

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 19/2026 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi.

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi lakia liikenteen palveluista, ajokorttilakia, lakia kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä ja lakia sakon täytäntöönpanosta. Esityksen tavoitteena on parantaa henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamista koskevan EU-sääntelyn noudattamisen ja valvonnan edellytyksiä, edistää ympäristöystävällisten ajoneuvojen yleistymistä maanteilla sekä kuljettajien saatavuutta.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin tieliikenteen kabotaasia koskevaa EU-sääntelyä tarkentavia säännöksiä sääntöjen noudattamisen ja valvonnan mahdollistamiseksi. Samalla lakiin lisättäisiin uusia seuraamussäännöksiä, jotta kabotaasirikkomuksesta ja kuljettajatodistuksen puuttumisesta voidaan jatkossa määrätä hallinnollinen maksuseuraamus.

Ajokorttilakiin lisättäisiin ajokorttidirektiiviä muuttavan direktiivin mukaiset poikkeukset B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajuuksista. Kun henkilö- ja pakettiauton ajamiseen oikeuttavan B-luokan ajokortin myöntämisestä on kulunut vähintään kaksi vuotta, mahdollistaisi poikkeus vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan kuorma-auton kuljettamisen. Poikkeuksen nojalla kuljetettavan ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa olisi 4 250 kg.

SKAL on tutustunut esitykseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Tieliikenteen kabotaasi

Maanteiden tavaraliikennettä säädellään EU:n tavaraliikennelupa-asetuksella, jolla säädellään yhteisön alueella tapahtuvan maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä. Asetuksella säädetään myös edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa liikennettä jäsenvaltiossa eli kabotaasista.

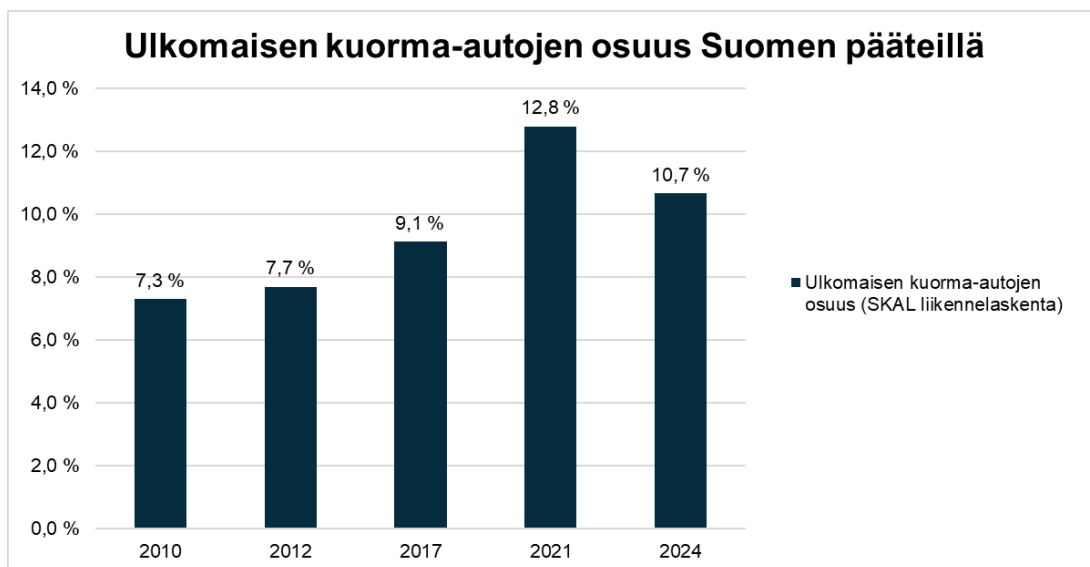
Kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan valtion sisäisten kuljetusten suorittamista toiseen valtioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan ajoneuvolla. Ilman kabotaasisääntöjä toiseen valtioon sijoittunut liikenteenharjoittaja ei ammattimaisesti saa kuljettaa henkilöitä tai tavaroita toisen valtion sisällä.

Tieliikenteen kabotaasin sallimisen tarkoituksena on muun muassa tehostaa kuljetuksia, vähentää tyhjänä ajoa sekä parantaa kuljetusten joustavuutta. Kabotaasin luonne tulee kuitenkin olla tilapäistä, jolloin sääntelyn tehtävä on varmistaa, ettei kabotaasia suoriteta tavalla, jolla luodaan pysyvää tai jatkuvaa kuljetustoimintaa. Yksi toisessa jäsenvaltiossa tehty kabotaasimatka voi EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen perusteella sisältää useita kuormaus- ja purkauspaikkoja.

Komission vuonna 2022 tekemän linjauksen mukaan jäsenvaltiot voivat kansallisesti tarkentaa kabotaasimatkaan sisältyvien kuormaus- ja/tai purkauspaikkojen määrää, jotta EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen aika- ja määrärajoitusten noudattaminen voidaan varmistaa. Tavaraliikenteenharjoittajat eivät saa harjoittaa kabotaasiliikennettä samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla samassa jäsenvaltiossa neljään päivään siitä, kun sen kyseisessä jäsenvaltiossa suorittama kabotaasimatka on päättynyt.

Perustelujen nykytilan arvioinnissa todetaan, että EU:n tilastovirasto Eurostatin mukaan kabotaasiliikenteen osuus EU:n tonnikipometreistä oli vuonna 2023 noin 4,7 prosenttia - vastaava arvio Suomessa ajatun kabotaasin kuljetussuoritteesta on noin 0,5 prosenttia.

Kabotaasiliikenteen mittaamiseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia ja Suomessa tehtävän kabotaasin määrästä on hyvin erilaisia arvioita. Aivan kuten perusteluissa on todettu, kotimaisen kuljetusalan eli SKALin teettämän liikennelaskennan mukaan noin 10 prosenttia kuorma-autoliikenteestä on rekisteröity ulkomaille.



SKAL toteaaakin, että Eurostatin arvio on aivan liian alhainen ja todellinen tavaraliikenteen kabotaasin kuljetussuorite on Eurostatin tilastoja suurempaa. Laiton kabotaasi heikentää suomalaisten kuljetusyritysten toimintaedellytyksiä ja vähentää kuljetuksia.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa sallitun kabotaasiliikenteen määrä on rajoitettu kolmeen kabotaasimatkaan seitsemän vuorokauden aikana kansainvälisen kuljetuksen päättämisestä tai yhteen kabotaasimatkaan kolmen päivän kuluessa maahan saapumisesta. Jos ajoneuvo saapuu 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.

Ongelmallista EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa on sen suurpiirteisyys määritettäessä tavaraliikenteen kolmea sallittua kabotaasimatkaa seitsemän vuorokauden kuluessa, mikä tekee vaikeaa niin sääntöjen noudattamisesta kuin niiden valvonnasta. Jos toisen jäsenvaltion kuljetusyritys suorittaa useita lastauksia ja purkauksia toisessa jäsenvaltiossa, jää tilanteessa epäselväksi, miten kabotaasimatkaan sisältyvät kuljetukset lasketaan.

Kuten perusteluissakin todetaan, tieliikenteen kabotaasi on aina yhteydessä kansainväliseen liikenteeseen ja sisämarkkinoihin, jolloin verrokkimaiden kansalliset kabotaasisäännöt ja EU-sääntelyn tulkinta sekä sanktioiden suuruudet ovat oleellisia vertailukohtia. Esimerkiksi viime raportointikaudella Suomessa raportoituihin ainoastaan kolme esitutkintaan edennyttä kabotaasirikkomusta, kun verrokkimaissa kuten Ruotsissa niitä on tyypillisesti useita satoja.

