



Yleinen Teollisuusliitto

Kyösti Orre/YTL/LONK

LAUSUNTO
20.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
Neuvotteleva virkamies Susanna Metsälampi
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO

Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Yleinen Teollisuusliitto (YTL) ja liiton yhteydessä toimiva Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta (LONK) kiittävät 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.

Yleistä

Sipilän hallituksen yksi kärkihankkeista on normien purku ja säädösten sujuvoittaminen. Liikennekaareissa ja siihen liittyvissä lakimuutoksissa tämä tavoite pääosin toteutuu. Suomessa ei yleensä kannata tehdä tiukempaa lainsäädäntöä, mitä EU vaatii tai säätää. Nyt liikennealan yhtä suurinta lainmuutosta ollaan kuitenkin tekemässä kovalla kiireellä ja pelkona on, että asiat käsitellään liian pintapuolisesti miettimättä riittävästi vaikutuksia. Lisäksi lainmuutos koskee vain pientä osaa koko henkilö- ja tavaraliikenteestä ja lainmuutoksella haetaan ilmeisesti muutosta kuluttajakäyttämiseen. Markkinaehtoisten liikennepalveluiden osaa halutaan nostaa, nyt suurin osa henkilöliikennepalveluista tuotetaan itsepalveluna. Tavaraliikenne toimii jo täysin palvelumarkkinoilla.

Liikennekaari lähtee siitä, että edistetään liikennepalveluiden syntyä. Tällöin asiakasnäkökulman pitäisi nousta tärkeänä esiin. Palvelu on tehtävä asiakkaalle (kuluttaja tai yritys) mahdollisimman helpoksi, varmaksi, turvalliseksi ja hinnaltaan helposti ymmärrettäväksi. Kaksien markkinoiden luonti, mitä käytännössä liikennekaareissa myös esitetään, ei toteuta näitä tavoitteita palvelun tasapuolisen saatavuuden osalta.

Digitaalisuudella voidaan edistää palveluiden helppoa saatavuutta asiakkaille ja digitaalisuuden kautta palveluiden skaalautuvuus on yksinkertaista. Digitaaliset "työkalut" tai ratkaisut eivät voi olla kuitenkaan itsessään syy kaksien

markkinoiden muodostamiselle. Lisäksi yhdellä toimialalla tehtävät muutokset heijastuvat nopeasti muille toimialoille.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta haluaa lausua seuraavaa liikennekaaresta ja siihen liittyvistä laeista.

Tavaraliikenne

LONK ei kannata liikennekaassa mainittua jakamistalouteen liittyvää ei-ammattimaista ja pienimuotoista (10 000 €/12 kk) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamista ilman lupaa tai ilmoitusta. Kyseistä liiketoimintatapaa voidaan lisäksi ketjuttaa helposti useiksi 10 000 euron toiminnoiksi. Liikennekaassa mainitulla tavalla luodaan selvästi harmaita tai kaksia markkinoita. Ilmoitus- tai lupaprosessi kyseisenlaiseen toimintaan voidaan tehdä kevyeksi ja yksinkertaiseksi, mutta samalla viranomaisen on perillä toiminnasta, mm. verotuksen vuoksi. Lisäksi on huomioitava, että tiekuljetussopimuslaskia sovelletaan vastikkeelliseen kuljetustoimintaan, myös pienimuotoiseen. Tätä ei liikennekaassa ole huomioitu riittävästi.

Liikennekaassa esitetään pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta luopumista. Pakollisuudesta on hyvä luopua, jos Trafín järjestämän tutkinnon voi läpäistä myös esimerkiksi työkokemuksella saadun tiedon ansiosta. Tavaraliikenneluvan voimassaolon pidentäminen 10 vuoteen nähdään positiivisena.

Kaupallisen tavaraliikenteen luparajaa ollaan nostamassa 2 000 kilon kokonaismassaisen ajoneuvon osalta 3 500 kilon kokonaismassaiseen ajoneuvon. Muutos vastaa nykyistä EU-säädöstä ja on siten hyväksyttävissä. Kevyttä ammattipätevyyskoulutusta voitaisiin harkita, koska ammattitaitoa vaaditaan joka tapauksessa. Lisäksi kevyt ilmoitus- tai lupamenettely voisi olla paikallaan, koska on oleellista tietää, keitä markkinoilla toimii ja estää siten harmaiden markkinoiden syntyä. Myös asiakaspuolella on varmempaa vahinkotilanteiden varalta käyttää luotettavaa toimittajaa.

