

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

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

Lausunnonantajan lausunto

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on tutustunut luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (Kuljetusalan sääntelytoimet). 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 määritelmiä. 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, niin 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 kabotaasiliikenteen tilapäisyydelle. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan linja-autoliikenteessä saisi kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa kabotaasia enintään seitsemän perättäisen päivän ajan yhtäjaksoisesti 30 päivän ajanjaksolla.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry pitää erittäin hyvänä, että linja-autoliikenteen kabotaasiin säädettäisiin aikarajat tilapäisyyden määrittelemiseksi. Tämän kautta lähetettyjen kuljettajien työehtojen noudattaminen ja valvonta tulisivat paremmin mahdollisiksi. 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.

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 1073/2006/EY mukaiseksi.

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

Perusteluihin tulisi myös selkeyden vuoksi lisätä, että seitsemän päivän jälkeen kabotaasiliikennettä ei voi harjoittaa enää Suomessa niiden päivien aikana, jotka jäivät käyttämättä 30 päivän ajanjaksosata, eli vähintään seuraavien 23 päivän aikana. Ei, vaikka linja-auto kävisi Suomen rajojen ulkopuolella ja tulisi takaisin Suomeen uuden kansainvälisen kuljetuksen 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 tuomiossa (C-482/23). Seitsemän päivän ajallisella rajoituksella 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).

Hallinnolliset maksuseuraamukset

Liikennepalvelulakiin esitetään lisättäväksi uudet säännökset seuraamusmaksusta (255 b-d). Kabotaasirikkomuksesta määrättävä seuraamusmaksu olisi 5 000 euroa ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu olisi 3 000 euroa. Kuten 255 b §:n perusteluissa on todettu, yhden viikon kabotaasijakson aikana yhdellä ajoneuvolla voidaan tehdä useita kabotaasirikkomuksia. Perusteluita tulisi täsmentää siten, että seuraamusmaksu tulisi määrittää jokaisesta kabotaasirikkomuksesta erikseen. Jos rikkomuksia on yhden viikon kabotaasijaksolla ollut esimerkiksi viisi, niin seuraamusmaksuja tulisi määrätä 5 x 5 000 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 3 000 euroa, vaikka kyse olisi samasta liikkeenharjoittajasta. Jos liikkeenharjoittaja on laiminlyönyt kuljettajatodistuksen hankkimisen esimerkiksi viiden kuljettajan osalta, niin seuraamusmaksuja tulisi määrätä 5 x 3 000 euroa. Kuljettajatodistusten puuttumisen sanktiointi vähentää epätervettä kilpailua ja harmaata taloutta.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry pitää seuraamusmaksun käyttöönottamista kabotaasirikkomuksista ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä hyvänä. Sen ennaltaehkäisevä vaikutus on varmasti tehokkaampi kuin sakkorangaistus.

Ajokorttilaki

Eesityksen mukaan, ajokorttilain ajokorttiluokkia koskevaa sääntelyä muutettaisiin painavampien, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen, kuten kuorma-autojen ja henkilöautojen, kuljettamisen osalta. Muutoksen myötä B-luokan ajokortti, eli henkilöauton ajokortti, oikeuttaisi kuljettamaan enintään 4 250 kg painavaa ajoneuvoa. Edellytyksinä poikkeuksen hyödyntämiselle olisi, että ajoneuvo toimii vaihtoehtoisella polttoaineella ja B-luokan ajokortti on myönnetty vähintään kaksi vuotta aiemmin.

Nykyinen B-ajokorttikoulutus ei sisällä opetusta, joka antaisi valmiudet arvioida kuorman vaikutusta ajoneuvon vakauteen tai painopisteeseen. C1- ja C-luokan koulutuksessa näitä osa-alueita

käsitellään, ja siksi raskaampien ajoneuvojen salliminen B-luokalla voisi johtaa tilanteisiin, joissa kuljettaja ei tunnista ajoneuvon lisääntyneeseen painoon liittyviä riskejä. Tämä voi lisätä hallinnan menetyksiä, erityisesti kaupunkiliikenteessä ja jakelutehtävissä. Sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen rakenteesta johtuva korkeampi painopiste voi lisäksi lisätä kaatumisriskiä, mikäli ajoneuvo kuormataan epätasapainoisesti.

Ajo- ja lepoaikasäädökset ovat keskeinen osa liikenteen turvallisuuden ja kuljetusalan työolojen varmistamista. Nämä säädökset on laadittu suojelemaan kaikkien tiellä liikkujien liikenneturvallisuutta siten, että ammattikuljettajien ajo- lepoaikoja rajoitetaan säädösten avulla. Säädökset, jotka rajoittavat yhtäjaksoista ajoaikaa ja edellyttävät säännöllisiä taukoja ja lepojaksoja, ovat välttämättömiä turvallisen liikenteen takaamiseksi kaikille.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry suhtautuu varauksellisesti ehdotukseen mahdollistaa yhä painavampien ajoneuvojen kuljettamista B-ajokortilla. Muutosta tulisi ainakin kompensoida lisäämällä kuljettajakoulutusta henkilöautojen B-luokan tutkintovaatimuksiin ja lisäksi ottaa ammattimaisessa liikenteessä toimivat ajoneuvot ajo- ja lepoaikasäädösten, sekä näiden valvonnan piiriin. Ajoneuvon painon ylittäessä 3 500 kg riippumatta ajoneuvon käyttövoimasta tulisi noudattaa ajo- ja lepoaika-asetusta.

Ajokokeen vastaanottajien kelpoisuusvaatimusten keventäminen

Esityksessä ehdotetaan, että ajokokeen vastaanottajalta ei enää vaadittaisi kahden vuoden voimassa ollutta liikenneopettajalupaa. Tämä tarkoittaisi, että tulevaisuudessa voisi toimia tutkinnonvastaanottajana henkilö, jolla ei ole lainkaan kokemusta liikenneopettajana.

Ymmärrämme, että taustalla on pyrkimys ratkaista tutkinnonvastaanottajien saatavuusongelmaa, joka on ollut haaste jo pitkään. Vaikka rekrytoinnin helpottaminen on sinänsä positiivinen ja kannatettava tavoite, olemme huolissamme ajokokeiden laadun ja yhtenäisyyden säilymisestä.

Sen sijaan pidämme järkevänä ehdotusta, että suullisen teoriakokeen voisi jatkossa vastaanottaa nimetty henkilö, joka ei ole ajokokeen vastaanottaja. Tämä keventäisi prosessia ilman, että se vaarantaa kokeen laatua tai arvioinnin luotettavuutta. Lisäksi muutos voisi osaltaan helpottaa tutkinnonvastaanottajista vallitsevaa pulaa.

Pasanen Harri
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry