

Jakelun mukaan

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 9.10.2025, VN/19415/2025

Poliisihallituksen lausunto Hallituksen esitysluonnoksesta laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeksi (Kuljetusalan sääntelytoimet)

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallitukselta lausuntoa hallituksen esitysluonnokseen eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa keväällä 2025 kuljetusalan sääntelytoimia, joita eri sidosryhmät olivat nostaneet esille. Arvioidut sääntelytoimet liittyivät tieliikenteen kabotaasin kansallisten säännösten ja niihin liittyvien seuraamussäännösten riittävyteen, vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan 3 500 - 4 250 kg ajoneuvon kuljettamiseen B-luokan ajokortilla sekä tiettyihin kuljettajien ajo- ja lepoaikapoikkeuksiin.

Esityksen tavoitteena on parantaa linja-auto- ja tavaraliikenteen harjoittamista koskevan EU:n kabotaasisääntelyn noudattamisen ja valvonnan edellytyksiä sekä edistää ympäristöystävällisten ajoneuvojen yleistymistä maanteillä ja kuljettajien saatavuutta. Tarkoituksena on myös saattaa voimaan direktiivi, joka edellyttää tarvittavia muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön asetettuun määräaikaan mennessä. Hankkeen yhteydessä tehtäisiin ehdotettuihin lakimuutoksiin kytkeytyvät, tarvittavat muutokset valtioneuvoston asetuksiin vielä tämän vuoden puolella.

2 Poliisihallituksen lausunto

2.1 Yleistä

Pidämme nyt esitettyjä tieliikenteen kabotaasia koskevia muutosehdotuksia hyvinä ja oikeansuuntaisina, sekä poliisin valvontatyötä tukevina.

Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan 3 500 - 4 250 kg ajoneuvon kuljettamiseen B-luokan ajokortilla sekä tiettyihin kuljettajien ajo- ja lepoaikapoikkeuksiin meillä ei ole lausuttavaa.

2.2 Yksityiskohtainen arviointi

2.2.1 Tieliikenteen kabotaasi

Poliisin liikennevalvonnassa on tieliikenteen kabotaasin valvonta koettu hallituksen esityksenkin tausta ja valmisteluosiossa esitettyjen näkökulmien mukaisesti EU-sääntelyn monitulkintaisuuden ja sen suurpiirteisyyden vuoksi erittäin haastavaksi. Kuten perusteluissa todetaan oikeusvarmuuden periaatekin edellyttää sääntöjen olevan selkeitä ja täsmällisiä, ja että sallitun kabotaasin enimmäiskesto tulisi olla ennakoitavissa.

Valvonnassa on tällä hetkellä selkeää se, että 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. Selvää on ollut myös se, että 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.

Kuten hallituksen esityksen perusteluissakin on todettu, niin ongelmallista on ollut EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa sen suurpiirteisyys määritettäessä tavaraliikenteen kolmea sallittua kabotaasimatkaa seitsemän vuorokauden kuluessa, mikä on tehnyt erinomaisen vaikeaa niiden valvonnasta. Erityisen hankalaa on ollut selvittää kabotaasimatkojen määrä, kun kabotaasimatkan määritelmä on lainsäädännöstä puuttunut kokonaan.

Kuljettajatodistuksen puuttumista ei ole ollut tähän saakka erikseen sanktioitu. Poliisilla on ollut kylläkin oikeus tarkastaa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, ja valvoja on voinut niiden mahdollisesti puuttuessa keskeyttää kuljetuksen, jolla toki on ollut oma myönteinen vaikutuksensa asiakirjojen paremmalle mukana pitämiselle ja niiden esittämiselle.

2.2.2 23 §. Tieliikenteen kabotaasiin liittyvät oikeudet ja ehdot

ETA-valtioihin perustetuilla kuljetusyrityksillä, jotka täyttävät maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin ja jäsenvaltioiden välisille markkinoille pääsemisen edellytykset, on oikeus suorittaa *EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettua tieliikenteen kabotaasia*.

Sovellettaessa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettua kabotaasia, saa yhteen kabotaasimatkaan sisältyä ainoastaan 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.*

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklassa tarkoitettua

kabotaasia saa kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa linja-autolla enintään seitsemän perättäisen päivän ajan yhtäjaksoisesti 30 päivän ajanjaksolla

2. mom

Ehdotuksen mukaan saa yhteen kabotaasimatkaan sisältyä ainoastaan 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. Lopullisen kuorman vastaanottaja tulee olla alkuperäisen lähettäjän lähetyksen rahtikirjaan merkitty vastaanottaja.

Rahtikirjojen käytön ja mukana pitämisen velvollisuuksista kabotaasiliikenteen yhteydessä säädetään EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan 3–4 a kohdissa.

Lausunto:

Nyt ehdotetut kabotaasimatkan määritelmät selkeyttävät valvontaa merkittävästi. Voimassa olevasta lainsäädännöstä tällainen määrittely puuttuu kokonaan. Toki valvontaan tuo jatkossakin oman haasteensa se, etteivät kuljettajat aina pidä kaikkia vaadittavia asiakirjoja ajossa mukana, eivätkä niitä pyydettyäessä (esimerkiksi rahti/kuormakirjatietoja) halua esittää, vaan yrittävät salata kabotaasimatkojen todellisen kokonaismäärän ja vaikeuttaa epäillyn rikoksen selvittämistä. Kuormaus- ja purkupaikkojen koordinaattitiedon karttapohjalle saaminen olisi edellä mainittujen kuormauspaikkojen määrän määrittämisen kannalta tärkeä asia, jota ei nyt käsittääksemme EU -lainsäädännöllisestikään vaadita. Kokonaisuus, jossa olisi sekä rahti- että kuormakirjatieto, ja paikkatieto reitin lisäksi myös kuormaus- ja purkupaikoista antaisi parhaimman mahdollisuuden verrata tietoa kuljettajan itse kertomaan toimintaan ja selvittää kuljetusten tarkkaa kokonaismäärä luotettavasti.

Ehdotamme, että laissa voisi vielä nykyistä selkeämmin ilmaista liikenteenharjoittajan velvollisuuden esittää tarvittavat todisteet kuljetusten säännösten mukaisuudesta, sillä pelkän lain lukemalla se jää ehkä jokseenkin epäselväksi, vaikka EU-asetuksessa se on todettu selkeästi, ja toistettu 255 b §:n perusteluissa.

3. mom

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä saa kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa 30 päivän ajanjaksolla yhtäjaksoisesti enintään seitsemän perättäisen päivän ajan.

Lausunto:

Ehdotettua muutosta pidetään hyvänä ja se tulee selkeyttämään kansainvälisen linja-autoliikenteen valvontaa. Yhtäjaksoisuuden tai seitsemän perättäisen päivän aikaa

emme sinänsä pidä välttämättä tarpeellisena vaatimuksena. Näin ehdottivat muun muassa Lapin poliisilaitoksen kansainvälisen linja-autoliikenteen valvojat.

2.2.3 200 §. Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen.

Sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisi-, tull- ja rajavartiomiehellä on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. *Edellä tarkoitetut asiakirjat on esitettävä poliisi-, tull- tai rajavartiomiehelle pyynnöstä tienvarsitarkastuksen aikana.*

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jossa kuljettaja tai muu henkilö voidaan poliisi-, tull- tai rajavartiomiehen pyynnöstä velvoittaa esittämään kyseisessä momentissa tarkoitetut asiakirjat tienvarsitarkastuksen aikana. Ehdotuksen katsotaan parantavan valvojan mahdollisuutta valvontatilanteessa tarkastaa vaadittavia asiakirjoja. Ehdotuksella pyritään estämään tilanteita, joissa esimerkiksi rahtikirjaa ei poliisi-, tull- tai rajavartiomiehen pyynnöstä huolimatta luovuteta.

Pykälän 1 momentin mukaisesti sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikenne-lupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisi-, tull- ja rajavartiomiehellä on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Edellä tarkoitetut asiakirjat on esitettävä poliisi-, tull- tai rajavartiomiehelle pyynnöstä tienvarsitarkastuksen aikana.

Lausunto:

Pidämme tätä nyt velvoittavaa säännöstä aikaisempaa kirjausta selkeämpänä.

Poliisin oikeus tarkistaa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat on välttämätöntä valvonnan suorittamiseksi. Selkeyden vuoksi ehdotamme, että lakiin lisättäisiin maininta siitä, että liikenteenharjoittajalla on velvollisuus esittää tarvittavat todisteet kabotaasimatkoista, jotta kabotaasiliikenteen harjoittaminen olisi lain mukaista. Nyt 200 §:ssä säädetään poliisin oikeudesta tarkastaa asiakirjat, mutta lain tekstistä ei suoraan ilmene, että on nimenomaan liikenteenharjoittajan vastuulla esittää tarvittavat asiakirjat, jotta kabotaasimatkat ovat lain mukaisia. EU-asetuksessa sekä 255 b §:n perusteluissa todetaan selvästi, että "EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaan liikenteenharjoittajan harjoittama kabotaasia on pidettävä sallittuna ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet edellisestä kansainvälisestä kuljetuksesta sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta." Lain soveltamisen kannalta olisi selkeintä, että tuo velvollisuus esittää todisteet ilmaistaisiin laissa, joko 23 §:ssä, 200 §:ssä tai 255 b §:ssä.

2.2.4 Hallinnolliset maksuseuraamukset

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että tieliikenteen kabotaasirikkomus ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönti sanktioitaisiin hallinnollisella maksuseuraamuksella liikenteen palveluista annetun lain 255 b ja 255 c §:ään. Lisäksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain soveltamisalaan ehdotetaan lisättäväksi viittaus liikenteen palveluista annetun lain 255 b ja 255 c §:ään lisättävistä seuraamusmaksuista.

Ehdotetut seuraamusmaksut:

- 5 000 euroa tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta; ja*
- 3 000 euroa kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä.*

Perustelujen mukaan tieliikenteen kabotaasia valvoville viranomaisille poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle lainsäädännön tulee olla selkeää valvonnan onnistumiseksi. Myös työsuojeluviranomaisen valvoessa lähetettyjen kuljettajien työehtojen toteutumista, on selkeillä kabotaasisäännöillä ratkaiseva merkitys. Nykyinen epäselvä EU-sääntely ei ole valvonnan tarpeisiin riittävä, mikä voidaan todeta muita verrokkimaita merkittävästi pienempinä kabotaasirikkomuksina, vaikka valvontatilanteita olisi ollut paljon. Nyt ehdotetuilla muutoksilla viranomaisvalvonnan arvioidaan saavuttavan sille asetetun EU:n tavoitetason ja mahdollistavan tehokkaan tienvarsilla ja yrityksissä tehtävän valvonnan ilman pitkiä taustaselvityksiä.

Kuljettajatodistuksen laiminlyöntiin liittyvien ehdotuksen arvioidaan parantavan EU-sääntelyn noudattamista sekä viranomaisvalvontaa. Mikäli kuljettajatodistuksen puuttumisesta ei valvonnan yhteydessä tule seuraamuksia, se voi johtaa toimintatapaan, jossa kuljettajatodistus jätetään järjestelmällisesti hankkimatta.

Tarkkarajaisten ja täsmällisten seuraamusmaksujen arvioidaan tehostavan liikenteen valvojien työtä. Kyseisen EU-sääntelyn kansallinen tarkentaminen auttaa myös liikenteenharjoittajia välttämään turhia kabotaasirikkomuksia sääntelyn ollessa nykyisin epäselvä.

Lausunto:

Pidämme erittäin hyvänä muutoksena tarkkarajaisia ja täsmällisiä seuraamusmaksuja, joiden suuruuskin on oikean suuntainen. Kabotaasirikkomuksen osalta esitämme vielä harkittavaksi, onko nyt esitetty 5000 euron suuruinen seuraamusmaksu riittävä, vai tulisiko sitä hyväksyttävyyys- ja suhteellisuusvaatimuksen näkökulmasta arvioiden vielä korottaa.

Käsityksemme mukaan seuraamusmaksut ovat samaa tasoa eri Pohjoismaiden välillä, jolla on oma vaikutuksensa valvonnan ja seuraamusmaksujen vaikuttavuuteen, erityisesti rajat ylittävän liikenteen osalta.

Kuljettajatodistuksen laiminlyöntiin liittyvää ehdotusta pidämme kannatettavana, sillä selkeä seuraamus on tehokas keino kannustaa liikenteenharjoittajat hankkimaan asianmukaiset kuljettajatodistukset.

2.2.5 255 b §. Tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta määrättävä seuraamusmaksu.

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tai 23 §:ssä taikka EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai 23 tai 24 §:ssä säädettyä velvollisuutta kabotaasiliikenteen harjoittamisesta.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaan liikenteenharjoittajan harjoittamaa kabotaasia on pidettävä sallittuna ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet edellisestä kansainvälisestä kuljetuksestaan sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta. Vastaavasti linja-autoliikenteen kabotaasin harjoittaminen edellyttää kuljetusasiakirjoja, jotka on pidettävä mukana ajoneuvossa ja vaadittaessa esitettävä valvontaviranomaiselle

Lausunto:

Kirjaus on sinänsä selkeä, ja se tukee valvontatyön kokonaisuutta.

Kuten aiemmin kappaleessa 2.2.3 toteamme, olisi selkeintä, että EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukainen velvollisuus esittää selvät todisteet saapuvasta kansainvälisestä kuljetuksestaan sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta kirjattaisiin lakitekstiin. Ehdotuksessa asia todetaan 255 b §:n perusteluissa. Käytännön soveltamisen kannalta olisi selkeintä, että lakitekstissä todettaisiin, että asiakirjojen esittämättä jättäminen merkitsisi kabotaasisäännösten rikkomista. Käsittääksemme siis näyttötaakka on liikenteenharjoittajalla, ja silloin asiakirjojen puuttuminen tai niiden esittämättä jättäminen merkitsisi kabotaasisäännösten rikkomista ja seuraamusmaksua. Esimerkiksi poliisin käytettävissä oleva rikoslain 16 luvun 4 §:n niskoittelusakko ei tulisi kyseeseen ti-lanteessa, jossa asiakirjoja kieltäydytään esittämästä, vaan silloin tulisi sovellettavaksi kabotaasisäännökset ja 255 b §:n mukainen seuraamusmaksu.

2.2.6 255 c §. Kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu.

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden hankkia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa säädetyn kuljettajatodistuksen.

Pykälään ehdotetaan, että kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä voidaan määrätä seuraamusmaksu sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden hankkia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa säädetyn kuljettajatodistuksen Kuljettajatodistuksen avulla voidaan tavaraliikenteen valvonnassa tarkastaa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa tai kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä. Kuljettajatodistuksen hankinta kuuluu liikenteenharjoittajalle, jonka tulee antaa todistus kuljettajan käyttöön tämän kuljettaessa ajoneuvoa, jolla suoritetaan kuljetuksia asianomaiselle liikenteenharjoittajalle.

Kuljettajatodistuksen puuttumisella voidaan kiertää työehtojen asianmukaista noudattamista, joka voi tarkoittaa alipalkkausta, työperäistä hyväksikäyttöä, sosiaalista polkumyyntiä ja vakavimmillaan ihmiskauppaa. Kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönnistä palautettaisiin lakiin sanktiomahdollisuus, joka poistui lainsäädännöstä kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) kumoamisen myötä.