LONK pitää myönteisenä sitä, että liikennekaassa esitetään edelleen säädettäväksi tavaraliikennelaissakin oleva rajausta siitä, että lupaa ei tarvita oman tavaran kuljettamiseen, vaikka kuljettaminen liittyisi ammattiin tai elinkeinon harjoittamiseen. Oman tavaran määritelmä tulee myös muuttaa ja lähtökohtana määritellä siviilioikeuden yleisten oppien mukaisena (omistusoikeus ja vahingonvaara siirtyvät lajiesineen osalta tavaran irrottamisella) eikä keksiä erillistä keinotekoisia määritelmää kuten nykyisessä tavaraliikennelain 1 § 1 momentin 17 kohdassa on tehty.

Liikennekaassa ehdotetaan, että poikkeuksista liikennelupavelvollisuuksista säädettäisiin jatkossa lain sijasta valtioneuvoston asetuksessa. LONK katsoo, että selvyuden ja yrittäjien oikeusturvan vuoksi liikennekaassa (= laissa) tulisi säätää poikkeuksista liikennelupatarpeesta, kuten tällä hetkellä on säädet-

ty tavaraliikennelain 7 §:ssä. Joka tapauksessa, mikäli jatkossa poikkeuksista säädetään valtioneuvoston erillisellä asetuksella, poikkeamismahdollisuus tulee säätää vähintään tavaraliikennelain 7 § tasoisena. LONK katsoo edelleen, että omissa urakoissa ja työkokonaisuuksissa säilyy mahdollisuus käyttää omaa kuljetuskalustoa ilman, että sille vaaditaan tavaraliikennelupaa, mikäli pääpaino (>50 %) yrityksen toiminnassa on muussa kuin tavaran kuljettamisessa.

Henkilöliikenne

Hallituksen esityksen tavoitteena on edistää ketjutettuja ja paketoituja liikku- mispalveluja erityisesti digitaalisten palvelujen kautta. Henkilöliikenteen asiaka- aan kannalta toimivat ja yhteensopivat matkaketjut ovat toivottavia sekä vält- tämättömiä. Liikennekaaren tässä vaiheessa esitys ei kosketa rautatie- eikä lentoliikennettä oikeastaan lainkaan. On kuitenkin hyvä, että myös nämä lii- kennemuodot otetaan myöhemmin mukaan. Lento-, juna- ja linja- automatkustamisen sujuvat matkaketjut parantavat saavutettavuutta ja mat- kailun kilpailukykyä.

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

Esityksessä ehdotetaan merkittävää liikennetoimialaa koskevan sääntelyn ja viranomaisvalvonnan vähentämistä. Taksiliikenteen sääntelyn vähentämisellä ja kilpailun lisääntymisellä voi olla positiivisia vaikutuksia myös matkailu- ja ravintola-alalle, kun samalla huolehditaan tasapuolisista kilpailuedellytyksistä. Lupahallinnon keskittäminen Liikenteen turvallisuusvirastoon Trafiin on kannatettava ajatus.

Suomi on kallis matkailumaa kansainvälisessä vertailussa. Kansainvälisen hintakilpailukyvyn parantaminen on tärkeää, koska kansainvälinen matkailu kasvaa ripeästi. Taksimatkat ovat Suomessa korkeahintaisia. Toisaalta suo- malainen taksijärjestelmä ja – kalusto ovat kansainvälisesti erittäin korkeata- soisia. Taksijärjestelmä on luonut ja ylläpitänyt Suomen mainetta korkean pal- velutason matkailumaana. Tämä tulee säilyttää henkilökuljetuksia koskevan sääntelyn vähentämisestä huolimatta.

Esityksessä ehdotetaan luovuttavaksi taksinkuljettajaa koskevista ajolupavaa- timuksesta sekä koulutus- ja koevaatimuksista. Taksilupa kuitenkin näkemyk- semme mukaan takaa paremmin asiakkaalle sekä laatu- että turvallisuuspal- velulupaukset.

Sääntelyn vähentäminen kuulostaa osin perustellulta. Jollei taksinkuljettajan tarvitse kokeessa osoittaa esimerkiksi hallitsevansa pääasiallisen toiminta-alueensa karttaa, se voi kutienkin johtaa palvelutason heikentymiseen. Tällä on negatiivisia vaikutuksia etenkin ulkomaalaisten matkailijoiden palvelukokemukseen. Nykyään käytössä olevat navigaattori-järjestelmät eivät ole aukottomia. Kevyemmän kokeen läpäiseminen, myös mahdollisesti ei-ammattimaisesti toimiville, voisi olla perusteltua säilyttää.

Matkustajan suojan tarve on aivan samanlainen siitä riippumatta, onko kyseessä ammattimainen vai ei-ammattimainen kuljettaja. Matkustajan turvan kannalta ei ole hyväksyttävää, että ei-ammattimainen kuljettaja voisi pahimmillaan olla tuomittu useita kertoja raskaista liikenne rikoksista tai rikoksista, jotka estävät lasten kanssa työskentelyn taikka että hänen toimintakelpoisuutensa on siinä määrin rajoittunut, että hänelle on määrätty edunvalvoja.

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 kannattamme jatkossakin taksilupien säätelyä, vaikka asemapaikkavelvoitteista luovuttaisiin kyytien yhdistelyn ja kustannustehokkuuden lisäämiseksi. Mahdollisuuksia Suomessa rakennetun tilataksin hyötykäyttämiseen myös tavarankuljettamiseen on toivottavaa, koska kaluston on jo varustettu henkilönostimella ja standardin mukaisin kiinnityspistein, mikä mahdollistaa myös turvallisen tavarankuljettamisen.

Kotimainen, pienoibusseja valmistava koriteollisuus työllistää alihankkijoihin 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. Tilaa-ajan, varsinkin julkisen, kannalta esimerkiksi päästöttömän liikennevälineen valintaa erityisesti paikallisliikenteen osalta olisi liikennekaareissa pystyttävä selvästi pisteytyksessä tukemaan, jotta voidaan vastata tulevaisuuden ympäristövaatimuksiin.

Traktorit

Traktoreiden osalta LONK katsoo, että luvanvaraisuuden raja tulee poistaa traktoreiden osalta kokonaan. Traktoreilla suoritettavat kuljetukset ovat hyvin paikallisia, lähinnä viljan, lannoitteiden, maa-ainesten tai lumen kuljetuksia ly-

hyillä matkoilla, joilla kuorma-auto ei välttämättä ole kilpailukykyinen tai sovelias ajoneuvo. Toisaalta taas pidemmillä matkoilla traktorikuljetukset eivät ole kilpailukykyisiä kuorma-autoille. Näin yrittäjät voivat vapaasti markkinoiden ja kaluston teknistaloudellisen luonteen mukaan harkita, miten kuljetukset suoritetaan.

Traktorikuljetusten taloudellinen merkitys on vähäinen ja jo tällä perusteella ne tulee vapauttaa kokonaan liikenneluvan tarpeesta eikä kytkeä luvanvaraisuutta niiden nopeuteen.

Toissijaisesti vapautus tulisi ulottaa enintään 60 km/h kulkeviin traktoreihin, jolloin raja olisi yhdenmukainen tuoreiden 1.1.2016 voimaan tulleiden ajokortti- ja ammattipätevyysäännösten kanssa.

Nykyaikaiset traktorit on suunniteltu kulkemaan 60 km/h ja niiden käyttö taa-jamissa lyhyillä kuljetusmatkoilla ei juurikaan häiritse muuta liikennettä eikä ole luultavaa, että niiden käyttö myöskään merkittävästi lisääntyisi liikennelupien vapautuksen myötä. Säännös tulee määritellä nykyaikaisen kaluston mukaisesti, eikä kirjoittaa sitä ”museotraktoreille”.

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) mahdollisimman helpoksi, varmaksi, turvalliseksi ja hinnoitellaan helposti ymmärrettäväksi. Samanlaista toimintaa on säädettävä samantyyppisillä 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.

Vaikutusanalyysit ovat jääneet liikennekaaren valmistelussa todella ohuiksi ja perustuvat enemmän toiveajatteluun kuin faktoihin. Lainmuutoksessa ei mielestämme ole noudatettu OM:n vuoden 2007 säädösehdotusten vaikutusten arviointiohjetta.

Myös lainmuutosten voimaantulo 1.1.2017 on mielestämme epärealistinen näin mittavassa muutoksessa. Esimerkkinä voidaan ottaa vaikka kabotaasisääntöjen muutos, joka on varsin pieni, mutta juuttunut eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokuntaan useaksi kuukaudeksi.

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

Kunnioittaen

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK



Kyösti Orre
Päsihteeri