

23.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö 18.4.2016.

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSESTA LIIKENNEKAAREKSI SEKÄ ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Pyydettyä lausuntona otsikossa mainitun esitysluonnoksen sisältämien Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n tehtäväkenttään eli tavara- ja linja-autoliikenteen sekä taksiliikenteen työmarkkina-asioihin kuuluvien yksittäisten ehdotusten osalta toteamme kunnioittavasti seuraavaa:

1. Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

Liikennekaariesityksellä on tarkoitus laajentaa sellaista henkilöiden ja tavaroiden kuljettamistoimintaa, johon ei vaadita liikennelupaa eikä sen harjoittajaan tai kuljettajaan kohdisteta mitään vaatimuksia. Tavaraliikennettä saisi harjoittaa ilman lupaa nykyisen 2 tonnin ajoneuvon sijaan aina 3,5 tonnin ajoneuvolla. Tämä vapauttaisi pakettiautoilla hoidettavan ammattimaisen kuljetustoiminnan viranomaisvalvonnan piiristä, mikä lisää kuljetusalalla harmaata taloutta.

Muutoksella laajennetaan niitä pakettiautoilla harjoitettavia kuljetuksia, jotka ovat kuljetusalaa koskevien lakien- ja asetusten ulkopuolella, kuten EU:n ajo- ja lepoaika-asetus, EU:n ajopiirturiasetus, yrittäjäkuljettajien työaikalaki sekä kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyys-säännökset. Muutoksella saadaan aikaan kuljetusalan jakautuminen kaksiin eri kuljetusmarkkinoihin, jotka olisivat täysin epäsuhdassa kilpailuasemassa toisiinsa nähden sääntelyn ja velvoitteiden aiheuttamien kustannusten osalta.

Muutos johtaa kuljetusten siirtymiseen nykyisistä isommista ajoneuvoista pienempiin, jolloin ajoneuvojen määrä liikenteessä lisääntyy. Tämä ei voi olla vaikuttamatta liikenneturvallisuuteen varsinkin kun mm. ajo- ja lepoaikoja ei enää valvota, koska ko. kuljetukset eivät kuulu asetuksen piiriin.

Samalla pakettiautoilla harjoitettava tavaraliikenne ainakin eteläisessä Suomessa siirtyy todennäköisesti nykyistä enemmän Suomen rajojen ulkopuolelta tulevien kuljetusyriyten harjoittamaksi, jolloin valtion verokertymä pienenee ja alan työpaikat vähenevät.



Esitämme että ilman liikennelupaa harjoitettavan tavaraliikenteen raja pidetään nykyisessä 2 tonnissa.

2. Pienimuotoinen toiminta ja tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Lakia Liikennekaaresta ei sovelleta pienimuotoiseen kuljetustoimintaan. Sekä tavara- että henkilöliikenteessä liikennelupa- ja muiden velvoitteiden ulkopuolelle esitetään jätettäväksi sellainen pienimuotoinen kuljetustoiminta, josta saadut korvaukset eivät ylitä 10 000 euroa 12 kuukauden aikana. Se, että liikenneluvan piiristä vapautetaan kuljetuksia, vähentää jälleen verokertymää. Saavatko vastaisuudessa esimerkiksi maksamattomien verojen vuoksi liikenneluvan menettävät henkilöt/yritykset jatkaa toimintaansa pakettiautoilla tai ajoneuvoluokasta riippumatta esitetyllä 10 000 euron säännöllä?

Liikennekaariesitys asettaa nykyistä tavaraliikennelakia vastaavasti kuljetuksen tilaajalle muun muassa velvollisuuden selvittää ennen kuljetussopimuksen tekemistä, onko kuljetuksen suorittajalla oikeus suorittaa kuljetus ilman liikennelupaa. Tilaajan olisi siis ennen kuljetussopimuksen tekemistä selvitettävä, ylittävätkö kuljetuksen suorittajalle eri tahojen maksamat korvaukset 12 kuukauden aikana 10 000 euroa, jolloin kuljetustoiminnan harjoittaminen edellyttäisi liikennelupaa. Tilaajan on käytännössä erittäin vaikea tai jopa mahdoton toteuttaa vaadittavaa velvoitetta luotettavan selvityksen saamiseksi.

Esitämme, että laista poistetaan kirjaus pienimuotoisen kuljetustoiminnan rajaamisesta lain ulkopuolelle. Perustelemme esitystä sillä, että esitetyn maksimikorvauksen 10 000 euroa viimeisen 12 kk:n aikana valvominen on mahdotonta. Lakiesityksestä ei ilmene, miten asiakkaiden oikeusturva tässä pienimuotoisessa kuljetustoiminnassa on taattu, jos jotain vahinkoja tapahtuu henkilöille tai tavaroille, kuka kantaa vastuun ja korvaa vahingot?

3. Taksiliikenne

Nykyisen toimivan lupakäytännön purkaminen on suuri uhka taksialalle. Sen vaikutukset näkyisivät palveluiden keskittymisenä suurille yrityksille isoissa kaupungeissa ja pienten paikkakuntien palvelut näivettyisivät entisestään.

