

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 19/2026 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunta 10.4.2026

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Esitys

- Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi lakia liikenteen palveluista, ajokorttilakia, lakia kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä ja lakia sakon täytäntöönpanosta.
- Esityksen tavoitteena on parantaa henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamista koskevan EU-säätelyn noudattamisen ja valvonnan edellytyksiä, edistää ympäristöystävällisten ajoneuvojen yleistymistä maanteilla sekä kuljettajien saatavuutta
- Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin tieliikenteen kabotaasia koskevaa EU-säätelyä 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

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 kabotaasi

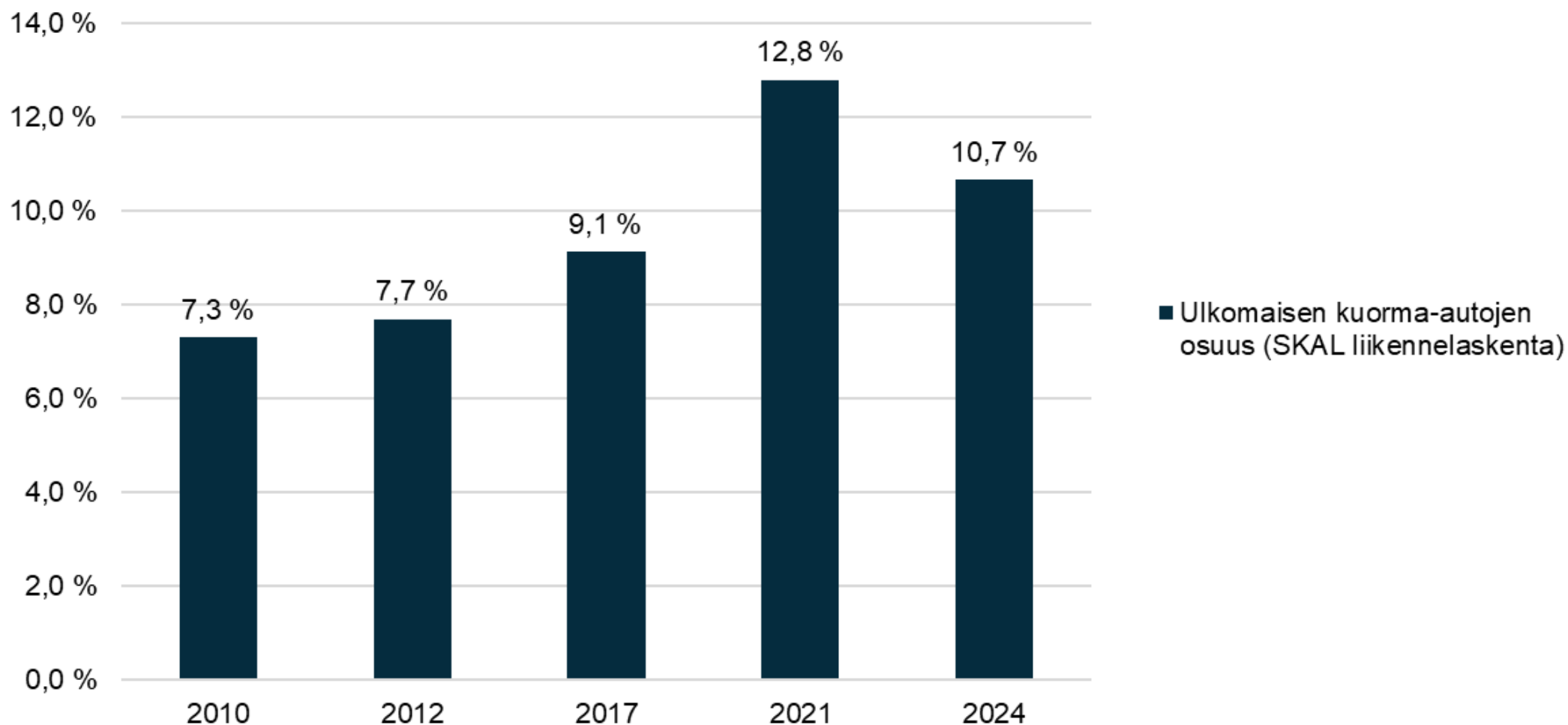
- Perustelujen nykytilan arvioinnissa todetaan, että EU:n tilastovirasto Eurostatin mukaan kabotaasiliikenteen osuus EU:n tonnakilometreistä oli vuonna 2023 noin 4,7 prosenttia - vastaava arvio Suomessa ajetun kabotaasin kuljetussuoritteesta on noin 0,5 prosenttia
- Kabotaasiliikenteen mittaamiseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia ja Suomessa tehtävän kabotaasin määrästä on hyvin erilaisia arvioita.
- Kuten perusteluissa on todettu, kotimaisen kuljetusalan eli SKALin teettämän liikennelaskennan mukaan noin 10 prosenttia kuorma-autoliikenteestä on rekisteröity ulkomaille
- Eurostatin arvio on aivan liian alhainen ja todellinen tavaraliikenteen kabotaasin kuljetussuorite on Eurostatin tilastoja suurempaa.
- Laiton kabotaasi heikentää suomalaisten kuljetusyritysten toimintaedellytyksiä ja vähentää kuljetuksia.

SKAL liikennelaskenta 10.-11.9.2024: Joka kymmenes kuorma-auto on ulkomaan kilvissä



SKAL liikennelaskenta

Ulkomaisen kuorma-autojen osuus Suomen pääteillä



Tieliikenteen kabotaasi

- 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.

Tieliikenteen kabotaasi

- 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.
- Viime raportointikaudella Suomessa raportoitiin ainoastaan kolme esitutkintaan edennyttä kabotaasirikkomusta, kun verrokkimaissa kuten Ruotsissa niitä on tyypillisesti useita satoja.

Esitys

- 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 purkupaikkoja, kun kuormauksen suorittaa rahtikirjaan merkitty alkuperäinen lähettäjä
- **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 ja ulkomaiset ajoneuvot voivat poistua maasta ennen sakkojen ja hallinnollisten maksujen suorittamista.
- Maksun saamisen varmistamiseksi tulisi 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 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.
- **SKAL kannattaa esitystä**

Ajokorttilain muuttaminen

- 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.

Ajokokeen vastaanottaja

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

Ajokokeen vastaanottaja

- 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.

KIITOS!

skal.fi
@SKALry

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL
Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
Puh. (09) 478 999



SKAL

4/9/2026

SKAL SYYSKIERROS 2024

17