Esityksessä ehdotetaan, että kabotaasiliikenteelle määritetään EU-sääntelyä tarkentavat kirjaukset liikenteen palveluista annettuun lakiin niin, että tavaraliikenteessä sallittujen kuljetusten määrät kyetään yrityksissä johdonmukaisesti toteuttamaan sekä tienvarsilla tehokkaasti valvomaan. Kabotaasimatkan sallittuja kuljetuksia ja kabotaasin enimmäiskestoja koskevat tarkennukset vastaavat muiden pohjoismaiden lainsäädäntöä ja valvontalinjoja. Lakimuutoksilla selkeytettäisiin EU:n kabotaasisääntelyn asianmukaista noudattamista yrityksissä sekä mahdollistetaan valvonta.

Esityksessä ehdotetut kabotaasia tarkentavat kirjaukset:

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

SKAL pitää erittäin tärkeänä sitä, että sallitun kabotaasikuljetuksen määritelmä lisätään liikennepalvelulakiin. Näin ollen SKAL kannattaa ehdotusta.

Hallinnolliset maksuseuraamukset

Esityksessä ehdotetaan, että tieliikenteen kabotaasirikkomus ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönti sanktioitaisiin hallinnollisella maksuseuraamuksella. Seuraamusmaksuun valittu sääntelymalli vastaisi pääosin tieliikennelaissa käytössä olevaa liikennevirhemaksumaksuja koskevaa mallia.

Ehdotetut seuraamusmaksut olisivat 6 000 euroa tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta ja 3 000 euroa kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä.

SKAL kannattaa ehdotettuja hallinnollisia seuraamusmaksuja. Lisäksi SKAL esittää, että myös luvattoman liikenteen harjoittamisesta säädettäisiin vastaavalla tavalla hallinnollinen maksu.

Rengaslukon käyttöönotto arvioitava

Ehdotettujen seuraamusmaksujen periminen erityisesti ulkomaisilta kuljetusyrityksiltä voi kuitenkin olla vaikeaa. Ulkomaiset ajoneuvot voivat poistua maasta ennen sakkojen ja hallinnollisten maksujen suorittamista.

Mikäli havaitaan, että tämänkaltainen kehitys toteutuu, seuraavassa vaiheessa tulisi maksun saamisen varmistamiseksi ottaa käyttöön rengaslukko ulkomaisille ajoneuvoille. Rengaslukko estäisi ulkomaisen ajoneuvon poistumisen maasta ennen kuin sanktiot on maksettu. Malli on käytössä vastaavista rikkomuksista useissa EU-maissa, mm. Ruotsissa.

SKAL esittää, että mikäli vaikutukset jäävät vähäisiksi, seuraavassa vaiheessa lakiin lisätään ulkomaiselle liikenteenharjoittajalle vakuus ja rengaslukko, jotta ulkomaisella liikenteenharjoittajalla ja ajoneuvolla ei kabotaasirikkomuksen toteamisen jälkeen olisi mahdollisuutta poistua maasta sanktioita maksamatta.

Ajokorttilain muuttaminen

Esityksessä ehdotetaan, että ajokorttilain ajokorttiluokkia koskevaa sääntelyä muutettaisiin painavampien, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen 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. Poikkeusta voi hyödyntää aluksi vain tavaroiden kuljettamiseen. B-luokan ajokortilla kuljetettavien polttomoottorilla toimivien henkilö- ja pakettiautojen enimmäismassa säilyisi ennallaan 3 500 kg:ssa.

Vastaavasti vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty BE-luokan ajokortti oikeuttaisi kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmää, jossa vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan vetoauton massa on enintään 4 250 kg.

Kyseisen ajoneuvon tulee toimia jollakin seuraavista mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa määritellyistä vaihtoehtoisista polttoaineista:

- kaikäntyyppisissä sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa käytettävä sähkö;
- vety;
- maakaasu, mukaan lukien biometaan, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu – CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu – LNG);
- nestekaasu (LPG); ja
- mekaaninen energia ajoneuvon omista varastoista/lähteistä, mukaan lukien hukkalämpö.

SKAL kannattaa tätä esitystä, jonka mukaan B-luokan ajokortti oikeuttaisi tavaraliikenteessä kuljettamaan vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia enintään 4 250 kg painavia ajoneuvoja, ja vastaavasti BE-luokan ajokortti oikeuttaisi kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmää, jossa vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan vetoauton massa on enintään 4 250 kg.

