



Liikenne- ja viestintäministeriön esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Koneyrittäjien liitto edustaa 2500 maarakennus-, puunkorjuu- ja turvetuotantoaloilla toimivaa yritystä, jotka käyttävät monipuolisesti kuorma-auto ja traktorikalusto sekä urakointi- että kuljetustoiminnassa. Liikennekaaren valmistelun eri vaiheissa katsomme, että järjestöämme tulee olla lausunnonantajien joukossa ja muutoinkin olemme kiinnostuneet ja valmiit osallistumaan liikennekaaren jatkovalmisteluun.

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.

LVM:n osalta liikennekaarihanke on keskeisin norminperkuuhanke hallinnon alalla. Tavarankuljetusten osalta EU säännöksistä on poikettu pakettiautojen ja traktoreiden osalta ja luotu niitä koskeva kansallinen normisto, jotka nyt olisi hallitusohjelman mukaisesti purettava.

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.

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

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 sijaan traktoreiden vapauttamista ei tulisi kytkeä nopeuteen (km/h) vaan ne tulisi vähäisinä vapauttaa kokonaan. Toissijaisesti vapautus tulisi ulottaa enintään 60 km/h kulkeviin traktoreihin, jolloin raja olisi yhdenmukainen tuoreiden 1.1.2016 voimaan tulleiden ajokortti- ja ammattipätevyyslainsäätöjen kanssa.

Liikennekaariesitys lähtee johdonmukaisesti siitä, että ammattimainen kuljettaminen ja ei-ammattimainen kuljettaminen aiempaa selvemmin erotettaisiin toisistaan, minkä kanssa vähäisinä pidettävien traktorikuljetusten vapauttaminen olisi sopusoinnussa.

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

Urakointikuljetukset ja elinkeinotoimintaan tavanomaisesti liittyvien kuljetusten (nykylain 7 §) tulee säilyä vähintään nykylaajuudessa lupapakon ulkopuolella. Kansalaisten oikeusturvan kannalta olisi kuitenkin lähtökohtaisesti parempi, että säännös olisi asetuksen sijaan itse laissa eli liikennekaareissa.

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden osalta kuljetushinnan raja 500 €/ 3kk tulisi harmonisoida yleisesti noudatettavan tilaajavastuulain kanssa.

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

Harmaan talouden torjunta

Esitys olisi 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 sekä olisi omiaan vähentämään harmaata taloutta.

Muuta

Nykyinen liikennelupakäytäntö on omiaan ylläpitämään ajoneuvokaluston ylikapasiteettia ja siten tehotonta toimintaa. Tätä voitaisiin osaltaan vähentää luopumalla kansallisesta ylisääntelystä.

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

Mikäli päädytään säilyttämään yli 60 km/h kulkevien traktoreiden liikennelupapakko, niin tämä tulee huomioida liikenneyrittäjätutkinnon rakenteessa.

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

Traktoreiden vapauttaminen tulee siis vähintään ulottaa < 60 km/h kulkeviin traktoreihin, jotta vapautuksella on toivottu käytännön merkitys ja jotta säätely olisi yhtenäistä ajokortti ja ammattipätevyysäännösten kanssa.

Kunnioitavasti

Koneyrittäjien liitto ry



Matti Peltola
toimitusjohtaja