

Asia: VN/19415/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnoksesta laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (Kuljetusalan sääntelytoimet)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Logistiikalla ja logistiikka-alalla kriittinen merkitys Suomen kilpailukyvyllle

Logistiikkayritysten Liiton 27 jäsentä ovat johtavia logistiikkayrityksiä, joiden erikoisalaa ovat kuljetusjärjestelmät, terminaali- ja varastotoiminnot sekä logistiikan kokonaisjärjestelmät. Jäsenyritysten yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2024 oli yli miljardi euroa. Liitto on perustettu vuonna 1951 nimellä Tavaralinjat.

Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista. Toimivan logistiikan ja toimitusketjujen hallinnan, sekä menestyvän kuljetus- ja logistiikka-alan merkitys Suomen kilpailukyvyllle on keskeinen. Logistiikka-alalla ja Logistiikkayritysten Liiton jäsenyrityksillä on kriittinen rooli siviiliyhteiskunnan toimivuuden turvaamisessa.

Logistiikka-alaa koskevan sääntelyn tulee olla ennakoitavaa, ja että suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset elinkeinoelämälle ja yrityksille tulee arvioida kattavasti ennen päätöksentekoa.

Kabotaasisääntelyn selkeyttäminen

Hallituksen esityksen perusteluissa todetun mukaisesti kabotaasiliikenteen mittaamiseen liittyy paljon epävarmuuksia, ja että Suomessa tehtävän kabotaasin määrästä on hyvin erilaisia arvioita.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa sallitun kabotaasiliikenteen määrä on rajattu kolmeen kabotaasimatkaan seitsemän vuorokauden aikana kansainvälisen kuljetuksen päättämisestä tai yhteen kabotaasimatkaan kolmen päivän kuluessa maahan saapumisesta. Ajoneuvon saapuessa maahan tyhjänä, on viimeisen kabotaasimatkan päätyttävä seitsemän vuorokauden kuluessa maahan saapumisesta. Seitsemän vuorokauden jälkeen ajoneuvolle seuraa neljän päivän jäähdyttelyjakso, jonka aikana kabotaasiliikennettä ei saa harjoittaa.

Hallituksen esitys toteaa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ongelmaksi suurpiirteisyyden ja epäselvyyden mm. kabotaasimatkaan sisältyvien kuljetusten laskennassa, mikä vaikeuttaa sääntöjen noudattamista. Lisäksi esitys nostaa esiin valvontaviranomaisten (Tulli, poliisi, RVL) vaikeudet näyttää toteen kabotaasirikkomukset nykysääntelyllä, sekä vaikeudet ulkomailta lähetettyjen kuljettajien työehtojen toteutumisen valvonnassa ilman kansallista kabotaasiliikennettä tarkentavaa säädöspohjaa.

Hallituksen esityksen mukaan tavaraliikenteessä kolmen sallitun kabotaasimatkan yhteen matkaan saisi sisältyä joko 1) yksi kuormauspaikka ja yksi purkauspaikka; 2) useita kuormauspaikkoja ja yksi purkauspaikka, jos purkaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn lopullisen kuorman vastaanottajan luona; tai 3) yksi kuormauspaikka ja useita purkauspaikkoja, jos kuormaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn alkuperäisen lähettäjän toimesta.

Tieliikenteen kabotaasirikkomusta ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyöntiä ehdotetaan sanktioitavaksi. Lisäksi esitetään hallinnollista sanktiota (liikennevirhemaksu) kabotaasirikkomukseen syyllistyneelle liikenteen harjoittajalle.

Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä, että suomalaisille kuljetus- ja logistiikkayrityksille kotimaassa varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset verrattuna ulkomaisiin yrityksiin. Samalla on turvattava suomalaisten alan yritysten edellytykset toimia kansainvälisessä liikenteessä.

