

Paavo Syrjö/ JKo

23.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO
kirjaamo@lvm.fi

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Kiitämme mahdollisuudesta lausunnon antamiseen.

Rakennusteollisuus RT ry on rakennusalan yritysten elinkeinopoliittisten ja työmarkkina-asioiden edunvalvoja. RT-liittoyhteisöön kuuluu kaikkiaan viisi toimialaa: Talonrakennusteollisuus, Rakennustuoteteollisuus, Infra, Pinta ja LVI-tekninen urakointi.

Viiden toimialan yhteensä yli 2 600 jäsenyrityksen palveluksessa on lähes 55 000 henkilöä. Jäsenyritystemme yhteenlaskettu liikevaihto on noin 15 miljardia euroa.

INFRA ry on infra-alan urakoitsijoiden elinkeinopoliittinen työnantajajärjestö. INFRA ry:hyn kuuluu n. 1 500 jäsentä, joiden yhteenlaskettu liikevaihto on n. 4 miljardia euroa ja joilla on palveluksessaan n. 17 000 työntekijää ja toimihenkilöä. INFRA ry:n jäsenet sekä rakentavat että myös hoitavat ja kunnossapitävät teitä, rautateitä ja muita infra-alan järjestelmiä.

Esitys liikennekaareksi koskee Rakennusteollisuus RT ry:n jäsenkunnasta erityisesti Infra Ry:n jäsenyrityksiä.

Lausumme liikennekaariluonnoksesta lähinnä tavaraliikennettä koskevalta osalta.

Ensiksikin Rakennusteollisuus RT ry sekä INFRA ry pitävät myönteisenä sitä, että tavaraliikennemääräyksiä yksinkertaistetaan ja liikenneluvan saantia helpotetaan. Erityisesti on hyvä, että markkinanäkökulma otetaan asiassa huomioon ja byrokratiaa helpotetaan. Kotimaisessa lainsäädännössä ei ole syytä säätää enempää vaatimuksia kuin EU:n liikenteenharjoittaja-asetus vaatii.

Tavaraliikennelakia muutettiin jo vuonna 1991 siten, että tarveharkinnasta luovuttiin ja liikenneluvan saantia helpotettiin. Sen jälkeen INFRA ry:n jäsenet päättivät markkinoiden ja omien tarpeidensa mukaan hankkivatko he kuljetustarpeisiinsa tavaraliikenneluvan vai ei. Jäsenillä onkin sekä liikenneluvallista että liikenneluvasta vapautettua (ns. mustalappuista) kuljetuskalustoa. Tämän muutoksen jälkeen ns. luvatonta liikenteenharjoittamista koskevat oikeudenkäynnit käytännössä loppuivat kokonaan.

Yksityiskohtaisesti Rakennusteollisuus RT ry sekä INFRA ry lausuvat liikennekaaresta seuraavaa:

Traktoreiden osalta katsomme, että luvanvaraisuuden raja tulee poistaa traktoreiden osalta kokonaan. Traktoreilla suoritettavat kuljetukset ovat hyvin paikallisia lähinnä maa-ainesten tai lumen kuljetuksia lyhyillä matkoilla, joilla kuorma-auto ei välttämättä ole kilpailukykyinen. 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 ammattipätevyyssääntösten kanssa.

Nykyaikaiset traktorit on suunniteltu kulkemaan 60 km/h ja niiden käyttö lyhyillä kuljetusmatkoilla tapahtuu pääsääntöisesti alempiasteisella tieverkolla, jossa on joko 60 km nopeusrajoitus tai jossa ei muutenkaan käytännössä millään ajoneuvolla ajeta yli 60 km/h nopeuksilla. Näin olen traktoreiden käyttö 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 ”vanhoille ferusoneille”.

Liikennekaariesitys lähtee johdonmukaisesti siitä, että ammattimainen ja ei – ammattimainen kuljettaminen aiempaa selvemmin erotetaan toisistaan ja markkinat ratkaisevat kuljetustarpeen ja –välineen. Rakennusteollisuus RT ry että INFRA tukevat tätä näkemystä.

