Yleinen Teollisuusliitto

Kyösti Orre/YTL/LONK 12.11.2016 **LAUSUNTO**

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Valiokuntaneuvos Mika Boedeker
00102 EDUSKUNTA

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

Yleinen Teollisuusliitto (YTL) ry:n yhteydessä toimiva Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta (LONK) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta. Koska neuvottelukunnan jäsenet ovat isoja tavara- ja henkilölogistiikkapalveluiden käyttäjiä (kauppa, teollisuus, palvelut, maatalous), on oleellista, että pääsemme lausumaan kantamme Liikennekaaresta ja siihen liittyvistä laeista.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunnan mielestä säädösehdotukset ovat perusteltuja ja täyttävät pitkälti hallitusohjelman kirjauksia siitä, että kansallisesti ei tule olla sellaisia säännöksiä, joita EU:n säädökset eivät meiltä edellytä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alalla liikennekaarihanke on keskeisin norminperkuuhanke koko hallinnon alalla samalla lisäten digitaalisuuden mahdollisuuksia.

Tavarankuljetusten osalta EU säännöksistä on poikettu pakettiautojen ja traktoreiden osalta ja luotu niitä koskeva kansallinen normisto, jotka nyt ehdotetaan hallitusohjelman mukaisesti purettaviksi. Henkilökuljetusten osalta ehdotus sääntelyn keventämiseksi on pääasiassa oikean suuntainen, mutta todennäköisesti riittämätön varmistamaan haja-asutusalueilla markkinaehtoisen palveluiden saatavuuden. Jatkossakin tarvittaneen siten erityisesti maaseudulla markkinoiden toimintaa täydentäviä julkisia palveluja.

1. Henkilöliikenne

Matkustajainformaation rajapintojen avaaminen - aikataulut, reittitiedot ja muu informaatio - nähdään erittäin hyvänä kohtana. Lippumyyntirajapintojen osalta matkaketjuja tulisi synnyttää markkinaehtoisesti eli yritysten välisin sopimuksin, koska lippujärjestelmiin liittyy aina esimerkiksi vastuu-, asiakaspalaute- ja korvauskysymyksiä.

Liikennekaarella haetaan uusia ja monipuolisia palvelumahdollisuuksia pääosin henkilöliikenteeseen. Suomessa rakennettu tilataksi (esteetön, invataksi, koululais- ja normaali-käyttöön sopiva taksi) on jo nyt maailman monikäyttöisin ja monipuolisin ja se soveltuu mainiosti erilaisten asiakasryhmien käyttöön erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Pienten paikkakuntien palvelujen säilyttämiseksi, sekä laatu- ja turvallisuusasioiden vuoksi kannatamme jatkossakin taksilupien säätelyä, vaikka asemapaikkavelvoitteista luovuttaisiin kyytien yhdistelyn ja kustannustehokkuuden lisäämiseksi. Mahdollisuuksia Suomessa rakennetun tilataksin hyötykäyttämiseen myös tavaran kuljettamiseen on toivottavaa, koska kalusto on jo varustettu henkilönostimella ja standardin mukaisin kiinnityspistein, mikä mahdollistaa myös turvallisen tavarankul-

jettamisen. Esteettömien taksin kohdalla kannatamme kuitenkin 1-2 päivän koulutuspakkoa, vaikka itse taksiluvan saisi ilman koulutusta. Perustelemme koulutuspakkoa sillä, että matkustajien turvallisuuden vuoksi kuljettajien on hyvä tuntea autoon asennettu tekniikka pyörätuoli- jne. matkustajia varten. Nyt Liikennekaareen asia on kirjattu niin, että työnantaja vastaa siitä, että taksikuljettajalla on riittävät vuorovaikutustaidot sekä kyky avustaa toimintarajoitteisia. Lisäksi toivomme, että KELA:n korvaamissa taksikyydeissä mahdollistettaisiin myös ns. tuttujen taksinkuljettajien käyttö, jotka tuntevat asiakkaansa riittävän hyvin ja silloin matkakokemus on asiakkaalle turvallinen ja hyvä.

