvavia velvoitteita, jotta palvelu ovat jatkossakin korkealaatuista. Tosin valvonta ei voi olla yksistään Trafin vastuulla ja siihen esitetään korjausta kohdassa kolme.

Lakiesityksessä näemme samoja puutteita kuin Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry seuraavilta osin:

1. Pakettiautoille sallittava henkilökuljetukset pakettiautoliikenneluvalla
Liikennekaaren tavoitteena on yhdistää henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen. Esitys on kuitenkin ristiriidassa tavoitteensa kanssa, kun pakettiautolla liikennettä harjoittavien rekisteröitymismenettely ei oikeuta henkilökuljetuksiin samalla tavalla kuin tavaraliikenneluvalla sallitaan henkilökuljetukset taikka taksi- ja henkilöliikenneluvalla sallitaan tavaroiden kuljetus.

Ristiriita voidaan poistaa edellyttämällä korvausta vastaan suoritettavaan tavarankuljettamiseen yli 2 000 kiloa ja enintään 3 500 kiloa painavalta ajoneuvolta tai ajoneuvoyhdistelmältä pakettiautoliikennelupa, joka oikeuttaa myös taksiliikenteen harjoittamiseen.

Lupa olisi vaatimuksiltaan taksiliikennelupaa vastaava ja sillä korvattaisiin pakettiautojen rekisteröitymisvelvoite. Tällöin lupien hallinnointi olisi myös lupaviranomaiselle yksinkertaisempaa, kun pakettiautoliikenteen viranomaismenettelyt olisivat täysin yhdenmukaiset taksiliikenteen kanssa. Mikäli pakettiautoliikenneluvalla kuljetetaan henkilöitä, tulisi noudattaa kaikkia taksiliikennettä koskevia vaatimuksia, kuten kuljettajan ajolupavaatimusta. Nyt esitetty rekisteröitymisvelvoite heikentäisi toiminnan valvontaa ja lisäisi harmaata taloutta.

2. Soveltamisalan poikkeukset säädettävä lailla eikä asetuksella
Liikennekaari ei sisällä voimassa olevan lain mukaisia *soveltamisalaa koskevia poikkeuksia*. Hallituksen esityksessä todetaan, että tavaraliikennelain 7 §:n sisältämät poikkeukset lupavaatimuksista voitaisiin jatkossa antaa valtioneuvoston asetuksella. Liikennekaaren tulee sisältää myös soveltamisalan poikkeukset ja lähtökohtaisesti sellaisena, kuin ne ovat voimassa olevassa laissa. Näin kynnys niiden muuttamiseen olisi korkeampi kuin asetuksen. On tärkeää, että alan keskeiset pelisäännöt eivät muutu usein, jotta alan yritykset voivat toimia suunnitelmallisesti.

3. Liikenteen luvanvaraisuuden ja kabotaasiliikenteen valvonnan on oltava myös poliisin ja tullin tehtävä

Liikennekaaren sekä sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvonta ehdotetaan Trafin tehtäväksi. Tämän kokonaisuuden valvontaan Trafin voimavarat eivät riitä, ja tienpäällä tapahtuvaan valvontaan Trafilla ei ole edes edellytyksiä. Valvontaa ei tule heikentää nykyisestä, joten laissa tulee mainita myös *poliisin, tulliviranomaisen ja rajavartiolaitoksen velvollisuus valvoa* lain noudattamista, luvatonta liikennettä sekä kabotaasisäännösten noudattamista tien päällä sekä rajanylityspaikoissa.

Myös kabotaasiliikennettä koskevien EU-säännösten noudattamisen ja valvonnan mahdollistamiseksi Liikennekaaressa on oltava kabotaasiliikenteen osalta viittaus EU:n tavaraliikenneasetukseen (1072/2009), kuten Liikennekaaren II osan 1 luvun 12 §:ssä on tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden osalta tehty.

