autokoululiitto

8.11.2016

Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

**HE 161/2016 vp, Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi**

Suomen Autokoululiitto ry lausuu hallituksen esityksestä seuraavaa:

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Suomen Autokoululiitolta lausuntoa hallituksen esityksestä liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Suomen Autokoululiitto esittää lausuntonaan seuraavaa ja korostaa erityisesti kahta keskeistä asiaa; **harmaan talouden vaikutus ja liikenneturvallisuus**.

Lopullisena tavoitteena on vaikuttaa koko liikennejärjestelmän toimivuuteen ja vastuullisuuteen eli liikenteen sujuvuuteen, päästöihin, tuottavuuteen ja tehokkuuteen. Liikennekaaren tavoitteena on myös mahdollistaa uusien ja edullisempien käyttäjälähtöisten palvelujen kehittyminen sekä uusien liiketoiminta- ja tehostamismahdollisuuksien löytyminen yrityksille. Tämä pitää toteuttaa vastuullisesti ja tutkimuksiin pohjautuen.

Autokoululiiton mielestä 10 000 euron **pienimuotoisen toiminnan** poisjättäminen on erittäin kannatettavaa. Sillä estetään harmaan talouden vaikutuksia.

Digitalisaatio etenee lisäten kansainvälistä kilpailua. Pärjätäksemme tässä kilpailussa on tärkeää, että hyödynnämme **digitalisaation mahdollisuudet täysimääräisesti mutta hallitusti**. Samalla on tärkeätä huolehtia siitä, että yritysten tarpeet otetaan huomioon ratkaisuissa, joilla digitalisaatiota edistetään.

Autokoululiitto pitää tärkeänä, että **liikenneturvallisuus näkökohdat ja vastuullisuus pitää huomioida**, jolloin jakaminen ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan välille ei ole kaikilta osin perusteltua. Kaikessa ammattimaisessa liikenteessä luvanvaraisuuden säilyttäminen on tärkeää.

- **Tarpeeton sääntely pitää poistaa**. Esimerkiksi kun henkilö osallistuu omalla kustannuksella 140h ammattipätevyyskoulutukseen joka kestää 2-3 kuukautta, ei tällä hetkellä saa koulutuksen aikana toimia ammattikuljettajana. Tämä oikeus on kuitenkin ammattioppilaitoksessa koulutusta saavilla henkilöillä. Koulutus katsotaan liian nopeaksi, sen pitäisi kestää vähintään 6 kuukautta.

autokoululiitto

- Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyksiä kevennettäisiin ja selkeytettäisiin niin, että sääntely kohdistuisi entistä täsmällisemmin ammattimaiseen toimintaan. Ammattipätevyys voidaan vapauttaa ei kaupallisilta yksityiskuljetuksilta 10–17 henkilön linja-autoissa. Näitä autoja suurikokoiset perheet käyttävät. Tällaisessa ajossa ei nykyisten sääntöjen mukaan Suomessa edellytetä ajo- ja lepoaikojen noudattamista ja ajopiirturin käyttöä. Sen sijaan 18 henkilön tai suuremman linja-auton kuljettajan tulee käyttää ajopiirturia ja noudattaa ajo- ja lepoaikoja sekä ammattipätevyyttä. Myös ajoneuvotekniikan voimakas kehittyminen (Euro moottorit ja tulevaisuuden kaasumoottorit) vaativat kuljettajan tietojen ja taitojen päivittämistä. Näillä ajoneuvoilla ei kuitenkaan ole merkittävää osuutta ei kaupallisissa yksityisajoissa.

- Liikenneturvallisuutta vaarantavana tekijänä olisi, että satunnaiset kuljettajat alkaisivat ajamaan harrastusseurojen ajoja. Ajotehtäviä olisi harvoin, jolloin ajamiseen harjaantuminen isossa linja-autossa olisi puutteellista ja liikenneturvallisuus kärsisi. Samalla voisi syntyä kahdet markkinat tilausajoliikenteeseen.

- Tavaraliikennepuolella ei kaupallista yksityisajoa on jo nykyisin 3 500 kg – 7 500 kg kokonaismassan ajoneuvolla osittain vapautettu ajo- ja lepoaikasäädösten ja ajopiirturin käytöstä. Siinä voisi olla myös ammattipätevyysvapautus.