Jotta varsinkin pienillä paikkakunnilla taattaisiin monipuoliset taksipalvelut samalla monikäyttöisellä taksilla, esitämme, että eduskunta harkitsee **esteettömien taksien verotukseen nykyistä suurempaa alennusta**, jolloin kalliimmin varustellun, mutta erittäin monipuolisen ajoneuvon hankintaan saadaan porkkana.

Kotimainen, pienoisbusseja valmistava koriteollisuus työllistää alihankkijoineen noin 1000 henkeä ja saa yli 80 %:sti toimeentulonsa invataksien ja esteettömien taksien varustelusta. Sen toiminta perustuu vallitsevaan lainsäädäntöön. Mikäli ajot siirtyisivät linja-autoille (jotka tuodaan 60 %:sti valmiiksi sisustettuna Euroopasta) alalta poistuu nopeasti useita satoja työpaikkoja ja monipuolinen palvelutarjonta vähenisi oleellisesti.

Joukkoliikenteen kohdalla olisi hyvä nostaa esiin myös ympäristöasiat. Tilaajan, varsinkin julkisen, kannalta esimerkiksi päästöttömän liikennevälineen valintaa erityisesti paikallisliikenteen osalta olisi liikennekaaressa pystyttävä selvästi pisteytyksessä tukemaan, jotta voidaan vastata tulevaisuuden ympäristövaatimuksiin.

2. Tavaraliikenne

Hallituksen esityksessä Liikennekaaressa ollaan nostamassa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kokonaismassaan liittyvä tavaraliikenteen luvanvaraisuuden raja kahdesta tonnista 3,5 tonniin. Muutoksella puretaan kansallinen, EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta selkeästi matalampi luvanvaraisuuden kynnys. Muutos vaikuttaa erityisesti pakettiautoilla harjoitettaviin kuljetuksiin.

Jätämme pohdittavaksi, voidaanko edellyttää korvausta vastaan suoritettavaan tavarankuljettamiseen yli 2 000 kiloa ja enintään 3 500 kiloa painavalta ajoneuvolta tai ajoneuvoyhdistelmältä kevyttä pakettiautoliikennelupaa.

Lupa olisi vaatimuksiltaan taksiliikennelupaa vastaava ja sillä korvattaisiin pakettiautojen rekisteröitymisvelvoite. Tällöin lupien hallinnointi olisi myös lupaviranomaiselle yksinkertaisempaa, kun pakettiautoliikenteen viranomaismenettelyt olisivat yhdenmukaiset taksiliikenteen kanssa. Säädösten keventäminen tarjoaa mahdollisuuksia mm. kuluttajien tarpeita vastaavien elintarvikekuljetusten ja kauppatapojen kehittämiseen sekä vähentää pienten toimijoiden hallinnollista taakkaa.

LONK kannattaa tavaraliikenteen pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta luopumista. Näemme, että tämä asian kohdalla lain voimaantulo pitäisi tapahtua nopeammin kuin 1.7.2018, joka on koko lain ehdotettu voimaantuloaika. Jos Liikennekaari saadaan hyväksyttyä eduskunnassa vuoden 2017 alussa, on hyvin suuri riski, että osa potentiaalisista uusista kuljetusyrittäjistä jää odottamaan enemmän kuin yhden vuoden lain voimaan astumista, koska eivät halua enää osallistua pakolliseen koulutukseen. Kuljetusalalle tarvitaan kuitenkin jatkuvasti uusia kuljettajia ja kuljetusyrittäjiä. Siksi ehdotamme tämän kohdan voimaantuloa nopeutetusti.

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

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. Lainsäätäjän tarkoituksena ei voi olla nykyisen valvonnan heikentäminen, joten laissa tulee mainita myös *poliisin, tulliviranomaisen ja rajavartiolaitoksen velvollisuus valvoa* lain noudattamista, luvatonta liikennettä sekä kabotaasisäännösten noudattamista tien päällä sekä rajanylityspaikoissa.

3. Traktorikuljetukset

Traktorit on tarkoitettu pääosin maatilojen päivittäisiin kuljetustehtäviin. Kun kalustoa on vapaana, voidaan sitä tilapäisesti käyttää myös pienimuotoisiin kuljetuksiin. 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 esimerkiksi tiestön takia.

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.

Perustelemme kantaamme **EU-asetuksen 1071/2009** 1 luvun 1 artiklan 4. kohdalla, jossa todetaan, että tätä asetusta ei, ellei kansallisessa lainsäädännössä toisin säädetä, sovelleta: c) yrityksiin, jotka harjoittavat maantieliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan moottoriajoneuvolla, joiden suurin nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa. Lisäksi asetuksen 1 luvun 1 artiklan 5. kohdassa todetaan, että jäsenvaltiot voivat jättää tämän asetuksen kaikkien tai joidenkin säädösten säännösten soveltamisalan ulkopuolelle vain ne maantieliikenteen harjoittajat, jotka harjoittavat ainoastaan kansallista liikennettä, joilla on kuljetusmarkki-

noihin vähäinen vaikutus a) kuljetettujen tavaroiden luonteen; tai b) lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

Tulkitsemme EU-asetusta siten, että enintään 40 km/h kuljetukset kaiken tyyppisillä moottoriajoneuvoilla ovat lähtökohtaisesti vapautettu liikenneluvasta. Hallituksen esityksessä enintään 60 km/h kulkevien traktoreiden lupavapautusta onkin perusteltu EU-asetuksen 5. kohdalla, joka täyttyy tässä erinomaisesti.

LONK katsoo, että esitykseen sisältyvä enintään 60 km/h kulkevien traktoreiden vapautus liikenneluvasta on perusteltu ja tarkoituksenmukainen. Nostamalla raja 60 kilometriin tunnissa lainsäädäntö on myös yhdenmukainen vuoden 2016 alusta 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.

Traktorikuljetusten kokonaisvapautus on siksikin perusteltua, että näin saadaan osaltaan nykylain 7 §:ä asetustasolla merkittävästi yksinkertaistettua. Näkemyksemme mukaan 7 §:n käsittely jatkossa asetustasolla on paitsi ihan aikataulu- ja säädösteknisistä syistä, myös siitä syystä viisasta, että näin mahdolliset tulevat EU tason säädösmuutokset saadaan jatkossa **joustavammin ja nopeammin vietyä kansalliseen lainsäädäntöön.**

4. 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.**

Tiivistelmä

Liiallisesta sääntelystä on hyvä luopua. Samalla voidaan tehdä lupaprosesseista asiakkaille sekä operoijille kevyempiä säilyttäen kuitenkin tarvittavan sisällön lupa- tai ilmoitusvelvollisuudessa. Palvelu on tehtävä asiakkaalle (kuluttaja tai yritys) mahdol-

lisimman helpoksi, varmaksi, turvalliseksi ja hinnaltaan helposti ymmärrettäväksi. Samanlaista toimintaa on säädettävä samanlaisilla säännöillä, ei luoda kaksia markkinoita.

Digitaalisuuden hyödyntämistä on nopeutettava koko liikennesektorilla. Se on tehtävä tietoa jalostamalla helpottamaan uusien ja innovatiivisten palveluiden kehittämistä asiakkaille, mutta rikkomatta kuitenkaan laillisia markkinoita.

Henkilöliikenteen puolella toivomme kotimaisen monikäyttöisen taksin verotuksen alentamista. Samalla tämä monokäyttöinen, Suomessa varusteltu ajoneuvo tarjoaa monipuoliset palvelumahdollisuudet, erityisesti pienillä paikkakunnilla ja erityisryhmien kuljettamiseen yleisesti.

Tavarakuljetus puolella puollamme lupapakkoa vasta yli 3500 kg:n pakettiautolle, mutta pyydämme harkitsemaan hyvin yksinkertaista ja kevyttä lupakäytäntöä myös yli 2000 kg:n, mutta alle 3500 kg:n pakettiautoille.

Traktoriliikenteen puolella kannatamme ratkaisua, jossa alle 60 km/h kulkevilta traktoreilta ei vaadita liikennelupaa, koska ne eivät sotke osaltaan tavaraliikennemarkkinoita.

Urakoinnin kohdalla haluamme säilyttää nykylain 7§:n koskemattomana ja mahdollisesti siirtää se osaksi valtioneuvoston asetusta.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK edustaa merkittävimpiä kotimaan ja tuonnin henkilö- ja tavaralogistiikan asiakasyrityksiä.

Kunnioittaen

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK

Kyösti Orre
Pääsihteeri