Liitto kannattaa kabotaasisääntelyn kansallisen säädöspohjan tarkentamista. Täsmennykset helpottavat ja tehostavat viranomaisvalvontaa, ja toivon mukaan vähentävät epätervettä kilpailua ja harmaata taloutta. On tärkeää, että kabotaasikuljetuksia hoitavien yritysten velvoitteet, maksut ja palkat ovat samalla tasolla alan kotimaisten yritysten kanssa.

EU-sääntelyn tarkentaminen kabotaasimatkaan sisältävien sallittujen kuljetusten suhteen myös mahdollistaa tehokkaamman operatiivisen toiminnan suunnittelun logistiikkayrityksille ja niiden asiakkaille.

Ajokokeen vastaanottaja

Hallituksen esityksen mukaan kuljettajantutkintojen järjestämisestä vastaavalla palveluntuottajalla on jo useana vuonna ollut haasteita rekrytoida ajokokeiden vastaanottajiksi kelpoisia henkilöitä. Tutkinnon vastaanottajien määrä on pysynyt melko tasaisena, mutta ajokokeiden suorituskäärät ovat kasvaneet ja ajokoeaikojen saatavuus ollut paikoin heikkoa. Lisäksi ajokokeiden vastaanottajien ikääntyminen heikentää ao. palvelujen saatavuutta merkittävästi lähivuosina ja osin jo nyt.

Hallitus ehdottaa em. syistä kevennyksiä nykysääntelyyn ja ajokokeen vastaanottajan pätevyysvaatimuksiin. Suullisen teoriakokeen vastaanottajana voisi jatkossa toimia joku muu työntekijä kuin ajokokeen vastaanottaja. Ao. kokeen vastaanottaja lukee ääneen koekysymykset tai avustaa koetta tabletilla tekevää kokeilijaa, joten tehtävä ei edellytä vastaavaa arviointikokemusta tai substanssiosaamista kuin ajokokeen vastaanottajalta vaaditaan. Myös liikenneopettajalupaa koskevasta kahden vuoden voimassaolovaatimuksesta luovuttaisiin ja ajokokeen vastaanottajan peruskoulutusta koskevat vaatimukset kevenisivät. Muutosten arvioidaan vapauttavan ajokokeen vastaanottajien työaikaa, sekä parantavan teoriakokeiden laatua, kun suullisten teoriakokeiden vastaanottajiksi saataisiin kielitaitoisempia henkilöitä.

Logistiikkayritysten Liitto pitää yllä kuvattuja työvoimapulan ehkäisemiseen tähtääviä muutoksia perusteltuna. Yleisesti eri toimet logistiikka-alan osaajien saatavuuden varmistamiseksi ovat kannatettavia. Logistiikkayritysten Liitto toteaa, että logistiikka-alan osaajapula koskee kuljettajien lisäksi useita muita ammattiryhmiä, kuten ajojärjestelijöitä, mekaanikkoja, terminaalityöntekijöitä ja IT-osaajia.

Ajokorttilain poikkeus

Hallituksen esityksessä ehdotetaan myös ajokorttilain ajokorttiluokkia koskevan sääntelyn muuttamista painavampien, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen kuljettamisen osalta. Muutoksen myötä B-luokan ajokortti oikeuttaisi kuljettamaan enintään 4250 kg painavaa ajoneuvoa. Muutoksen arvioidaan hyödyttävän kuljetusalaa ja vähentävän päästöjä.

Logistiikkayritysten Liitto pitää ao. sääntelymuutosta perusteltuna. Samalla liiton näkemyksen mukaan ilmastotoimet ovat tarpeellisia, mutta päästövähennystavoitteista ja -toimista päätettäessä on tärkeä huolehtia Suomen kilpailukyvystä. Suomen ei tule asettaa itselleen EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita. Vaihtoehtoihin käyttövoimiin siirryttäessä tärkeää on teknologianeutraalius, eli useiden eri käyttövoimavaihtoehtojen mahdollistaminen.

Yhteistyöterveisin,

Outi Nietola

toimitusjohtaja

Logistiikkayritysten Liitto ry

Nietola Outi

Logistiikkayritysten Liitto ry