Palvelun ja turvallisuuden takaajana nykyinen järjestelmä on hyvä ja sen avaamiseen sisältyy suuria riskejä. Miten valvotaan kuljettajien nuhteettomuutta ja soveltuvuutta tehtäviin, voidaanko niitä oikeasti seurata uuden teknologian avulla luotettavasti ja reaaliaikaisesti. Valvovan viranomaisen tehtäviä ollaan siirtämässä yksittäisille yrityksen vastuuhenkilöille, joiden toimintaa pitäisi kuitenkin valvoa väärinkäytösten ehkäisemiseksi entistä tehokkaammin.

Taksinkuljettaja on hyvin läheisessä tekemisessä asiakkaan kanssa ja tästä johtuen oikeanlainen ja riittävä koulutus on erittäin tärkeää. Kuljettajan paikallistuntemus, kielitaito ja kalustontuntemus ovat erittäin tärkeä osa tätä työtä, eikä sitä saa heikentää vaatimustasoa nykyisestä alentamalla. Tällä on merkittävä vaikutus asiakkaan turvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen yleensä.

Mikäli lupasääntely vapautuu, niin miten taataan yksittäisten työntekijöiden ansiotaso automäärien lisääntyessä räjähdysmäisesti johtuen nykyisestä työllisyystilanteesta? Tämä tulee väistämättä aiheuttamaan sen, että alan osuutta kuljetuksissa suurissa keskuksissa tulee alkuvaiheessa jakamaan yhä useampi kuljettaja eritasoisella kalustolla ja kenenkään ansiotaso ei enää yllä elämiseen riittävälle tasolle. Millä turvataan kuljettajille kohtuullinen ansiotaso, kun se ei edes nykypäivänä kaikkialla toteudu?

Silppu- ja osa-aikatyö lisääntyy, niiden henkilöiden määrä jotka tekevät tätä työtä sivutyönään muun työn ohessa lisääntyy. Miten pystytään näissä tilanteissa valvomaan, että kuljettajan ovat vireystilansa puolesta turvallisia liikenteessä ja noudattavat säädettyjä rajoituksia lepoajoista?

Harmaa talous lisääntyy, kun pääsyä alalle helpotetaan. Moni keksii kyllä keinot, joilla pystyy olemaan ilmoittamatta tuloistaan viranomaisille ja tämä tulee vääristämään kilpailua, kun ei ole riittävää valvontaa. Tehokas valvonta taas vaatii resurssien suurta lisäystä valvoville viranomaisille. Viime vuosina suunta resursseissa on ikävä kyllä ollut ihan päinvastainen.

Esitämme, että kehitetään nykyistä toimintamallia siten, että taataan tasapuoliset, turvalliset ja luotettavat taksipalvelut koko maahan ja kaikilla alalla toimivilla tulee olla samat vaatimukset ja edellytykset toimia.

4. Linja-autoliikenne

Liikennekaareissa esitetyllä, EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisella yksinoikeuksia koskevalla sääntelyllä on merkittäviä vaikutuksia siihen, miten palvelusopimusasetuksen mukaisen ja toisaalta markkinaehtoisin linja-autoliikenteen toimintaedellytykset määräytyvät. Keskeiseen asemaan nousee liikenteen järjestämistapa siinä suhteessa, tekeekö toimivaltainen viranomainen EU:n palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun järjestämistapapäätöksen vai sallitaanko markkinaehtoinen liiketoiminta.

Linja-autoliikenteen kilpailutus on tuonut jatkuvan epävarmuuden ja huolen alan työntekijöiden työsuhteiden kestosta ja noudatettavista työehdoista. Muutaman vuoden välein toistuva liikenteen kilpailutus on ainainen uhka ja pelko kuljettajille ja muulle henkilöstölle.

Esitämme, että Liikennekaaressa kiinnitettäisiin erityistä huomiota kilpailutuksen toteuttamiseen riittävän ajoissa ja työntekijöiden asemaan kilpailutustilanteessa. Etenkin Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten kilpailuttamassa liikenteessä kilpailutusprosessi aloitetaan usein liian myöhään. Tieto kilpailutuksen tuloksesta saadaan niin lähellä liikennevastuun siirtoajankohtaa, ettei kaikkia toimia, kuten esimerkiksi kilpailutuksessa hävinneiden yritysten työntekijöitä koskevia yhteistoimintaneuvotteluja ja mahdollisia työsuhteiden irtisanomisia ehditä enää hoitaa yhteistoimintalain ja työsopimuslain sekä työehtosopimusten mukaisten määräaikojen mukaisesti.

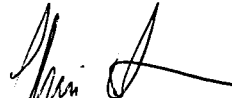
Lopuksi toteamme, että Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on erityisen huolissaan Liikennekaaren vaikutuksista alan työllisyyteen. Hallituksen esityksen mukaiset toimet ovat uhka kokoaikaisille ja pysyville työsuhteille kuljetusaloilla. Lakiesitys luo edellytykset harmaan talouden lisääntymiselle kuljetusaloilla, mikä johtaa siihen että valtion verokertymä pienenee. Tämä aiheuttaa julkisen sektorin hyvinvointipalvelujen alasajoa ja näin eriarvoistaa kansalaisia entisestään.

Helsingissä 23. päivänä toukokuuta 2016.

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITTO AKT ry



Marko Piirainen
puheenjohtaja



Harri Pasanen
2. varapuheenjohtaja