



Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LAUSUNTO
7.4.2026

HE 19/2026 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Tausta

Logistiikkayritysten Liitto kiittää eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokuntaa lausuntopyynnöstä koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 19/2026 vp).

Hallituksen esityksellä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista, ajokorteista, kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä sekä sakon täytäntöönpanosta annettua lakia. Esityksen tavoitteena on parantaa tavara- ja linja-autoliikenteen harjoittamista koskevan EU:n kabotaasisääntelyn noudattamisen ja valvonnan edellytyksiä sekä edistää ympäristöystävällisten ajoneuvojen yleistymistä maanteilla ja kuljettajien saatavuutta.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin tieliikenteen kabotaasia koskevaa EU-sääntelyä tarkentavia säännöksiä sääntöjen noudattamisen ja valvonnan mahdollistamiseksi. Samalla lakiin lisättäisiin uusia seuraamussäännöksiä koskien kabotaasirikkomuksia ja kuljettajatodistuksen puuttumista. Ehdotetut tarkennukset eivät rajoita maanteiden tavaraliikenteen kabotaasin harjoittamista.

Esityksellä myös muutettaisiin lakia kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä keventämällä ajokokeen vastaanottajaa koskevia tehtävän sisältö- ja pätevyysvaatimuksia ja mm. yksinkertaistamalla liikenneopettajalupaa koskevaa vaatimusta voimassaolon osalta. Ajokorttilakiin lisättäisiin ajokorttidirektiiviä muuttavan direktiivin mukaiset poikkeukset B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajuuksista.

Logistiikalla ja logistiikka-alalla kriittinen merkitys Suomen kilpailukyvyllä

Logistiikkayritysten Liiton 23 jäsentä ovat johtavia logistiikkayrityksiä, joiden erikoisalaa ovat kuljetusjärjestelmät, terminaali- ja varastotoiminnot sekä logistiikan kokonaisjärjestelmät. Jäsenyritysten yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2024 oli yli miljardi euroa. Liitto on perustettu vuonna 1951 nimellä Tavaralinjat. [Logistiikkayritysten Liiton päivitetty strategia](https://www.logistiikkayritykset.fi) julkaistiin maaliskuussa 2026 ja löytyy liiton sivuilta (www.logistiikkayritykset.fi).

Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista. Toimivan logistiikan ja toimitusketjujen hallinnan, sekä menestyvän kuljetus- ja logistiikka-alan merkitys Suomen kilpailukyvyllä on keskeinen. Logistiikka-alalla ja Logistiikkayritysten Liiton jäsenyrityksillä on kriittinen rooli siviiliyhteiskunnan toimivuuden turvaamisessa.

Logistiikka-alaa koskevan sääntelyn tulee olla ennakoitavaa. Suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset elinkeinoelämälle ja yrityksille tulee arvioida kattavasti ennen päätöksentekoa.

Kabotaasisääntelyn selkeyttäminen

Hallituksen esityksen perusteluissa todetun mukaisesti kabotaasiliikenteen mittaamiseen liittyy paljon epävarmuuksia, ja että Suomessa tehtävän kabotaasin määrästä on hyvin erilaisia arvioita. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa sallitun kabotaasiliikenteen määrä on

rajattu kolmeen kabotaasimatkaan seitsemän vuorokauden aikana kansainvälisen kuljetuksen päättämisestä tai yhteen kabotaasimatkaan kolmen päivän kuluessa maahan saapumisesta. Ajoneuvon saapuessa 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.

Hallituksen esitys toteaa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ongelmaksi suurpiirteisyyden ja epäselvyyden mm. kabotaasimatkaan sisältyvien kuljetusten laskennassa, mikä vaikeuttaa sääntöjen noudattamista. Lisäksi esitys nostaa esiin valvontaviranomaisten (Tulli, poliisi, RVL) vaikeudet näyttää toteen kabotaasirikkomukset nykysääntelyllä, sekä vaikeudet ulkomailta lähetettyjen kuljettajien työehtojen toteutumisen valvonnassa ilman kansallista kabotaasiliikennettä tarkentavaa säädöspohjaa.

Hallituksen esityksen mukaan 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.

Tieliikenteen kabotaasirikkomusta ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyöntiä ehdotetaan sanktioitavaksi. Lisäksi esitetään seuraamusmaksua kabotaasirikkomukseen syyllistyneelle liikenteen harjoittajalle.

Hallituksen esityksessä ehdotettujen seuraamusmaksujen tasot, 6 000 euroa tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta ja 3 000 euroa kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä, ovat Logistiikkayritysten Liiton näkemyksen mukaan perustellut ja hyvin linjassa Pohjois-Euroopassa käytössä olevien maksujen kanssa. Liitto ehdottaa lisäksi harkittavaksi vastaavalla tavalla säädettyä maksua myös luvattoman liikenteen harjoittamisesta.

Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä, että suomalaisille kuljetus- ja logistiikkayrityksille kotimaassa varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset verrattuna ulkomaisiin yrityksiin. Samalla on turvattava suomalaisten alan yritysten edellytykset toimia kansainvälisessä liikenteessä.