4. Kuljetusasiakirjojen esittämisvelvoite, kuljetuksen keskeytysoikeus ja rangaistussäännös lisättävä lakiin kuljetuksen laillisuuden sekä kabotaasiliikenteen valvomiseksi

Liikennekaaresta on poistettu tavaraliikennelain 29 §:n velvollisuus esittää mm. ajoneuvossa mukana oleva liikennelupa, kuljetuslupa, kuljettajatodistus, muu EU-asetuksen edellyttämä todiste, vuokrasopimus tai CMR-rahtikirja, joko paperimuodossa tai sähköisenä dokumenttina. Näillä asiakirjoilla osoitetaan kuljetuksen laillisuus sekä kabotaasisäännösten noudattaminen. Liikennekaaresta on poistettu myös tavaraliikennelain 30 §:n oikeus keskeyttää laiton kuljetus sekä 32 §:n sanktiot. Tämän seurauksena poliisi ja tulli eivät voi keskeyttää EU-asetuksen vastaista kuljetusta, eikä käynnistää rangaistusmenettelyä. Kuljetusasiakirjojen esittämisvelvoite ja kuljetuksen keskeytysoikeus sekä niihin liittyvät sanktiot on näin ollen lisättävä Liikennekaareen.

5. Luvanhaltijoiden vuosivalvonta myös osaksi Liikennekaarta

Liikennekaariesitys ei sisällä tavaraliikennelain 21 b §:n vaatimusta siitä, että lupaviranomaisen tulee vähintään kerran kalenterivuodessa selvittää jonkin liikenneluvan myöntämisen edellytyksen osalta täyttävätkö luvanhaltijat edelleen tämän edellytyksen. Tämän kohdan poistamisen vaikutuksia ei ole arvioitu esityksessä. Vuosittainen lupavalvonta on ollut viranomaisen lakisääteinen velvoite viimeisten kolmen vuoden ajan ja tulokset siitä ovat olleet erittäin hyvät. Yhteiskunta on valvonnan ansiosta varmistanut miljoonien eurojen verotulot, ja vuosivalvonta on pystytty tekemään erittäin kevyin hallinnollisin kustannuksin. Liiallisten verovelkojen vuoksi liikennelupa peruttiin vuonna 2014 yhteensä 331 yritykseltä ja vuonna 2015 yli 100 yritykseltä. Molempina vuosina yhteensä yli 1 000 yritystä maksoi verovelkansa pois joutuessaan liikennelupaan liittyvän vuosivalvonnan kohteeksi. Vuosivalvonnan avulla on siis käytännössä varmistettu, että kaikki luvanhaltijat täyttävät toimijoille asetetut vaatimukset.

Vuosivalvonnan lopettamiselle ei ole olemassa mitään perustetta, minkä vuoksi se tulee lisätä osaksi liikennekaarta.

Yhteenveto

Kokonaisuutena näemme, että liikennekaari on oikeansuuntainen askel digitaalisaation hyödyntämisen lisäämiseksi palveluissa ja se myös synnyttää uudenlaisia palveluita. Ehdottamillamme muutoksilla saadaan nostettua alan arvostusta ja osaamista, joka on kasvava haaste monipuolistuvissa logistiikkapalveluissa.

Tavaraliikenne on luokiteltu alaksi, jolla on kohonnut riski joutua harmaan talouden piiriin. Siksi ehdottamme muutokset ovat välttämättömiä, jotta valvonta säilyy nykyisellä tasolla. Ehdottamillamme muutoksilla liikennekaari antaa eri toimijoille samat pelisäännöt oikeuksien ja velvollisuuksien suhteen. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausunnossa on esitetty kohtien 1-5 edellyttämät muutokset itse lakitekstiin.

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Liiton jäsenyrityksillä on noin 4 500 työntekijää Suomessa ja lisäksi heidän alihankkijoilla on noin 7 000 työntekijää.

Kunnioittavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen
Toimitusjohtaja