

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

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan muutettavaksi muun muassa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) kabotaasiliikennettä koskevia säännöksiä ja niiden rikkomista koskevia seuraamussäännöksiä sekä ajokorttilain (386/2011) ajokorttiluokkia koskevia säännöksiä painavampien, vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen kuljettamisen osalta. Muutosten tavoitteena on parantaa linja-auto- ja tavaraliikenteen harjoittamista koskevan EU-sääntelyn noudattamisen ja valvonnan edellytyksiä sekä edistää ympäristöystävällisten ajoneuvojen yleistymistä ja kuljettajien saatavuutta.

Liikennepalvelulaki

Liikennepalvelulain kabotaasiliikennettä koskeviin säännöksiin esitetään lisättäväksi linja-autoliikenteen ja edelleen täsmennettäväksi tavaraliikenteen osalta kabotaasin tilapäisyyden käsitettä koskevia määräyksiä. Näillä molemmilla esityksillä mahdollistetaan valvonnan suorittamista, joka on olennainen edellytys kilpailuneutraliteetin toteutumiselle. Kabotaasiliikenteen kuljettajaan sovelletaan lähetettyjen työntekijöiden säännöksiä (laki työntekijöiden lähettämisestä 447/2016). Jotta lähetettyjen kuljettajien tarkastuksia ja valvontaa voitaisiin toteuttaa ja saattaa muiden jäsenvaltioiden tasolle, kabotaasia koskevien säännösten pitää olla selkeitä ja selvärajaisia. Esitys on oikeansuuntainen ja helpottaa säännösten noudattamista ja valvontaa.

Linja-autoliikenteen osalta nykytilanne on tavaraliikennettä merkittävästi huonompi, koska EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa 1073/2009/EY ei ole mitään tavaraliikenteen kaltaisia aikarajoituksia tai kuljetusten määriä koskevia rajoituksia kabotaasiliikenteen tilapäisyydelle. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan linja-autoliikenteessä saisi

kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa kabotaasia enintään seitsemän perättäisen päivän ajan yhtäjaksoisesti 30 päivän ajanjaksolla.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää erittäin hyvänä, että linja-autoliikenteen kabotaasiin säädettäisiin aikarajat tilapäisyyden määrittelemiseksi. Tämän kautta lähetettyjen kuljettajien työehtojen noudattaminen ja valvonta tulisivat paremmin mahdolliseksi. Pidämme myös erittäin hyvänä, että seitsemän perättäisen päivän aikaraja 30 päivän ajanjaksolla koskisi kaikkia kolmea EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikenteen muotoa ja niitä kaikkia koskisi kansainvälisen liikenteen yhteyden edellytys: säännöllinen erityisliikenne, satunnaisliikenne ja säännöllinen liikenne. Sama tilapäisyyden määritelmän tarve koskee yhtäläisesti kaikkia kolmea kabotaasiliikenteen muotoa.

Valittu sääntelymalli on Tanskan mallin kaltainen, jonka EU:n tuomioistuin on 16.10.2025 antamassaan tuomiossa asiassa C-482/23 todennut kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 1073/2009/EY mukaiseksi.

Esitys jättää kuitenkin olennaisia asioita avoimeksi ja vaatii vielä täsmentämistä. Toisin kuin Tanskan mallissa, avoimeksi jää, mistä 30 päivän ajanjakson ja seitsemän perättäisen päivän ajanjakson laskenta alkaa. Nämä vaativat lisäystä perusteluihin. Tanskan malli kalenterikuukauden osalta on laskennan kannalta selkeämpi ja yksiselitteisempi.

Perusteluihin tulisi myös lisätä selkeyden vuoksi, että seitsemän päivän jälkeen kabotaasiliikennettä ei voi harjoittaa enää Suomessa niiden päivien aikana, jotka ovat jääneet käyttämättä 30 päivän ajanjaksosta, eli vähintään seuraavien 23 päivän aikana. Ei, vaikka linja-auto kävisi Suomen rajojen ulkopuolella ja tulisi takaisin Suomeen uuden kansainvälisen liikenteen yhteydessä, jos aiemmin alkanutta 30 päivän ajanjaksoa on vielä jäljellä. Suomen rajojen ulkopuolella käynti ei siis aloita uutta seitsemän päivän kabotaasiajanjaksoa saman 30 päivän aikana, koska silloinhan kyse ei olisi enää tilapäisestä toiminnasta. Käytännössä linja-autolle muodostuu vähintään 23 päivän karenssiaika Suomessa harjoitettavan kabotaasiliikenteen osalta.

Tämä on todettu myös Tanskan mallin osalta EU:n tuomioistuimen tuomiossa (C-482/23): Seitsemän päivän ajallisella rajoituksella kalenterikuukauden aikana vältetään se, että toiminta ei olisi enää tilapäistä toimintaa vaan muuttuisi pysyväksi ja jatkuvaksi (kohta 48). Liikenteenharjoittajan on noudatettava karenssiaikaa, jonka kesto vaihtelee sen kalenterikuukauden ajankohdan mukaan, jona kabotaasimatkat suoritetaan. Liikenteenharjoittaja voi kuitenkin harjoittaa karenssiajan aikana muita linja-autoilla suoritettavia kuljetuksia, kuten kansainvälisiä kuljetuksia joko sijoittautumisjäsenvaltioon tai muihin jäsenvaltioihin ja joita tarvittaessa seuraa kabotaasiliikenne kyseisissä muissa jäsenvaltioissa. (kohta 51)

Liikennepalvelulakiin esitetään lisättäväksi uudet säännökset seuraamusmaksusta (255 b-d §). Kabotaasirikkomuksesta määrättävä seuraamusmaksu olisi 5000 euroa ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu olisi 3000 euroa. Kuten 255 b §:n perusteluissa on todettu, yhden viikon kabotaasijakson aikana yhdellä ajoneuvolla voidaan tehdä useita kabotaasirikkomuksia. Perusteluita tulisi täsmentää sen osalta niin, että seuraamusmaksu tulisi määrätä jokaisesta kabotaasirikkomuksesta erikseen. Jos rikkomuksia on yhden viikon kabotaasijaksolla ollut esimerkiksi viisi, seuraamusmaksuja tulisi määrätä 5 x 5000 euroa. Tämä periaate ilmenee 255 d §:n perusteluiden 4. kappaleesta, mutta perusteluiden täsmentäminen selkeyttäisi asiaa.

Samanlainen täsmennys olisi tarpeen 255 c §:n perusteluiden osalta. Kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu tulisi olla jokaisen kuljettajatodistuksen osalta 3000 euroa, vaikka kyse olisi samasta liikenteenharjoittajasta. Jos liikenteenharjoittaja on laiminlyönyt kuljettajatodistuksen hankkimisen esimerkiksi viiden kuljettajan osalta, seuraamusmaksuja tulisi määrätä 5 x 3000 euroa. Kuljettajatodistuksen puuttumisen sanktiointi vähentää epätervettä kilpailua ja harmaata taloutta.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää seuraamusmaksun käyttöönottamista kabotaasirikkomuksista ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä hyvänä. Se tehostaa valvontaa ja seuraamusprosessia kaikinensa verrattuna sakkorangaistukseen.

Ajokorttilaki

Ajokorttilain ajokorttiluokkiin esitetyt muutokset vastaavat 22.10.2025 annetun EU:n ajokorttidirektiivin muutoksia (2025/2205/EU), jotka jäsenvaltioiden on otettava käyttöön kansallisessa lainsäädännössään 26.11.2029. Niiden käyttöönotto on komission liikenne- ja viestintäministeriölle antaman vastauksen mukaan mahdollista kunkin maan omalla alueella jo ennen 26.11.2029, ja myös muissa jäsenvaltioissa on ilmennyt kiinnostusta siihen.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää hyvänä, että esityksen mukaiset muutokset B- ja BE-ajokorttiluokkiin otettaisiin käyttöön Suomessa jo ennen EU:n ajokorttidirektiivin mukaista takarajaa. Tällä mahdollistettaisiin vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen määrän kasvattamista nopeammin.

Vastaavat muutokset olisi huomioitava samanaikaisesti myös liikennepalvelulain kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyssäännösten (mm. 27 §) ja ajo- ja lepoaikasäännösten (5 luku) sekä ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun asetuksen 507/2018 ajopiirturisäännösten osalta.

Vasarainen Mari
Autoliikenteen Työnantajaliitto ry