

Lausunto

19.11.2025

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

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja hallituksen esitysluonnokseen eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Koiviston Auto Group Oy (lausunnonantaja) kiittää ministeriötä lausuntopyynnöstä ja haluaa tuoda esille erityisesti linja-autoliikenteen kabotaasisäännösten osalta esitysluonnokseen liittyen seuraavaa:

Lausunnonantaja näkee lainsäädäntömuutoksen erittäin tärkeänä ja ehdotetut, EU-sääntelyä tarkentavat, kansalliset linja-autoliikenteen kabotaasia koskevat säännökset välttämättöminä. Lisäksi lausunnonantaja pitää sääntöjen noudattamisen ja valvonnan mahdollistavia säännösmuutoksia välttämättöminä sääntelyn toimivuuden takaamiseksi ja terveen kilpailun edellytysten ylläpitämiseksi.

Lausunnonantaja huomauttaa, että nyt suunniteltujen kansallisten kabotaasisäännösten regulaatiopohja on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta:

Asetuksen johdanto-osan perustelukappaleen 13 mukaisesti ”Muiden kuin jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien harjoittama säännöllinen liikenne olisi sallittava, tietyin edellytyksin ja erityisesti vastaanottavan jäsenvaltion lainsäädäntöä noudattaen, ainoastaan, jos sitä harjoitetaan osana kansainvälistä säännöllistä liikennettä, kaupunki- ja seutuliikennettä lukuun ottamatta”.

Asetuksessa (2 artikla, kohta 2) säännöllisellä liikenteellä tarkoitetaan ”liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyin väliajoin määrätyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa”. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan (2 artikla, kohta 1a) ”ajoneuvolla suoritettavaa matkaa, jonka lähtöpaikka ja saapumispaikka sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa ja jotka voivat tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta”.

Asetuksen 2 artiklan 7-kohdan mukaan kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan joko ”maanteiden kansallista henkilöliikennettä, jota liikenteenharjoittaja harjoittaa toisen lukuun ja tilapäisesti vastaanottavassa jäsenvaltiossa”, tai ”matkustajien ottamista kyytiin tai jättämistä kyydistä samassa jäsenvaltiossa kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä, tämän asetuksen säännösten mukaisesti ja edellyttäen, että se ei ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus”.

Asetuksen 15 artikla sisältää sallittua kabotaasiliikennettä koskevan säännöksen:

”Kabotaasiliikenne on sallittu seuraavan liikenteen osalta:

- a) säännöllinen erityisliikenne, jos kuljetuksen järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välinen sopimus koskee sitä;
- b) satunnaisliikenne;
- c) säännöllinen liikenne, jota harjoittaa tämän asetuksen mukaisesti muu kuin vastaanottavasta jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä, lukuun ottamatta liikennettä, joka vastaa kaupunkikeskuksen tai taajaman taikka tämän keskuksen tai taajaman ja esikaupunkialueiden välisiä kuljetustarpeita. Kabotaasiliikennettä ei saa harjoittaa erillään kyseisestä kansainvälisestä liikenteestä.”

Asetuksen 15 artiklan c-kohdan mukaisesti kabotaasiliikenteen sallittavuus edellyttää, että sitä harjoittaa muu kuin vastaanottavasta jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä ja että sitä ei saa harjoittaa erillään kyseisestä kansainvälisestä liikenteestä. Edelleen asetuksen 2 artiklan 7-kohta edellyttää, että samassa jäsenvaltiossa tapahtuva matkustajien kyytiin ottaminen tai kyydistä jättäminen on sallittua vain kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä ja edellyttäen, että se ei ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus.

Hallituksen tämänhetkisessä luonnoksessa oleva laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta toteaa (23 §:n 3 momentti), että ”EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan

asetuksen 15 artiklassa tarkoitettua kabotaasia saa kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa linja-autolla enintään seitsemän peräkkäisen päivän ajan yhtäjaksoisesti 30 päivän ajan-jaksolla”.

Lausunnonantaja katsoo, että hallituksen esityksen tämänhetkinen luonnos mahdollistaa linja-autoliikenteen harjoittamisen muusta jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan toimesta siten, että liikennöinti ei täytä lainkohdassa viitatus asetuksen (1073/2009) 15 artiklan c-kohdan edellytyksiä. Lausunnon-antaja katsoo, että 23 §:n 3 momentin ehdotetulla säännöksellä rajoitettaisiin lähinnä asetuksen 15 artiklan b-kohdassa tarkoitettua satunnaisliikennettä, jonka osalta ehdotettu muotoilu sinänsä on Euroopan unionin tuomioistuimen asiassa C-482/23 antaman tuomion mukaisesti jäsenvaltiolle sallittua asetuksen 1073/2009 kansallista täytäntöönpanoa ja unionin suhteellisuusperiaatteen mukaista.

Lausunnonantaja katsoo, että muutettaessa lakia liikenteen palveluista, ehdotettuun 23 §:ään tulisi sisällyttää tarkentavia säännöksiä myös asetuksen 15 artiklan c-kohdan säännöllisen kansainvälisen liikenteen kabotaasiin liittyen. Tämä johtuu siitä, että ns. satunnaisen liikenteen osalta Unionin tuomioistuimen asiassa C-482/23 Tanskan kuningaskunnan esille tuoma sen varmistaminen, ettei kabotaasiliikennettä harjoiteta siten, että se olisi pysyvää tai jatkuvaa toimintaa, tulisi soveltuvasti varmistaa myös kansainvälisen säännöllisen linja-autoliikenteen osalta (asia C-482/23, tuomion kohta 26). Koska asetuksen 15 artiklan c-alakohdassa tarkoitettu sallitun kabotaasiliikenteen säännöt eivät myöskään sisällä selvää määritelmää, asetuksen tehokkuus vaarantuu. Tämä johtuu siitä, että säännös ei sisällä määritelmää siitä, mitä kabotaasiliikenteeltä säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä edellytetään, jotta sitä ei harjoiteta asetuksen vastaisesti ”erillään kyseisestä kansainvälisestä liikenteestä”. Lisäksi tämä johtuu siitä, että säännös ei sisällä määritelmää tai tarkempia säännöksiä siitä asetuksen 2 artiklan 7-kohdan edellytyksestä, jonka mukaan samassa jäsenvaltiossa tapahtuva matkustajien kyytiin ottaminen tai kyydistä jättäminen on sallittua vain kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä ja edellyttäen, että se ei ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus.

Sääntely säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä sallitusta kabotaasista on tarpeen myös siksi, että asetuksen tehokkuus vaarantuu, koska sallittujen kabotaasikuljetusten laajuutta ei ole mahdollista valvoa ja varmistaa johdonmukaisella ja ennakoitavalla tavalla.

Ilman säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä sallitun kabotaasin tarkempia määritelmiä mahdollistetaan Suomen sisäinen ja irrallaan kansainvälisestä liikenteestä tapahtuva reittiliikenne sellaisen muusta jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan toimesta, joka tosiasiallisesti harjoittaa Suomessa säännöllistä reittiliikennettä yhteisön liikenneluvan ja kansainväliseen säännölliseen liikenteeseen jommankumman (eri jäsenvaltioissa) olevan päätepisteen viranomaisen myöntämän luvan perusteella. Lausunnonantajan käsityksen mukaan tälläkin hetkellä Suomessa harjoitetaan muista jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien toimesta sellaista säännöllistä reittiliikennettä, jonka väitetään olevan säännöllistä kansainvälistä liikennettä, mutta joka todellisuudessa on Suomen sisäistä säännöllistä reittiliikennettä. Tämä toteutetaan siten, että säännölliseen kansainväliseen liikenteeseen myönnettyjä lupia hyväksi käyttäen liikennöidään useita kymmeniä päivittäisiä Suomen sisäisiä reittiliikennevuoroja, joista ainoastaan yksittäiset vuorot ovat tosiasiaa

säännöllisiä kansainvälisiä reittejä. Toiminta on asetuksen 1073/2009 mukaisten kabotaasisääntöjen vastaista ja johtaa Suomen sisäisen reittiliikenne-markkinan epäterveeseen kilpailutilanteeseen muista jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien käyttäessä tosiasiallisesti Suomen sisäisessä reittiliikenteessä muiden jäsenvaltioiden työvoimaa, palkkasääntelyä ja mahdollisesti polttoainehintoja.

Edellä esitetyillä perusteilla lausunnonantaja katsoo, että lain 23 §:ään tulisi sisällyttää myös tarkemmat säännökset siitä, millä edellytyksillä säännöllisen kansainvälisen liikenteen kabotaasi on katsottava tapahtuvan asetuksen 2 artiklan 7-kohdan mukaisesti säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä ja millä edellytyksillä arvioidaan, että se ei ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus.

Lausunnonantajan käsityksen mukaan tähän tavoitteeseen päästäisiin sillä, että 23 §:ssä eriteltäisiin selkeästi asetuksen 15 artiklassa tarkoitetut eri liikennemuodot siten, että 23 §:ään lisättäisiin erillinen momentti koskien säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä tapahtuvaa sallittua kabotaasia nykyisessä luonnoksessa olevien, vain epäsäännölliseen liikenteeseen soveltuvien kirjausten lisäksi. Lisäksi lausunnonantajan käsityksen mukaan lakiin olisi selkeyden ja sovellettavuuden kannalta tarpeen sisällyttää asetusta (EY) N:o 1073/2009 vastaavat määritelmät siitä, mitä tarkoitetaan kansainvälisellä liikenteellä, säännöllisellä liikenteellä ja kabotaasilikenteellä. Edelleen lainkohdassa tulisi nimenomaisesti todeta, että kabotaasi on sallittu ainoastaan säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä, että kabotaasia ei saa harjoittaa irrallaan kyseisestä säännöllisestä kansainvälisestä liikenteestä ja että kabotaasilikenne ei saa olla liikenteen pääasiallinen tarkoitus. Sen varmistamiseksi, että kabotaasia ei harjoiteta irrallaan säännöllisestä kansainvälisestä liikenteestä, säännökseen tulisi sisällyttää vielä määräys siitä, että säännölliseksi kansainväliseksi liikenteeksi luokitellaan liikenne, jossa säännölliseen kansainväliseen liikenteeseen käytettävä linja-auto poistuu Suomen valtion alueelta jatkamaan kyseisen kansainvälisen liikenteen reittiä toisen jäsenvaltion alueella olevaan reitin päätepisteeseen.

Edellä mainituilla perusteilla lausunnonantaja ehdottaa, että lakiin liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta lisätään lain 19 §:ään (Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmät) seuraavat määritelmät:

Tässä luvussa tarkoitetaan:

[---]

3) kansainvälisellä liikenteellä ajoneuvolla suoritettavaa matkaa, jonka lähtö-paikka ja saapumispaikka sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa ja jotka voivat tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;

4) säännöllisellä liikenteellä liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyn väliajoin määrätyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa;

5) kabotaasiliikenteellä joko

- maanteiden kansallista henkilöliikennettä, jota toisesta jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja harjoittaa toisen lukuun ja tilapäisesti Suomessa, tai
- matkustajien ottamista kyytiin tai jättämistä kyydistä Suomessa kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä ja edellyttäen, että se ei ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus.

Lisäksi lausunnonantaja ehdottaa, että lakiin liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta tehdään nyt ehdotettuun 3 momenttiin muutos siten, että lainkohta koskee EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklan alakohdissa a) ja b) tarkoitettua säännöllistä erityisliikennettä ja satunnaisliikennettä (lisäys- ja muutosehdotus alleviivattu) ja että kabotaasin sallitun aikajakso täsmennetään kuukaudessa enintään seitsemän yhteenlasketun päivän aikaan:

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklan a) ja b) alakohdissa tarkoitettua kabotaasia saa kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa linja-autolla enintään seitsemän päivän ajan 30 päivän ajanjaksolla.

Kabotaasin sallitun aikajakson täsmentäminen enintään seitsemään päivään 30 päivän ajanjaksolla on tarpeen, jotta säännös ei mahdollista asetuksen vastaista säännöllisen erityisliikenteen ja satunnaisliikenteen harjoittamista siten, että liikennettä harjoitetaan esimerkiksi kuuden peräkkäisen päivän ajan ja liikennöintiä jatketaan yhden välipäivän jälkeen aina seuraavan kuuden peräkkäisen päivän ajan. Nykyinen muotoilu mahdollistaa jopa 24 liikennöintipäivän sisällyttämisen 30 päivän ajanjaksoon, mikä ei ole asetuksen tarkoittaman säännöllisen erityisliikenteen ja satunnaisliikenteen eikä myöskään nyt ehdotetun lainsäädäntömuutoksen tarkoitus.

Lisäksi lausunnonantaja ehdottaa, että lakiin liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta lisätään lain 23 §:ään 4 momentti kuulumaan seuraavasti:

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklan c) alakohdassa tarkoitettua kabotaasia saa harjoittaa vain säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä ja edellyttäen, että kansainväliseen säännölliseen liikenteeseen käytettävä ajoneuvo poistuu Suomen alueelta

jatkamaan kyseistä kansainvälistä liikennöintiä toisessa jäsenvaltiossa ja että Suomen alueella tapahtuva kabotaasiliikenne ei ole liikenteen pääasiallinen tarkoitus.

Hurmerinta Joona
Koiviston Auto Group Oy