Lausunto:

Kuljettajatodistuksen hankkimattomuudesta liikenteenharjoittajalle määrättävää seuraamusmaksua pidämme perusteiltaan oikeana, ja myös valvontatoimintaa hyvin tukevana ja sen kokonaisuutta selkeyttävänä.

2.2.7 255 d §. Seuraamusmaksun määrääminen, suuruus ja täytäntöönpano.

Poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos määräävät 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitetun seuraamusmaksun.

Edellä 255 b §:ssä säädetty seuraamusmaksu on suuruudeltaan 5 000 euroa ja 255 c §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu 3 000 euroa.

Seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta. Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta.

Jos laiminlyönti on ollut jatkuvaa, määräaika lasketaan siitä, kun laiminlyönti on päättynyt. Seuraamusmaksua ei saa myöskään määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava seuraamusmaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu. Seuraamusmaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta

Pykälän 1 momentin mukaisesti Poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos määräävät 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitetun seuraamusmaksun. Lain 180 §:n mukaisesti poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan liikenteen palveluista annetun lain noudattamista tieliikenteessä, joka kattaa myös ammattimaisen maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen valvonnan. Lisäksi lain 200 §:ssä poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä on annettu oikeus tarkastaa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa ja EU:n kansainvälistä linja-auto-liikennettä koskevassa asetuksessa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat. Lain 255 b ja 255 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut kuuluvat liikenteenharjoittajalle. Liikenteenharjoittaja voi olla ainoastaan oikeushenkilö, koska EU:n liikenteenharjoittajasetusta sovelletaan ainoastaan yhteisöön sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka harjoittavat maantieliikenteen harjoittajan ammattia.

Pykälän 2 momentin mukaisesti seuraamusmaksu on tieliikenteen kabotaasirikkomuksissa suuruudeltaan 5 000 euroa ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnissä 3

000 euroa. Seuraamusmaksun ensisijainen tavoite on toimia riittävänä rikkomusta ennaltaehkäisevänä toimenpiteenä. Lain 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksut on säädetty tarkkarajaiseksi, täsmälliseksi ja oikeasuhtaiseksi suhteessa verrokkimaihien sekä rikkomisesta tai laiminlyönnistä saatavaan hyötyyn nähden. Verrokkimaiden vastaavia seuraamuksia on käsitelty hallituksen esityksen osiossa 5.2.1. Seuraamusmaksun määrittäminen 255 b tai 255 c §:n perusteella edellyttää aina menettelyn tahallisuuden tai huolimattomuuden arviointia.

Pykälän 3 ja 4 momentin mukaisesti seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrittäminen on menettelyn laatu, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta. Seuraamusmaksua ei myöskään saa määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta.

Jos laiminlyönti on ollut jatkuvaa, määräaika lasketaan siitä, kun laiminlyönti on päättynyt. Seuraamusmaksua ei saa myöskään määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Lausunto:

Pykälä on tarpeellinen, koska liikenteen palveluista annetussa laissa ei ole säännöstä seuraamusmaksun määrittämisestä, suuruudesta ja viittauksesta täytäntöönpanoon.

Esityksessä ei ole eritelty tarkemmin sitä, millaisissa tilanteissa seuraamusmaksu jätettäisiin 3 momentin mukaisesti määrittämättä, eli esimerkiksi millainen menettelyn laatu, suunnitelmallisuus ja olosuhteet tarkoittaisi sitä, että maksun määrittäminen olisi kohtuutonta. Tarkemmat perustelut tai esimerkit soveltamistilanteista helpottaisivat säännöksen soveltamista käytännössä.

2.2.8 262 §. Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta:

1) harjoittaa ammattimaisesti henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa tai 16 §:n mukaista rekisteröitymistä tavaraliikenteessä tai kansainvälisen liikenteen tiekuljetuslupaa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa;

Pykälän 1 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi ammattimaisesti henkilöiden tai tavaroiden kuljettamisen tiellä osalta niin, ettei jatkossa luvattomasta liikenteenharjoittamisesta määrättävän rangaistuksen kohteena olisi kuljettajana toimiva luonnollinen henkilö, vaan taksiliikenteen harjoittaja eli oikeushenkilö.

Muutos toteutetaan muita liikennemuotoja koskevien 2–6 kohtien mukaisesti vaihtamalla 1 kohdasta kuljettamista koskeva sana harjoittamiseksi. Liikenteenharjoittamista koskevat velvollisuudet koskevat henkilö- tavara tai taksiliikenneluvan haltijaa, eikä kuljettajaa.

Viranomaisen myöntää ammattimaiseen liikenteen harjoittamiseen tarkoitetun luvan ai-noastaan oikeushenkilölle.

Lausunto:

Ehdotettu muutos on selkeä ja valvontatyötä tukeva.

3 Muuta huomioitavaa

Raskaan liikenteen valvojilta saadun palautteen mukaan lakimuutoksen valvonnassa on omat haasteensa. Raskaan liikenteen valvojien ammattitaidon ja osaamisen varmistaminen kabotaasivalvonnassa vaatii työaikaa, joka tarkoittaa sitä, että koulutukseen käytettävä aika on pois liikenteenvalvonnasta.

Valvojien mielestä olisi hyvä, jos kuormaus- ja purkutoiminto vaadittaisiin käytettäväksi, jolloin valvontaviranomainen saisi sijaintitiedon koordinaatit suoraan. Nythän EU -asetus ei sitä käsittääksemme vaadi edes kansainvälisiltä kuljetuksilta.

Lisäksi esitämme, että lakiehdotuksessa otettaisiin vielä harkintaan myös mahdollisuus vakuuden ottamiseen, ja lisäksi kuljetuksen keskeyttämistä vakuuden saamisen varmistamiseksi tehostettaisiin rengasluvon avulla. Rengasluvon käytön mahdollistaminen valvontatyön apuna toisi selkeää vaikuttavuutta maksujen perintään, ennen kuin esimerkiksi kansainvälinen kuljetus poistuu kokonaan maasta. Tietojemme mukaan ainakin osassa pohjoismaita vakuus on käytössä ja se voidaan palauttaa sen antajalle, jos asia jostain syystä niin sanotusti raukeaa.

Vakuuden antamista koskeva säännös on kirjattu ylikuormamaksulain 10 §:ään seuraavasti: Ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa, jossa todetusta ylikuormasta on määrättävä ylikuormamaksu, ei saa viedä maasta ennen ylikuormamaksun maksamista. Maksun määrääjä voi kuitenkin sallia ajoneuvon maastaviennin, milloin ylikuormamaksun maksamisesta on asetettu hyväksyttävä vakuus.

Lopuksi, poliisilla on tällä hetkellä niin valtiontalouden säästösyistä kuin ICT-resurssien riittämättömyyden takia haasteena erityisesti liikennevirhemaksujen käsittelyjärjestelmän (LIKE) edelleen kehittäminen, varsinkin oikeushenkilöille määrättävien seuraamusmaksujen osalta. Järjestelmän ajan tasalle saattaminen edellyttäisi sekä riittävää rahoitusta että henkilöstöresursseja.

Sanna Heikinheimo, poliisijohtaja

Kari Onninen, poliisitarkastaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 13.11.2025 klo 19:43. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo.lvm@gov.fi

Tiedoksi

Poliisihallitus, esikunta
Poliisihallitus, poliisilakimies Visa Weckström

Poliisihallitus

Vuorimiehentie 3, PL 1000, 02151 Espoo

kirjaamo.poliisihallitus@poliisi.fi

Puhelin +358 295 480 181, Faksi +358 295 411 780, poliisi.fi