



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

1.4.2026

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

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) kiittää eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokuntaa asiantuntijalausuntopyynnöstä.

SHLL on tutustunut hallituksen esitykseen 19/2026 laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. SHLL katsoo, että kaikki hallituksen esityksessä esitetyt toimenpiteet, joiden valmisteluun SHLL on päässyt osallistumaan, ovat liikenne- ja logistiikka-alan toimivuuden sekä kilpailukyvyn parantamiseksi tarpeellisia, ja että hallituksen esitys on perusteiltaan hyvin laadittu.

Tieliikenteen kabotaasia koskevan sääntelyn tarkentaminen

SHLL pitää perusteltuna tarkentaa tieliikenteen kabotaasia koskevaa sääntelyä kansallisella lainsäädännöllä. EU-sääntely on kabotaasin määrittelyn osalta yleisesti todettu monitulkintaiseksi ja suuripiirteiseksi, minkä johdosta useat EU-maat ovat jo tehneet EU-sääntelyä täsmentävää kansallista lainsäädäntöä, jotta kabotaasimääräysten noudattamisen valvonta olisi viranomaisille mahdollista. Toki ideaalisin tilanne olisi, että EU itse laatisi kaikkia jäsenmaita koskevat samat määrittelyt kabotaasin laskennan osalta, mutta sitä ei tällä hetkellä ole ymmärtääksemme EU:lta tulossa, ainakaan lähiaikoina.

Suomessa tavaraliikenteen kabotaasin EU-sääntelyä tarkentavaksi sääntelymalliksi on valittu Ruotsin ja Tanskan mallin kaltainen sallittujen kuljetusten enimmäismäärän laskentapa, mikä SHLL:n näkemyksen mukaan on perusteltua. Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta on hyvä, että kansallinen täsmennys kabotaasin määrittelystä on eri Pohjoismaiden osalta mahdollisimman yhteneväinen.

Hallinnolliset maksuseuraamukset

SHLL pitää järkevinä liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettuja lisäyksiä, jotka mahdollistaisivat hallinnollisten maksuseuraamusten määräämisen kabotaasisääntösten rikkomisesta ja kuljettajatodistuksen puuttumisesta sääntöjä rikkoneelle kuljetusyritykselle. Kabotaasisääntöjen rikkominen ei tyypillisesti ole kuljettajan päätös, vaan hänen työnantajansa eli liikenteenharjoittajan. Myös kabotaasiliikenteen EU-sääntely koskee liikenteenharjoittajaa eikä kuljettajaa. Ainoastaan hyvin poikkeuksellisissa tilanteissa kuljettaja voisi itse tehdä päätöksen rikkoa kabotaasisääntöjä ohi kuljetusyrityksen operatiivisen ajajärjestelyn. Edellä mainittujen syiden takia seuraamukset kabotaasisääntöjen tai kuljettajatodistuksen puuttumisen osalta on perusteltua kohdistaa kuljetusyritykseen eikä kuljettajaan.

Vaihtoehdoisella polttoaineella kulkevan ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen

SHLL kannattaa lämpimästi ehdotuksia, joilla ajokorttilakiin lisättäisiin etupainotteisesti ajokorttidirektiiviä muuttavan direktiivin (EU) 2025/2205 mukaiset poikkeukset B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajuuksista.

1(2)



Ajokorttilakiin lisättäisiin 1.5.2026 voimaan tuleva ja väliaikainen nykyisen ajokorttidirektiivin mahdollistama säännös B luokan ajo-oikeuden laajuudesta. Vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty B-luokan ajokortti oikeuttaisi tavaroiden kuljettamiseen vaihtoehtoisella polttoaineella toimivalla ajoneuvolla, jonka suurin sallittu massa on enintään 4 250 kg. Poikkeus koskisi Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä tavaraliikenneluvalla tehtäviä tavarankuljetuksia.

Ajokorttilakiin lisättäisiin myös uuden ajokorttidirektiivin mukaiset, 26.11. 2027 sovellettavaksi tulevat poikkeukset B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajuuksista, jotka mahdollistaisivat vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan kuorma-auton tai sen vetämän ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen. Lisäyksillä pantaisiin täytäntöön osa uuden ajokorttidirektiivin säännöksistä.

SHLL katsoo, että esityksessä mainitut muutokset ajo- ja lepoaikasääntelyyn on tärkeää tuoda voimaan samanaikaisesti muun sääntelyn kanssa, jotta määräykset ovat yhteneväiset toistensa kanssa.

Ajokorttipoikkeuksilla, mitkä olisivat tulossa joka tapauksessa Suomessa käyttöön EU-direktiivin tullessa voimaan, vähennetään liikenteen päästöjä ja edistetään kuljettajien saatavuutta työmarkkinoilla, mikä parantaa Suomen logistiikka-alan kilpailukykyä. SHLL yhtyy HE-luonnoksessa kuvattuihin perusteluihin, joiden mukaan ajokorttimuutosten kielteinen vaikutus liikenneturvallisuudelle on arvioitu vähäiseksi.

Ajokokeen vastaanottaja

SHLL kannattaa ehdotettuja muutoksia kuljettajantutkintotoiminnasta annettuun lakiin.

Helsingissä 1.4.2026

Kunnioittaen

SUOMEN HUOLINTA- JA LOGISTIIKKALIITTO RY

Petri Laitinen
Toimitusjohtaja