

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

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto kuljetusalan sääntelytoimista, jotka liittyvät kabotaasisääntelyyn, poikkeuksiin B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajuudesta sekä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämiseen.

* Kabotaasisääntelyyn ehdotetut muutokset lakiin liikenteen palveluista

Kabotaasiliikenteelle esitetään luonnoksessa EU-sääntelyä tarkentavat kirjaukset, joiden mukaan tavaraliikenteessä sallittujen kuljetusten määrää ja linja-autoliikenteessä kabotaasin enimmäiskesto on rajattu. Esitetyt rajaukset vastaavat muiden pohjoismaiden lainsäädäntöä. Tavaraliikenteessä kolmen sallitun kabotaasimatkan yhteen matkaan saisi sisältyä joko yksi kuormauspaikka ja yksi purkauspaikka, useita kuormauspaikkoja ja yksi purkauspaikka, jos purkaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn lopullisen kuorman vastaanottajan luona, tai yksi kuormauspaikka ja useita purkauspaikkoja, jos kuormaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn alkuperäisen lähettäjän toimesta. Linja-autoliikenteessä saisi kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa 30 päivän ajanjaksolla yhtäjaksoisesti enintään seitsemän perättäisen päivän ajan. Kabotaasirikkomuksesta aiheutuva seuraamusmaksu noudattaisi tieliikennelain, VAK-lain ja ajoneuvolain seuraamusmaksun mallia.

Keskuskauppakamari kannattaa tavaraliikenteelle asetettua kabotaasivaatimusta luonnoksessa esitettyssä muodossa.

Linja-autoliikenteen kabotaasisääntelyyn aikarajoitusta tulisi selventää siten, että kabotaasia saisi harjoittaa 30 perättäisen vuorokauden aikana enintään seitsemän vuorokauden aikana. Näin esimerkiksi seitsemän perättäisen ajopäivän jälkeen kabotaasiliikennettä ei voisi harjoittaa enää niiden päivien aikana, jotka kuuluvat samaan 30 vuorokauden jaksoon.

Aikarajauksen lisäksi linja-autoliikenteen kabotaasia olisi tarpeen rajata säännöllisessä kansainvälisessä reittiliikenteessä, joka toimii samalla Suomen sisäisenä säännöllisenä reittiliikenteenä kansainväliseen liikenteeseen myönnettyjen lupien nojalla. Kotimaan reittiliikenteessä toimiminen kansainvälisen liikenteen luvalla vääristää liikennepalveluyritysten kilpailutilannetta, sillä ulkomaiset yritykset saavat kilpailuetua muun muassa ulkomaisen työvoiman edullisemmista työvoimakustannuksista. Kabotaasisääntelyyn tulisi harkita lisättävän erillinen raja, jonka mukaisesti kabotaasia ei saisi luvanvaraisessa kansainvälisessä reittiliikenteessä harjoittaa irrallaan kansainvälisestä reittiliikenteestä.

* Poikkeukset B- ja BE-luokan ajo-oikeuden laajuuteen

Ajokorttilakiin esitetään muutosta, jonka mukaan B-kortilla voisi jatkossa ajaa sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöistä ajoneuvoa, joiden massa on enintään 4 250 kg. Muutos koskee ajoneuvoja, joissa on kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan matkustajapaikkaa. Edellytys poikkeukselle on, että kuljettajalla on ollut B-ajokortti vähintään kaksi vuotta, jotta kuljettajalle olisi jo ehtinyt kertyä jonkin verran ajokokemusta. Muutos pohjautuu uuteen ajokorttidirektiiviin, joka on hyväksytty EU-parlamentissa lokakuussa 2025. Jo aiempi ajokorttidirektiivi mahdollisti kansallisesti tietyin poikkeuksin sähkö- ja kaasukäyttöisten massaltaan enintään 4 250 kg:n ajoneuvojen kuljettamisen B-kortilla. Aiempi poikkeus on osoittautunut kuitenkin hallinnollisesti työlääksi, sillä ajoneuvon 3,5 tonnin ylittävän massan tuli osoittaa johtuvan esimerkiksi akkujen tai kaasusäiliöiden painosta.

Ehdotuksen mukaisesti muutos koskee myös BE-kortin ajo-oikeutta, jolloin vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty BE-luokan ajokortti oikeuttaisi kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmää, jossa vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan vetoauton massa on enintään 4 250 kg.

Keskuskauppakamari kannattaa esitettyä muutosta ajokorttisääntelyyn. Muutos on toivottu uudistus, jonka ripeä toimeenpano on erittäin tervetullut jakeluautoja ja tilatakseja käyttäville yrityksille. Uudistuksen ennakoidaan vauhdittavan kevyen jakeluautokannan ja tilataksien sähköistymistä. B-luokan ajokortilla voi Suomessa nykyisin kuljettaa enintään 3,5 tonnin ajoneuvoja. Tätä raskaampien ajoneuvojen kuljettaminen edellyttää C-korttia ja ammattipätevyyttä. Kevyiden sähkö- ja kaasukäyttöisten jakeluautojen ja kokonaismassa kasvaa riittävällä kantavuudella kookkaiden akkujen tai kaasusäiliöiden takia useimmiten yli 3,5 tonnin. Nykyinen massaraja on hidastanut kevytkuorma-autojen ja tilataksien sähköistymistä. Massapoikkeus on tärkeä liikennepalveluja tarjoavien yritysten lisäksi myös niille yrityksille, joiden autoja käytetään asennus-, rakennus- tai huoltotöiden työajoon. Autoa kuljettavat tämän tapaisissa yrityksissä asentajat ja huoltohenkilöstö, joilla ei useimmiten ole C-korttia. Näissä yrityksissä kevyen kuorma-

autokokoluokan sähköautojen hankkiminen on estynyt, koska riittävä kantavuus edellyttäisi asentajilta C-korttia.

Ajo-oikeussääntelyn muutos ei toisi muutoksia ajoneuvoluokkia koskevaan sääntelyyn. Jatkossakin massaltaan 3,5 tonnin rajan ylittävät tavara-ajoneuvot olisivat kuorma-autojen (N2) ajoneuvoluokassa. Lain perusteluissa olisi tarpeen vielä tarkentaa nopeudenrajoitinta koskevaa vaatimusta. Ajoneuvolain mukaisesti kuorma-autoissa on oltava nopeudenrajoitin, jolla nopeus rajoitetaan enimmillään 90 km/h:iin. Kuorma-autojen enimmäisnopeus tieliikenteessä on 80 km/h.

Luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettäviin yli 3,5 tonnin ajoneuvoihin on nykyisen lainsäädännön perusteella asennettava ajopiirturi. Olisi tärkeää, että valtioneuvoston asetusta poikkeuksista ajo- ja lepoaikoihin muutettaisiin samanaikaisesti lain perusteluissa mainitulla tavalla siten, että asetukseen lisättäisiin tavaraliikenteessä käytettäviä sähkö- ja kaasukäyttöisiä ajoneuvoja koskeva ajopiirturin käyttöpoikkeus. Muussa tapauksessa ajopiirturivaatimus jäisi rasittamaan luvanvaraisessa liikenteessä B-kortilla ajettavia vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevia kevytkuorma-autoja, vaikka ajo- ja lepoaikasääntelyä ei sovelleta B- ja BE-oikeudella kuljetettavaan ajoneuvoon.

* Muutokset lakiin kuljettajatutkintotoiminnan järjestämistä koskevaan lakiin

Keskuskauppakamari kannattaa ajokokeen vastaanottajan sääntelyyn esitettyjä muutoksia, sillä ne parantaisivat ajokokeiden saatavuutta ja lievittäisivät pulaa tutkinnon vastaanottajista.

Kalenoja Hanna
Keskuskauppakamari