- Yli 7 500 kg kokonaismassainen ajoneuvo (kuorma-auto) on kehittymässä voimakkaasti, kuten linja-autot, uuden tekniikan osalta (ajohallinta, ESP, kaistavahti). Niissä tarvitsee aina käyttää ajopiirturia ja noudattaa säädöksiä. Näissä olisi hyvä säilyttää ammattipätevyysvaatimus, kuten se nyt on kaupalliseen toimintaan tai siihen verrattavassa toiminnassa. Nämä yritykset, jotka alle 7,5 tn ajoneuvoja käyttävät ovat putkiliikkeet, rakennusliikkeet, koneurakoitsijat. Heille ko. ajoneuvo riittää suurimmassa osassa tapauksia.

- Taksijärjestelmään ehdotetaan olennaisia muutoksia. Lupakiintiöstä luovuttaisiin ja nykymuotoista asemapaikka- ja enimmäishintasääntelyä muutettaisiin. Toimijoiden olisi ilmoitettava asemapaikkansa ja päivystysaikansa eli pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluaikansa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa määräyksen taksiliikenteen palvelujen hinnoista, jos hinnat nousevat kohtuuttomiksi.

- Erilaista määräys- ja valvontavaltaa siirretään yhdelle viranomaiselle entistä enemmän. **Liikenteen turvallisuusviraston toimintaa tulee myös tarkastella ja ennen kaikkea toiminnan puolueettomuutta**. Täyttävätkö Liikenteen turvallisuusviraston toiminta virkamiesvastuun periaatteet?

- Ammattimainen taksiliikenne jäisi luvanvaraiseksi, mutta autokohtainen taksilupa muutettaisiin toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja sen saamisedellytyksiä kevennettäisiin muun muassa poistamalla yrittäjäkoulutus- ja koevaatimus. Taksiyrittäjään kohdistuvien kevennysten lisäksi taksinkuljettajaa koskevia vaatimuksia kevennettäisiin

poistamalla koulutus- ja koevaatimukset. Niiden tilalle tulisi luvan haltijan velvollisuus huolehtia kuljettajien osaamisesta. Samalla ehdotetaan uusia säännöksiä taksimatkustajan turvallisuuden ja oikeuksien varmistamiseksi. Taksiliikennettä saisi harjoittaa myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija. **Autokoululiitto pitää taksiliikenteen luvanvaraisuuden säilyttämistä perusteltuna.**

- Autokoululiitto ei pidä hyvänä taksinkuljettajan ammattitaitovaatimuksien keventämistä. Kyseessä on vastuullinen ammattilaisen hoitama työ, joka edellyttää kuljettajalta ammattiin liittyvää osaamista. Taksinkuljettajalla olisi oltava kuljetettavan ajoneuvon voimassa oleva ajo-oikeus. **Yhden vuoden ajo-oikeutta Autokoululiitto pitää taksinkuljettajalle liian vähäisenä**, koska kyseessä on vasta ajamisen perusteita liikenteessä harjoitteleva kuljettaja. Myös liikenteen valvonnan vähäisyys edellyttää ammattitaitovaatimuksia.

- Joukko- ja tavaraliikenteen sääntelyyn ehdotetaan merkittäviä kevennyksiä. Pakollisesta yrittäjäkoulutusvaatimuksesta ehdotetaan luovuttavan. Kansallisia lisävaatimuksia poistettaisiin sieltä, missä toiminta perustuu EU-lainsäädäntöön. Henkilö- tai tavaraliikennelupaa ei edellytettäisi toimintaan traktoreilla, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Autokoululiitto esittää, traktoreilla olisi omat luvat maatalouteen ja omat luvat tavaraliikenteeseen. **Autokoululiiton mielestä traktorisäännös pitäisi avata ja käsitellä uudestaan.** Tämän hetkisen esityksen riskinä on, että liikenteeseen tulee täysin villi, vapaa, turvaton ja kouluttamattomien kuljettajien hallitseman ajoneuvoryhmä. Tämä tulee tuottamaan vakavia vaaratilanteita kevyelle ja muulle liikenteelle.

Autokoululiiton mielestä on tärkeää, että **hyvällä sääntelyllä ylläpidetään ja parannetaan markkinoiden toimivuutta ja liikenneturvallisuutta**. Tarpeetonta sääntelyä tulee välttää, koska se aiheuttaa turhia kustannuksia. Hyvin valmisteltu lainsäädäntö edesauttaa yritysten kilpailukykyä, menestymistä ja kykyä työllistää. **Liikenneturvallisuutta ja siihen liittyvää digitaalisaatiota pitää kehittää innovatiivisesti ja vastuullisesti**.

SUOMEN AUTOKOULULIITTO RY

Jarmo Jokilampi
puheenjohtaja

Ari Heinilä
toimitusjohtaja