Pidämme myönteisenä sitä, että liikennekaareissa esitetään edelleen säädettäväksi tavaraliikennelaissakin oleva rajaus siitä, että lupaa ei tarvita oman tavaran kuljettamiseen, vaikka kuljettaminen liittyisi ammattiin tai elinkeinon harjoittamiseen. Oman tavaran määritelmä tulee myös muuttaa ja lähtökohtaisesti oman tavaran määritelmä tulee tehdä siviilioikeuden yleisten oppien laji- eli paljousesineen mukaisena. Lajiesineen omistusoikeus ja vahingonvaara siirtyy sen haltijalle tavaran (esim. maa-aines) irrottamisella. Liikennekaareissa ei tule keksiä erillistä keinotekoista määritelmää kuten nykyisessä tavaraliikennelain 1 § 1 momentin 17 kohdassa on tehty.

Liikennekaareissa ehdotetaan, että poikkeuksista liikennelupavelvollisuuksista säädettäisiin jatkossa lain sijasta valtioneuvoston asetuksessa. Katsomme, että selvyuden ja yrittäjien oikeusturvan vuoksi liikennekaareissa (= laissa) tulisi säätää poikkeuksista liikennelupatarpeesta, kuten tällä hetkellä on säädetty tavaraliikennelain 7 §:ssä. Joka tapauksessa mikäli jatkossa poikkeuksista säädetään valtioneuvoston erillisellä asetuksella, poikkeamismahdollisuus tulee säätää vähintään tavaraliikennelain 7 § tasoisena. Katsomme, että edelleen on tärkeää, että omassa urakoissa ja työkokonaisuuksissa on mahdollisuus käyttää omaa kuljetuskalustoa ilman, että sille vaaditaan tavaraliikennelupaa, mikäli pääpaino (>50 %) yrityksen toiminnassa on muussa kuin tavaran kuljettamisessa.

Edelleen pidämme hyvänä, ettei enää vaadita pakollisen liikennelupakurssin suorittamista, vaan riittävänä ammatillisen pätevyyden osoittamisena on säädetyn tutkinnon suoritus.

Tavaraliikennelain luvan myöntämisen edellytyksiä pidämme hyväksyttävänä. Oikeushenkilön hyvän maineen osalta on 8 §:ssä todettu, että esteenä on se, että oikeushenkilö on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteysakkoon. Kyseistä aikaa tulee lyhentää kolmeen vuoteen ja lupaviranomaisella tulee olla riittävä harkinta myöntää lupa semminkin kun esim. työturvallisuusrikoksesta nykyisin säännön mukaisesti tuomitaan myös yritys yhteisöakkoon, vaikka yritys on pyrkinyt hoitamaan työsuojeluvaikeutensa asianmukaisesti. Säännöksessä tulisi ottaa huomioon yrityksen koko ja semminkin myös mahdollisuus hankintalakiin liittyvään mahdollisesti tuleva ns. self cleaning –järjestelmä, jossa yritys voi jälkikäteen osoittaa parantaneensa toimintaansa.

Pidämme hyvänä sitä, että liikennelupa myönnetään 5 vuoden sijasta 10 vuodeksi, mikä vähentää byrokratiaa ja tuo ennustettavuutta toimintaan.

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden osalta kuljetushinnan rajan 500 € voisi hyvinkin nostaa ainakin rakentamisessa 9 000 euroon, mikä raja on tällä hetkellä tilaajavastuulaissa. Tämä yhtenäistäisi erityisesti rakennusalan harmaan talouden torjunnan käytäntöä tai ainakin laissa voitaisiin todeta, että rakennusalalla raja on 9 000 €.

Kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyyttä tulee helpottaa siten, ettei ammattipätevyyttä vaadita kuljettajalta, joka toimittaa työmaille poltto- ja voiteluaineita, materiaaleja tai laitteita tai työntekijöitä, jos kuljettajan pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen. Materiaalien tai laitteiden käyttäminen vain kuljettajan omissa töissä turhaan edellyttää ammattipätevyyden suorittamista. Käytännön työelämässä on tavallista, että työntekijä esim. asentaja vie työmaille oman päätyönsä ohella edellä mainittuja muuta kuljetettavaa.

Rakennusteollisuus RT Ry

Tarmo Pipatti
toimitusjohtaja

Infra ry

Paavo Syrjö
toimitusjohtaja