Liitto kannattaa kabotaasisääntelyn kansallisen säädöspohjan tarkentamista ja liikennepalvelulain täydentämistä kabotaasin osalta. Täsmennykset helpottavat ja tehostavat viranomaisvalvontaa, ja toivon mukaan vähentävät epätervettä kilpailua ja harmaata taloutta. On tärkeää, että kabotaasikuljetuksia hoitavien yritysten veloitteet, maksut ja palkat ovat samalla tasolla alan kotimaisten yritysten kanssa.

EU-sääntelyn tarkentaminen kabotaasimatkaan sisältävien sallittujen kuljetusten suhteen myös mahdollistaa tehokkaamman operatiivisen toiminnan suunnittelun logistiikkayrityksille ja niiden asiakkaille.

Ajokokeen vastaanottaja

Hallituksen esityksen mukaan kuljettajantutkintojen järjestämisestä vastaavalla palveluntuottajalla on jo useana vuonna ollut haasteita rekrytoida ajokokeiden vastaanottajiksi kelpoisia henkilöitä. Tutkinnon vastaanottajien määrä on pysynyt melko tasaisena, mutta ajokokeiden suoritusmäärät ovat kasvaneet ja ajokoeaikojen saatavuus ollut paikoin heikkoa. Lisäksi ajokokeiden vastaanottajien ikääntyminen heikentää ao. palvelujen saatavuutta merkittävästi lähivuosina ja osin jo nyt.



Hallitus ehdottaa em. syistä kevennyksiä nykysääntelyyn ja ajokokeen vastaanottajan pätevyysvaatimuksiin. Suullisen teoriakokeen vastaanottajana voisi jatkossa toimia joku muu työntekijä kuin ajokokeen vastaanottaja. Liikenneopettajalupaa koskevasta kahden vuoden voimassaolovaatimuksesta luovuttaisiin. Perusteluna aikamääreestä luopumiselle on muun muassa, että se voisi nopeuttaa uusien ajokokeen vastaanottajien alalle tuloa. Vaatimus myös koskee vain luvan voimassa oloa eikä siten edellytä luvanhaltijalta liikenneopettajan tehtävässä hankittua työkokemusta. Lisäksi esityksessä todetaan, että tuoreenkin liikenneopettajaluvan haltijalla on, johtuen erikoisammattitutkinnon suorittamistavasta, aina kokemusta opetustilanteissa toimimisesta, koska tutkinnon osat toteutetaan näyttökokeina.

Ajokokeen vastaanottajan peruskoulutusta koskevat vaatimukset kevenisivät esityksen mukaan niin, että vaatimukset täyttäisi liikenneluvan saamiseksi edellytettyjen pakollisten tutkinnon osien lisäksi suoritettu ajokokeen vastaanottajana toimimista koskeva tutkinnon osa. Muutosten arvioidaan vapauttavan ajokokeen vastaanottajien työaikaa, sekä parantavan teoriakokeiden laatua, kun suullisten teoriakokeiden vastaanottajiksi saataisiin kielitaitoisempia henkilöitä.

Logistiikkayritysten Liitto pitää kuljetus- ja logistiikka-alan työvoimapulan ehkäisemiseen tähtäviä toimia yleisesti välttämättöminä. Liitto korostaa, että logistiikka-alan osaaajapula koskee kuljettajien lisäksi useita muita ammattiryhmiä, kuten ajojärjestelijöitä, mekaanikkoja, terminaalityöntekijöitä ja IT-osaajia.

Hallituksen esityksen ehdotukset koskien suullisten teoriakokeiden poistamista vaatimuksista ovat perusteltuja. Logistiikkayritysten Liiton näkemyksen mukaan on kuitenkin tarpeen vielä harkita ehdotusta liikenneopettajaluvan kahden vuoden voimassaoloajan poistamisesta kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 7§:stä. Voimassaoloaika voitaisiin säilyttää, mutta samalla korvata liikenneopettajalupaa koskeva vaatimus jollain muulla valinnaisella tutkinnon osalla ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan tutkinnon osan lisäksi. Kahden vuoden vaatimuksesta voitaisiin myös luopua siirryttäessä raskaiden luokkien ajokokeiden vastaanottamiseen silloin, kun ao. henkilöllä on pidempiaikaista opetuskokemusta tai muuten merkittävää kokemusta raskaiden ajoneuvojen ajamisesta ja erityispiirteistä.

Ajokorttilain poikkeus

Hallituksen esityksessä ehdotetaan myös ajokorttilain ajokorttiluokkia koskevan sääntelyn muuttamista painavampien, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen kuljettamisen osalta. Muutoksen myötä B-luokan ajokortti oikeuttaisi kuljettamaan enintään 4250 kg painavaa ajoneuvoa. Muutoksen arvioidaan hyödyttävän kuljetusalaa ja vähentävän päästöjä.

Logistiikkayritysten Liitto pitää ao. sääntelymuutosta perusteltuna. Samalla liiton näkemyksen mukaan ilmastotoimet ovat tarpeellisia, mutta päästövähennystavoitteista ja -toimista päätettäessä on tärkeä huolehtia Suomen kilpailukyvyistä. Suomen ei tule asettaa itselleen EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita. Vaihtoehtoihin käyttövoimiin siirryttäessä tärkeää on teknologianeutraalius, eli useiden eri käyttövoimavaihtoehtojen mahdollistaminen.

Yhteistyöterveisin,

Outi Nietola
toimitusjohtaja
Logistiikkayritysten Liitto ry

