

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

Autotuoajat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta tutustua esitysluonnokseen laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Pidämme uudistuksessa nostettuja esityksiä lähtökohtaisesti kannatettavina.

VAIHTOEHTOISELLA POLTTOAINEELLA KULKEVAT 3 500 - 4 250 KG AJONEUVON KULJETTAMINEN B-LUOKAN AJOKORTILLA

Luonnoksessa esitetään ajokorttilakiin ajokorttidirektiivin mukaista poikkeusta B- ja BE-luokat ajo-oikeuksien laajuuksiin. Poikkeus sallisi B-luokan ajokortilla vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan, enintään 4 250 kg massaisen kuorma-auton kuljettamisen, kun ajokortin myöntämisestä olisi kulunut kaksi vuotta. Vastaavasti BE-luokan ajo-oikeudella saisi kuljettaa ajoneuvoyhdistelmää, jossa vetoauto toimii vaihtoehtoisella polttoaineella ja sen massa on enintään 4 250 kg.

Pidämme ehdotettua uudistusta erittäin tärkeänä Suomelle asetettuihin päästötavoitteisiin pääsemiseksi. Esitys vähentää jakeluautojen kuljettajapulaa, lisää yritysten mahdollisuuksia investoida vähäpäästöiseen jakelukalustoon ja edistää yritysten vastuullisuustavoitteita vähentämällä kuljetusten päästöjä ja energiankulutusta.

Ajo-oikeuden massarajaa koskevan muutoksen käyttöönotto on valtiontalouden kannalta kustannusneutraali käyttövoimamurrosta ja päästövähennyksiä edistävä toimenpide. Sen mahdollisimman nopealle käyttöönotolle on laaja elinkeinoelämän tuki.

Suurin osa muista EU-maista on ottanut aiemman direktiivin salliman poikkeuksen nopeuttaakseen liikenteen sähköistymistä. Muun muassa Saksa, Ranska, Itävalta, Belgia ja Pohjoismaista Tanska ovat ottaneet B-kortin laajennuksen kansallisesti käyttöön. Edellytys poikkeukselle on, että kuljettajalla on ollut B-ajokortti vähintään kaksi vuotta ja että ajoneuvon 3,5 tonnin rajan ylittävän massan tulee johtua vaihtoehtoisesta käyttövoimasta, esimerkiksi akun tai polttokennon painosta. Kokemukset ajo-oikeuden laajentamisesta eri jäsenmaissa ovat olleet myönteisiä, ja kokeiluina alkanutta käytäntöä on jatkettu pysyväisluontoisilla säädösmuutoksilla.

Muutos parantaisi kuljetusyritysten mahdollisuuksia investoida vähäpäästöisiin ajoneuvoihin jakeliikenteen kevyemmässä kalustoluokassa. Massarajan nostaminen avaa tietä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymiselle, sillä tällä hetkellä monet yritykset valitsevat kevyeksi tavara-autoksi samasta kantavuusluokasta mieluummin polttomoottorikäyttöisen pakettiauton kuin sähkökäyttöisen kevyen kuorma-auton.

Muutos helpottaa myös kuljettajapulaa, sillä B-kortin haltijoiden määrä on selvästi suurempi kuin C-kortin.

Kevyet, alle 4 250 kg kuorma-autot rakennetaan lähes poikkeuksetta pakettiauton alustalle. Tällöin ajoneuvon ulkomitoissa, koossa tai liikenneturvallisuudessa ei tapahdu muutoksia. On jopa todennäköistä, että sähkökäyttöinen auto on ajo-ominaisuuksiltaan polttomoottoriautoa parempi.

Merkittävä osa sähköauton painosta (ajovoima-akku) sijaitsee hyvin alhaalla autossa. Tämä laskee auton massakeskipistettä ja parantaa sen hallintaa erityisesti ääritilanteissa.

Autotuojat ja -teollisuus ry kannattaa esitystä. Muutos vähentää kuljettajapulaa ja edistää päästötavoitteiden saavuttamista.

TAVARALIIKENTEN KABOTAASI

Luonnoksessa liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin tieliikenteen kabotaasia koskevaa EU-sääntelyä tarkentavia säännöksiä sääntöjen noudattamisen ja valvonnan mahdollistamiseksi.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen haaste on sen suurpiirteisyys määritettäessä tavaraliikenteen kolmea sallittua kabotaasimatkaa seitsemän vuorokauden kuluessa. Asetuksen perusteella jää

epäselväksi, miten kabotaasimatkaan sisältyvät kuljetukset lasketaan, jos toisen jäsenvaltion kuljetusyritys suorittaa useita lastauksia ja purkauksia toisessa jäsenvaltiossa.

Esityksessä ehdotetaan tarkentavia määritelmiä kabotaasiin. 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 purkupaikkoja, jos kuormaus tapahtuu rahtikirjaan merkitys alkuperäisen lähettäjän toimesta.

Samalla lakiin lisättäisiin uusia seuraamussäännöksiä, jotta kabotaasirikkomuksesta ja kuljettajatodistuksen puuttumisesta voidaan jatkossa määrätä hallinnollinen maksuseuraamus.

Autotuoajat ja -teollisuus ry katsoo, että esitys selkeyttää kabotaasiliikenteen seuranta ja valvontaa ja kannattaa ehdotusta.

LINJA-AUTOLIIKENTEEN KABOTAASI

Luonnoksessa liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin linja-autoliikenteen kabotaasia koskevaa EU-säätelyä tarkentavia säännöksiä.

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa kabotaasiliikenteelle ei ole asetettu selkeää enimmäiskesto.

Esityksessä ehdotetaan tarkentavaa määritelmää linja-autoliikenteen kabotaasin kestolle:

- Linja-autoliikenteessä saisi kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa 30 päivän ajanjaksolla yhtäjaksoisesti enintään seitsemän perättäisen päivän ajan.

Autotuoajat ja -teollisuus ry katsoo, että esitys selkeyttää linja-autoliikenteen kabotaasin seuranta ja valvontaa.

Pyydämme kiinnittämään huomioita esityksessä mahdollisimman yksitulkintaiseen muotoiluun, jotta varmistetaan linja-autoliikenteen kabotaasi enintään seitsemän päivän ajan 30 päivän ajanjaksolla. Esitetty muotoilu on herättänyt esimerkiksi kysymyksen, sallisiko kirjaus 30 päivän ajanjaksolla useita alle seitsemän perättäisien päivän mittaisia jaksoja, jos ne eivät olisi yhtäjaksoisia.

Kunnioittavasti

Tero Kallio, toimitusjohtaja

Autotuojat ja -teollisuus ry

Hietala Hanna
Autotuojat ja -teollisuus ry