Kuten esityksen perusteluissa todetaan, kyseisten poikkeusten varhennettu täytäntöönpano hyödyttäisi suomalaista kuljetusalaa ja madaltaisi liikenteen päästöjä. Poikkeusten liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus olisi vähäinen, joskin vaikeasti mitattava.

Muutos vähentäisi jakeluautojen kuljettajapulaa, lisäisi yritysten mahdollisuuksia investoida vähäpäästöiseen jakelukalustoon ja edistäisi yritysten vastuullisuustavoitteita vähentämällä kuljetusten päästöjä ja energiankulutusta. SKAL on ollut yhdessä muiden järjestöjen kanssa esittämässä tämän mahdollisuuden käyttöönottoa jo aiemmin.

Massarajan nostaminen avaisi tietä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymiselle, sillä tällä hetkellä monet yritykset valitsevat kevyeksi tavara-autoksi samasta kantavuusluokasta mieluummin polttomoottorikäyttöisen pakettiauton kuin sähkökäyttöisen kevyen kuorma-auton. Jos ajoneuvon massa ylittää 3,5 tonnin rajan, C-korttia ja ammattipätevyyttä koskevat vaatimukset rajaavat ajoneuvon käyttöä kuljetustehtävissä ja vaikeuttavat kuljettajapulaa.

Pakettiauton massarajan alle mahtuvien sähköautojen kantavuus on dieselpakettiautoja pienempi, ja niiden käyttö rajautuu kuljetustehtäviin, joissa kantavuusvaatimukset ovat alemmat. Kevyet alle 4,25 tonnin jakelukuorma-autot rakennetaan lähes poikkeuksetta pakettiauton alustalle.

Lisäksi SKAL toteaa, että toistaiseksi ajo- ja lepoaika-asetus ja siten ajopiirturin käyttövelvollisuus koskee myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia kevyitä kuorma-autoja ajokorttivaatimuksesta riippumatta.

Ajokokeen vastaanottaja

Esityksessä ehdotetaan, että tutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain sääntelyä ajokokeiden vastaanottajia koskien muutettaisiin. Muutokset koskisivat ajokokeen vastaanottajan tehtävän sisältöä ja pätevyysvaatimuksia.

Määritelmää tutkinnon vastaanottajan tehtävistä muutettaisiin poistamalla maininta suullisten teoriakokeiden vastaanottamisesta. Liikenneopettajalupaa koskevaa vaatimusta yksinkertaistettaisiin voimassaolovaatimuksen osalta, ja ajokokeen vastaanottajalta edellytettäisiin vain voimassa olevaa lupaa, eikä enää liikenneopettajaluvan kahden vuoden voimassaoloaika.

Ajokokeen vastaanottajan peruskoulutusta koskevia vaatimuksia kevennettäisiin siten, että vaatimuksen täyttäisi liikenneopettajaluvan saamiseksi edellytettyjen pakollisten tukinnon osien lisäksi suoritettu ajokokeen vastaanottajana toimimista koskeva tutkinnon osa.

SKAL suhtautuu varauksella tutkinnon vastaanottajan vaatimustasoa alentaviin ehdotuksiin.

SKAL pitää hyväksyttävänä ja perusteltuna suullisten teoriakokeiden pitämisen postamista vaatimuksista ja määritelmästä.

SKAL esittää, että nyt poistettavaksi esitetty vaatimus kahden vuoden ajan voimassaolleesta liikenneopettajaluvasta lähtökohtaisesti säilytettäisiin, mutta sen voisi korvata myös suorittamalla jokin muu valinnainen tutkinnon osa ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan tutkinnon osan lisäksi.

SKAL myös esittää, että kahden vuoden kokemuksesta luovuttaisiin siirryttäessä kaksipyöräisten ja raskaiden luokkien ajokokeiden vastaanottamiseen, mikäli henkilöllä on pidempiaikaista opetuskokemusta, tai muuten erityisen vankkaa kokemusta kyseisten ajoneuvojen ajamisesta ja erityispiirteistä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja