

Mirva Lehikoinen

# KABOTAASISÄÄDÖSTEN MUUTOK- SIEN VAIKUTUKSET SUOMEN KUORMA-AUTOLIIKENTEESEEN

Opinnäytetyö  
Logistiikka

2019



**Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu**

<b>Tekijä/Tekijät</b> Mirva Lehikoinen	<b>Tutkinto</b> Insinööri (AMK)	<b>Aika</b> Maaliskuu 2019
<b>Opinnäytetyön nimi</b> Kabotaasisäädösten muutoksien vaikutukset Suomen kuorma-autoliikenteeseen		38 sivua 4 liitesivua
<b>Toimeksiantaja</b>		
<b>Ohjaaja</b> Raimo Päivärinta		
<b>Tiivistelmä</b> <p>Tällä opinnäytetyöllä ei ole virallista toimeksiantajaa. Tutkielman tarkoituksena oli selvittää, miten laillisen kabotaasiliikenteen tulevat lakimuutokset vaikuttavat kotimaan kuorma-autoliikenteeseen ja alan toimijoiden asenteisiin.</p> <p>Opinnäytetyön teoriaosuus kattaa tietoa kuorma-autoliikenteestä kansallisella ja yhteisötasolla, perustietoa kabotaasista ja EU-lainsäädännöstä, sekä kabotaasin epäkohtia vähentävistä toimenpiteistä, joita on tulossa ja joita on jo käytössä. Teoriaosuudessa on myös mukana jo aiemmin tehtyjä tilastoja kabotaasista.</p> <p>Tutkimuksen toteuttamisessa käytettiin pääosin kvantitatiivista tutkimusta, mutta osittain työ perustuu myös kvalitatiivisiin tutkimusmenetelmiin. Tutkimuksessa käytettiin työkaluna Webropol-kyselyä sekä asiantuntijahaastattelua. Näillä pyrittiin saamaan ajantasaista tietoa alan toimijoilta. Ongelmakohdiksi nousivat olemassa olevien tilastojen luotettavuus, sekä Webropol-haastattelun vastaajien vähäinen määrä. Kabotaasin tilastointi on yleisesti ottaen vaikeaa.</p> <p>Tutkimuskyselyn sekä lähdeaineiston perusteella voidaan sanoa, että suurin ongelma on kabotaasin valvonta, jolloin määristäkään ei voida olla täysin varmoja. Tästä olivat huolissaan niin kuljetuspalveluiden tuottajat kuin käyttäjätkin. Positiivisena nähtiin mahdollisuus hintakilpailuun ja kuljetusten saatavuuteen. Koska täysin luotettavaa tilastoa asiasta on tällä hetkellä lähes mahdoton saada, olisi tässä paikallaan lisätutkimus, joka pitäisi tehdä suurilta osin kenttätutkimuksena, jotta saataisiin todellisia tuloksia. Loppujen lopuksi, vaikka kabotaasilla olisikin suuria vaikutuksia kotimaan kuorma-autoliikenteeseen, asialle ei juurikaan voida käytännössä mitään, koska Euroopan unionin lainsäädäntöä tulee jokaisen jäsenmaan noudattaa.</p>		
<b>Asiasanat</b> kabotaasi, tavaraliikenne, EU-lainsäädäntö, kuorma-autoliikenne, kotimaan kuljetukset		

<b>Author</b>	<b>Degree</b>	<b>Time</b>
Mirva Lehikoinen	Logistics Engineer	March 2019
<b>Thesis Title</b>		
Cabotage legislation changes influences on domestic truck traffic		38 pages 4 pages of appendices
<b>Commissioned by</b>		
<b>Supervisor</b>		
Raimo Päivärinta		
<b>Abstract</b>		
<p>The target of this thesis was to find out how the changes in cabotage legislation may affect domestic goods traffic and attitudes among related operators.</p> <p>The theory in this thesis is based on earlier studies made by both domestic and foreign (EU) authorities. The theory part also discusses the basics of road traffic and EU-legislation.</p> <p>The study was made mainly by using quantitative methods, but also partly qualitative methods as well. This thesis includes a poll made using the Webropol-tool, and also an expert interview. Problems in conducting this thesis were reliability of existing statistics and low number of respondents in Webropol-poll.</p> <p>Based on the poll and source material, two main problems are monitoring and measuring of the actual cabotage traffic. Because of that, the real amounts of cabotage remain undefined. This worries also the providers of the road haulage as well as users of it. As positive points that may arise with changes in legislation, were the possibility for price competition and better availability of free truckloads.</p> <p>Possible additional research should include measuring cabotage traffic as a field research, to gain accurate information. In the end, even if there are some unwanted influences on the domestic level, little can be done, as Finland is part of the European Union, and the Union legislation must be observed.</p>		
<b>Keywords</b>		
cabotage, goods traffic, truck traffic, EU-legislation, domestic transportation		

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	TUTKIMUS.....	7
2.1	TYÖN TAVOITE, TARKOITUS JA TUTKIMUSKYSYMYKSET.....	7
2.2	TEOREETTINEN VIITEKEHYS.....	8
2.3	TUTKIMUSMENETELMISTÄ JA TOTEUTTAMISESTA.....	8
3	TIETEELLINEN TUTKIMUS.....	9
3.1	KVANTITATIIVINEN TUTKIMUS.....	9
3.2	KVALITATIIVINEN TUTKIMUS.....	10
4	KUORMA-AUTOLIIKENNE.....	10
4.1	Kuorma-autoliikenne Suomessa.....	11
4.2	Kuorma-autoliikenne Euroopan Unionin alueella.....	13
5	KABOTAASILIIKENNE, TILASTOINTI JA MÄÄRÄT.....	14
6	LAINSÄÄDÄNTÖ EUROOPAN UNIONISSA.....	16
6.1	Kabotaasisäädökset.....	17
6.2	Sidosryhmien lausunnot uusista säädöksistä.....	18
7	TOIMENPITEITÄ, JOILLA YRITETÄÄN MINIMOIDA KABOTAASIKULJETUSTEN EPÄKOHTIA.....	19
7.1	Lähetetty työntekijä.....	20
7.2	Talvirengaspakko.....	20
7.3	Tienkäyttömaksu.....	21
8	LAINSÄÄDÄNNÖN NOUDATTAMISEN JA KABOTAASIN VALVONTA KÄYTÄNNÖSSÄ.....	22
9	KABOTAASISÄÄDÖSTEN MUUTOKSIEN VAIKUTUKSET KOTIMAAN LIIKENTEESEEN ASiantuntijan Näkökulmasta.....	24
10	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	25
11	TUTKIMUSKYSELY.....	25
12	TUTKIMUKSEN TULOKSET.....	26

13	TUTKIMUSTULOSTEN TULKINTA JA ANALYSOINTI .....	30
14	JOHTOPÄÄTÖKSET JA OMAA POHDINTAA .....	31
	LÄHTEET.....	33
	LIITTEET	

Liite 1. Webropol-kyselyn vastauslomake

## 1 JOHDANTO

Tilastokeskuksen (s.a.) määritelmän mukaan kabotaasi on ”*Maan sisäisiä kuljetuksia toisessa maassa rekisterissä olevalla ajoneuvolla*”. Kabotaasiliikenne, eli vieraan valtion sisäinen kuljetus, on sallittua EU-maiden jäsenille rajoitetusti (Nisula & Heiskanen 2013, 26). Tapaninen (2018, 36) kertoo kirjassaan Logistiikka ja liikennejärjestelmät, kabotaasiliikenteen tarkoittavan sitä, että Euroopan talousalueen ja Euroopan unionin alueille sijoittuneet yritykset saavat suorittaa toisen maan sisäisiä maantiekuljetuksia yhteisöliikenteen kanssa. Muiden kuin Euroopan unionin jäsenmaiden välisissä tieliikennesopimuksissa kabotaasiliikenne ei ole sallittua. Näin ollen esimerkiksi suomalainen kuljetusliikenne ei ole sallittua ottaa kuormaa palatessaan viemästä kuormaa Moskovaan. (Nisula & Heiskanen 2013, 26).

Kiinnostuin aiheesta tutkimus- ja kehittämistyön kurssilla vuonna 2016. Tuohon aikaan aiheesta ei vielä löytynyt opinnäytetöitä. Tein silloin kurssin viimeisen tehtävän, eli tutkimussuunnitelman, kabotaasisäädösten muutoksien vaikutuksista kotimaan kuorma-autoliikenteeseen. Koska aiheesta oli hyvin vähän tutkittua tietoa, päätin tehdä opinnäytetyöni samasta asiasta. Jouduin kuitenkin työasioiden vuoksi venyttämään opinnäytetyön tekoa, ja vasta loppuvuodesta 2018 pääsin toden teolla työni kimppuun. Tällä välin on aiheesta tehty muutama opinnäytetyö ja säädösten muutokset ovat hiljakseen edenneet.

Aloittaessani aiheen tutkintaa tilanne oli sellainen, että toiseen EU-jäsenvaltioon rekisteröity kuljetusyritys sai Suomessa harjoittaa kabotaasia vain väliaikaisesti. Eli käytännössä sama kuljetusväline sai hoitaa kolmen kuukauden aikana vain kymmenen kabotaasikuljetusta. Ero EU:n säädöksiin oli kuormien laskentatavassa. Suomessa lasketaan yhdeksi kuormaksi myös saman kuorman osapurkaukset, kun taas yhteisötasolla yksi kuorma on yksi kuorma, vaikka sitä purettaisiin moneen eri paikkaan. (Kabotaasin määritelmää esitetään muutettavaksi 2015.) Tämänhetkinen tilanne sallii viikon aikana kolme kabotaasimatkaa. (Kabotaasia pyritään valvomaan EU:ssa tiukemmin älykällä ajopiirturilla 2018).

## 2 TUTKIMUS

Kabotaasiliikenne on mielenkiintoinen, paljon puhuttava, mielipiteitä jakava ja ajankohtainen asia. Kabotaasiliikennettä tilastoidaan niin valtakunnallisella kuin Euroopan unioninkin tasolla. Rajasin työni koskemaan vain laillista kabotaasia Suomessa, koska koko Euroopan Unionin alueen kabotaasiliikenteen tutkiminen olisi saanut työn paisumaan liian laajaksi. Vaikeuksia olisi tuonut myös eri maiden tilastointitavat ja säädökset. Laittoman kabotaasin tilastointi on vielä haastavampaa kuin laillisen kabotaasin, ja siitä olisi ollut vielä vaikeampaa saada todellista tietoa.

Tutkimustietoa kabotaasiliikenteestä ja sen määrästä oli opinnäytetyöprosessin alkumetreillä melko vähän ja moni alan ihminen kyseenalaistikin olemassa olevan tutkimustiedon realistisuuden. Kabotaasin valvonnan ollessa hyvin vaikeaa nykyisten säädösten puitteissa on sen tilastointikin haastavaa.

### 2.1 TYÖN TAVOITE, TARKOITUS JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

Tavoitteena opinnäytetyössäni oli hankkia mahdollisimman realistinen kuva tilanteesta tällä hetkellä käyttäen olemassa olevaa tietoa ja haastatteleamalla alan kanssa tekemisissä olevia asiantuntijoita sekä alalla työskenteleviä ihmisiä. Tarkoituksena oli saada kokonaisvaltainen kuva siitä, miten kabotaasisäädösten muutokset voivat vaikuttaa kotimaan kuorma-autoliikenteeseen ja miten alan ihmiset nämä säädöksien muutokset kokevat. Työn tärkeimmät tutkimuskysymykset ovat:

- Millaisia vaikutuksia säädösten muutoksilla on kotimaan liikenteeseen, liikennöitsijöihin ja sen sidosryhmiin?
- Miten kuljetusyritykset, alan muut toimijat ja sidosryhmät suhtautuvat kabotaasisäädösten muutoksiin?

Opinnäytetyössä oli myös tavoitteena vertailla aiempaa tutkimustietoa sekä alan toimijoiden näkemyksiä ja selvittää, kuinka luotettavia ja vertailukelpoisia olemassa olevat tilastoinnit ovat. Näin myös tärkeäksi yrittää selvittää, miten alan toimijat uskovat tulevaisuudessa tilanteen kehittyvän ja kuinka nopeasti muutokset vaikuttavat markkinatilanteeseen.

## 2.2 TEOREETTINEN VIITEKEHYS

Teoria-osuus nojaa sähköisistä ja painetuista lähteistä saatuihin tietoihin kabotaasiliikenteestä sekä valmiisiin tutkimustuloksiin, joita aiheesta on tehty aiemmin Suomessa sekä Euroopan Unionissa. Teoriassa pohjustetaan asiaa myös kertomalla perustietoa kuorma-autoliikenteestä, unionin lainsäädännöstä ja siitä, miksi ja miten lainsäädännön muutoksiin on päädytty. Aiemmat viralliset tutkimukset ovat tehty unionin tilastoviranomaisten ja liikenne- ja viestintäministeriön toimesta. Nämä tutkimukset antavat hyvän pohjan, jolta lähteä tutkimaan kabotaasiliikennettä ja verrata lopulta näitä tutkimustuloksia omaan empiiriseen tutkimukseen. Halusin kuitenkin tutkia ja vertailla myös alan toimijoiden, kuten Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n, tekemiä tutkimuksia ja havaintoja aiheesta. Uskoin että alan toimijoilla on enemmän ”ruohonjuuritaso” ajankohtaista tietoa.

Aiheen ollessa suhteellisen uusi ja koska säädökset ovat muuttuneet nopealla tahdilla, perinteistä painettua lähdemateriaalia oli haastavaa löytää, sen sijaan sähköisiä lähteitä oli paljon tarjolla. Painetuissa lähteissä oleva tieto oli lähes kaikissa julkaisuissa vanhentunutta. Tilanne on myös kehittynyt jonkin verran tänä aikana, kun olen opinnäytetyötäni tehnyt, vaikkakin lainsäädännön eteneminen onkin verkkaista.

## 2.3 TUTKIMUSMENETELMISTÄ JA TOTEUTTAMISESTA

Lomakekyselyn käyttäminen tutkimuksessani tekee tutkimusmenetelmästäni pääosin kvantitatiivisen. Käytin kuitenkin myös henkilökohtaista asiantuntija-haastattelua, joten työ sisältää osin myös kvalitatiivista menetelmää. Henkilökohtaiseen asiantuntijahaastatteluun sain vinkin opinnäytetyön ohjaajaltani ja sainkin sovittua SKAL ry:n asiantuntijapalveluiden johtajan Petri Murron kanssa haastattelusta helmikuussa 2018. Lomakekysely oli suhteellisen helppo tehdä Webropol-työkalulla, sillä olin jo aiemmin opintojeni aikana sitä käyttänyt. Kokemukseni mukaan Webropol on myös kyselyihin vastaajille selkeä ja helppokäyttöinen.

Määrällinen tutkimus eli kvantitatiivinen tutkimus tunnetaan myös nimellä tilastollinen tutkimus. Määrällistä tutkimusta tehdessä on tapana käyttää tutkimuslomakkeita tai tiedot voidaan hankkia myös muiden tuottamista tilastoista. Laadullista tutkimusta on kvalitatiivinen tutkimus. Laadullisessa tutkimuksessa avoimet kysymykset ovat avainasemassa ja tietojen keräämiselle tyypillistä on haastattelut ryhmissä, jo valmiit dokumentit ja aineistot sekä osallistumalla havainnoiminen. (Heikkilä 2014.) Näistä menetelmistä kerrotaan tarkemmin seuraavassa luvussa.

### **3 TIEETEELLINEN TUTKIMUS**

Tämän luvun kuvaus tieteellisistä tutkimuksista perustuu Heikkilän (2014) opetukseen kirjassa Tilastollinen tutkimus. Heikkilä määrittelee tieteellisen tutkimuksen olevan tutkimuskohteen toimintaperiaatteiden sekä lainalaisuuksien selvittävää ongelmanratkaisua. Tutkimusotteen valinta määräytyy hänen mukaansa tutkimuksen tarkoituksesta sekä tutkimusongelmasta. Tutkimustoiminta voidaan jaotella empiiriseen tutkimukseen ja teoreettiseen tutkimukseen. Empiirinen tutkimus jaetaan kvalitatiivisiin tutkimuksiin ja kvantitatiivisiin tutkimuksiin.

#### **3.1 KVANTITATIIVINEN TUTKIMUS**

Kvantitatiivinen tutkimus on määrällistä tutkimusta. Tutkimus vastaa esimerkiksi kysymyksiin: Missä? Paljon? Mikä? Tiedot määrälliseen tutkimukseen saadaan mahdollisesti valmiiksi kerätyistä tietokannoista, tilastoista ja rekistereistä, jos ei niitä kerätä itse. Suomessa valtion Tilastokeskus on tilastojen tuottajana tärkeimmässä asemassa. Tilastokeskuksen julkaisuja on saatavilla niin sähköisinä kuin kirjallisinakin versioina. Muita tilaston tuottajia ovat kunnat, yritykset, valtionhallinnon laitokset sekä eri järjestöt.

Määrällisessä tutkimuksessa aineisto kerätään usein lomakkeilla, joissa on valmiit vastausvaihtoehdot. Tällä myös tilastolliseksi tutkimukseksi kutsutulla menetelmällä voidaan myös selvittää riippuvuutta eri asioiden välillä tai tutkitun kohteen muutoksia. Myös havainnointitutkimus voidaan lukea määrälliseksi tutkimukseksi ja havainnoinnilla voidaankin korvata tai täydentää haastattelu- tai kyselytutkimuksesta. Määrällinen tutkimus jakaantuu selkeämmin eri vaiheisiin kuin laadullinen tutkimus.

Tutkimuskyselyssä käyttämäni Webropol onkin usein kvantitatiivisten opinnäytetöiden tiedon keräämisessä käytetty työkalu. Muitakin internetpohjaisia, vastaavia työkaluja on olemassa. Näissä kyselyissä pystyy laittamaan kohdehenkilöille kutsut kyselyyn sähköpostitse tai vaihtoehtoisesti voidaan laittaa valmiin linkin jonnekin sivustolle. Ongelma näissä kyselyissä voi olla haasteena juuri oikeiden vastaajien tavoittaminen, jollei käytettävissä ole suurta määrää kohderyhmän yhteystietoja. Internetpohjaisten tutkimuskyselyiden kanssa voi toki käyttää myös vaihtoehtoisena vastaustapana postitse lähetettyä kyselyä.

### **3.2 KVALITATIIVINEN TUTKIMUS**

Laadullinen tutkimus eli kvalitatiivinen tutkimus voi vastata kysymyksiin: Millainen? Miksi? Miten? Tämä lähestymistapa pyrkii ymmärtämään tutkittavaa kohdetta, sekä kohteen päätösten ja käyttäytymisen syitä. Eri käyttäytymistieteiden, kuten psykologian oppeja, voidaan hyödyntää tehdessä tutkimusta kvalitatiivisella lähestymistavalla. Tutkimuksen avulla on mahdollista ymmärtää esimerkiksi kuluttajien käyttäytymistä ja reagointia, mutta tutkimus ei yleensä käsitä kovinkaan suurta määrää tapauksia, vaan tavoitteena on ymmärtää pienien otoksien tuloksia mahdollisimman tarkkaan.

Laadullisen tutkimuksen aineiston kerääminen ei ole niin jäsenneilyä kuin määrällisessä tutkimuksessa. Tavanomaisia valmiita aineistoja kvalitatiivisessa tutkimuksessa ovat päiväkirjat, omaelämäkerrat sekä kirjeet. Perinteisten lomakehaastattelujen lisäksi voidaan kerätä tietoa myös ryhmäkeskusteluilla ja teemahaastatteluilla, jotka keskittyvät tiettyyn aiheeseen. Laadullisen tutkimuksen tekijä voi myös kerätä tietoja myös osallistumalla itse tutkitun kohteen toimintaan. Tätä mallia kutsutaan osallistuvaksi havainnoimiseksi.

## **4 KUORMA-AUTOLIIKENNE**

Suomessa, kuten monessa muussakin maassa eniten käytetty kuljetusmuoto on tieliikenne ja tieliikenne jaetaan henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Maantiekuljetuksen käyttöä tavaraliikenteessä puoltaa moni asia. Reittien muunneltavuus, kuljetusten nopeus sekä mahdollisuus kuljettaa erilaisia tuotteita ovat

etuja verratessa tieliikennettä muihin kuljetusmuotoihin. Investointikustannukset verrattaessa muihin liikennemuotoihin ovat kohtuullisia ja tieliikenne ei ole riippuvainen liikenneverkosta, vaan kuljetuksia voidaan hoitaa lähes joka paikassa ovelle asti. (Tapaninen 2018, 33.)

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom määrittelee kuorma-autoiksi ajoneuvot, jotka ovat kokonaismassaltaan 3,5 tuhatta kiloa suurempia sekä ensisijaisesti tavaroita kuljettamaan tarkoitettuja. Luokkaan N2 lasketaan ajoneuvot, joiden kokonaismassa on maksimissaan 12 tuhatta kiloa ja sen ylittävät ajoneuvot lasketaan kuuluviksi N3-luokkaan. (Ajoneuvoluokat 2019)

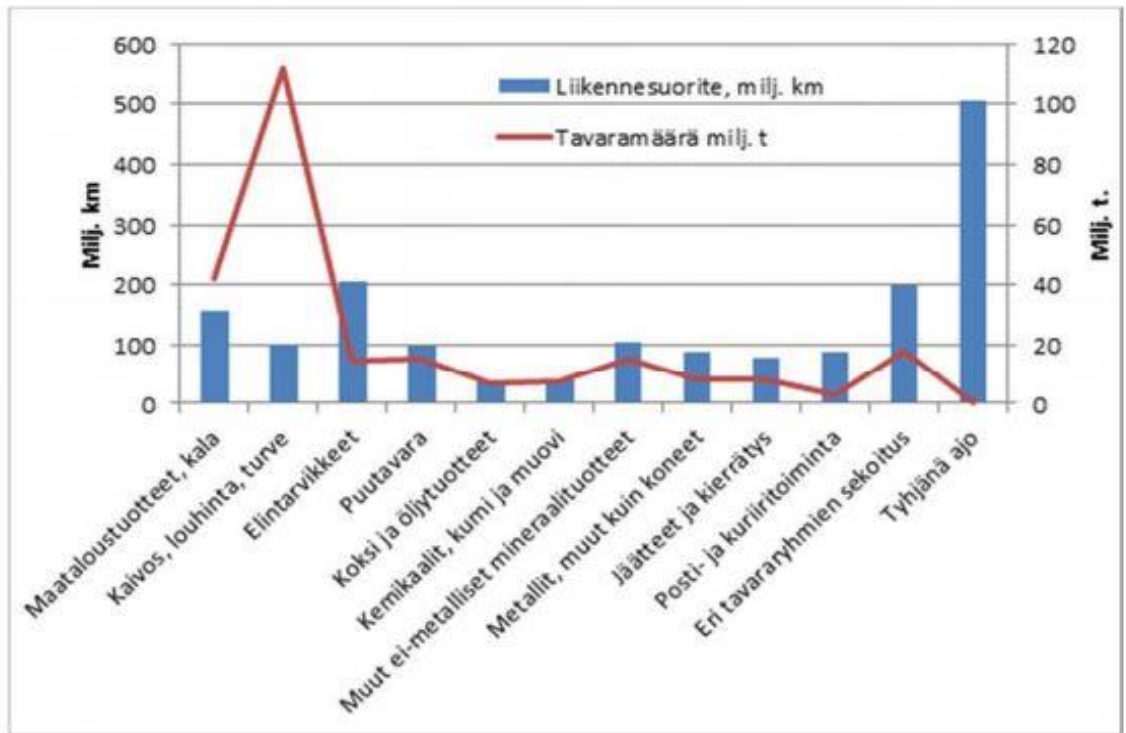
#### **4.1 Kuorma-autoliikenne Suomessa**

Ensimmäinen Suomeen, vuonna 1906 tai 1907, hankittu kuorma-auto oli höyrykäyttöinen. Kuorma-autojen määrä teillämme kipusi nopeasti. Vuonna 1959 Suomeen oli rekisteröity jo reilut 46 000 kuorma-autoa. Tämän jälkeen kuorma-autojen määrä kasvoi tasaisen hitaasti, kunnes 1990-luvun lama ajoi kuorma-autojen määrän radikaaliin laskuun. Vain muutaman vuoden aikana määrä laski kymmenellä tuhannella autolla. Kun lamavuodet oli selätetty, elpyi myös kuorma-autoliikenne. Vuoteen 2006 mennessä teillämme liikkui jo yli 90 000 kuorma-autoa. (Parkko 2007.)

Maantieverkkomme pituus vuonna 2018 oli noin 78 000 kilometriä. Tästä yhdysteitä 51 054 km, seututeitä 13 473 km, kantateitä 4 860 km ja valtateitä 8 605 km. Tieverkko on pienentynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana noin 170 kilometrin verran. (Infrastrukturimarkkinat 2019.)

Kuljetettuja määriä mitataan eri tavoin. Kuvasta 1 näkee, miten vuonna 2013 liikennesuoritteet jakautuivat erilaisten kuljetustuotteiden kesken. Tonneina ilmoitettu määrä kuvaa kuljetetun tavarantoimittajan määrää, ajatut kilometrit kuvaavat liikennesuoritetta ja tonnikilometrit kuljetussuoritetta. Kuljetettujen tonnien osuus kotimaan liikenteestä kuorma-autoliikenteen osalta oli 87 % vuonna 2012, josta näkee, että tämä kuljetusmuoto on tärkein kotimaan kuljetusmuodoista. Vuonna 2013 kuorma-autot ajoivat tieverkoillamme yli 3 miljardia kilometriä ja suorittivat 6 % koko Suomen kokonaissuoritteesta koskien autoliikennettä.

Etelä-Suomeen painottuva kuorma-autoliikenne käyttää pääsääntöisesti pääteitä, noin kaksi kolmasosaa kaikista ajetuista kilometreistä suoritettiin pääteillä. Kuorma-autot palvelevat eniten teollisuuden, kaupanalan sekä rakennusalan kuljetuksissa. Teillämme kulkee esimerkiksi maa-aineksia, puuta, elintarvikkeita sekä maataloustuotteita. (Rajamäki 2014.)



Kuva 1. Traficom mukaiset tavaramäärät ja liikennesuoritteet vuoden 2013 tärkeimmissä tavaralajeissa (Rajamäki 2014, 4)

Suomessa kumipyörien päällä ja niiden liitännäispalveluissa työskentelee noin 150 000 työntekijää. Näistä noin 70 000 liikuttelee ihmisten sijaan tavaroita. Suurin osa alan yrityksistä on melkoisen pieniä. Noin puolessa alan yrityksistä on töissä vain 1–9 ihmistä. Vaikka isoja yrityksiä on kovin vähän, niiden työllistävyys on suurta. Näiden yritysten palkkalistoilla onkin suurin osa koko maantiekuljetusalan työntekijöistä. (Suomi elää pyörillä s.a.)

Alan yritysten kustannukset jakautuvat niin, että lähes puolet, 42 % kuluista, tulee työvoimakustannuksista, joita seuraa polttoainekustannukset 25 %. Näitä lukuja seuraa pääomakustannukset 10 % sekä huoltoon ja korjauksiin kohdistuvat kulut 7 %. (Suomi elää pyörillä s.a.)

## 4.2 Kuorma-autoliikenne Euroopan Unionin alueella

Tämän luvun kuvaus tieliikenteestä Euroopan Unionin alueella perustuu Euroopan Komission (2017) julkaisemaan ”An overview of the EU Road Transport Market in 2015” -yleiskatsaukseen.

Tieliikenne on yhteisötasolla tärkeä työllistäjä. Ala työllistää tavaraliikenteen puolella noin 3 miljoonaa henkilöä ja henkilöliikenteessä noin 2 miljoonaa. Alan liikevaihto kokonaisuudessaan oli tehdyn katsauksen aikana noin 330 miljardia euroa tavaraliikenteen puolella. Suurimmat alan yritykset sijoittuvat Luxemburgiin, Saksaan, Liettuaan, Ranskaan ja Hollantiin. Pienimmät yritykset taas löytyvät Kreikan, Kyproksen ja Espanjan rajojen sisältä. Koko yhteisön alueella yksittäiset tieliikenneyritykset työllistävät keskimäärin 5,2 henkilöä. Suomen tapaan unioninkin tasolla enemmän kuin 80 % yrityksistä pyörii pienemmällä henkilömäärällä.

Unionin alueella ei olla vielä täysin palautettu vuonna 2008 alkaneen laman liikennemäärien notkahduksesta. Tieliikennekuljetukset olivat tonnakilometreissä vielä vuonna 2015 noin 8 % pienemmällä tasolla verrattuna tilannetta lamaa edeltäviin liikennemääriin. Tonnikilometreissä mitattuna noin 14 % kuljetuksista tehdään ”omiin nimiin”, eli yritykset kuljettavat omia tavaroitaan. Loppuosan kuljetuksista hoitaa kuljetusyritykset, jotka tarjoavat kuljetuksia palveluina ostajayrityksille. Prosentuaaliset luvut vaihtelevat eri maiden välillä tämän suhteen. Kreikassa, Luxemburgissa, ja Kyproksella enemmän kuin kolmasosa muodostuu omaan lukuun kuljettamisesta, kun taas Espanjassa ja Baltian maissa vastaava luku on alle 6 %. Vuonna 2014 Euroopan Unionin alueella oli noin 550 000 kuljetuspalveluita tarjoavaa yritystä. Lähes puolet näistä yrityksistä on perustettu Espanjassa, Puolassa ja Italiassa.

Tieliikenneoperointi Unionin alueella on kasvavassa määrin kansainvälistä. Tonnikilometreissä mitattuina koko Euroopan Unionin alueen tavaraliikenteen suoritteista, kansainväliset kuljetukset nousevat nopeammin kuin kansalliset kuljetukset. Vuoden 2005 ja 2015 välinen nousu kansainvälisissä kuljetuksissa oli 31 prosentista 33 prosenttiin.

## 5 KABOTAASILIIKENNE, TILASTOINTI JA MÄÄRÄT

Liikenne -ja viestintäministeriön teettämän raportin mukaan kabotaasiliikennettä on saanut rajatusti harjoittaa Euroopan Unionin alueella jo vuodesta 1994 alkaen. Vuonna 2005 unionin laajetessa, Suomessa asetettiin rajoitus, jonka mukaisesti uusille jäsenmaille sallittiin kabotaasin harjoittaminen pelkästään osana yhdistettyjä kuljetuksia. Kyseinen rajoitus on poistunut käytöstä keväällä 2008. Saman vuoden helmikuussa Euroopan parlamentissa ehdotettiin, että vuoteen 2014 mennessä kabotaasi vapautuisi kokonaan. Raportti kertoo kuorma-autoliikenteen kabotaasikuljetusten määrän olleen vuonna 2007 Suomessa 0,04 % koko kuorma-autoliikenteen suoritteesta. Kyseisen raportin mukaan tuolloin kabotaasi ei ollut uhka Suomessa. Pula kuljettajista, kuljetusten kasvu kansainvälisessä liikenteessä ja kuljetustehokkuuden parantaminen ovat olleet perusteita käyttää kabotaasia Suomessa. (EU:n jäsenmaat sopuun liikkuvuuspaketista 2018.)

SKAL ry:n toimitusjohtaja Iiro Lehtonen ihmettelee unionin tilastoviranomaisten lukuja kabotaasista Suomessa. (Kuljetusala vaatii kabotaasilain pitämistä ennallaan 2016). Kesällä 2017 SKAL ry:n teettämän liikennelaskelman mukaisesti ulkomaisten kuorma-autojen osuus kotimaan teillä oli reilut 9 prosenttia kokonismaantielikenteen raskaan kaluston määrästä, joka lähentelee 25 miljardia tonnikilometriä. Kuten kuvasta 2 nähdään, liikennelaskentojen mukaan trendi on selkeästi nouseva. Näin ollen myös voidaan olettaa kabotaasikuljetusten olevan nousussa.

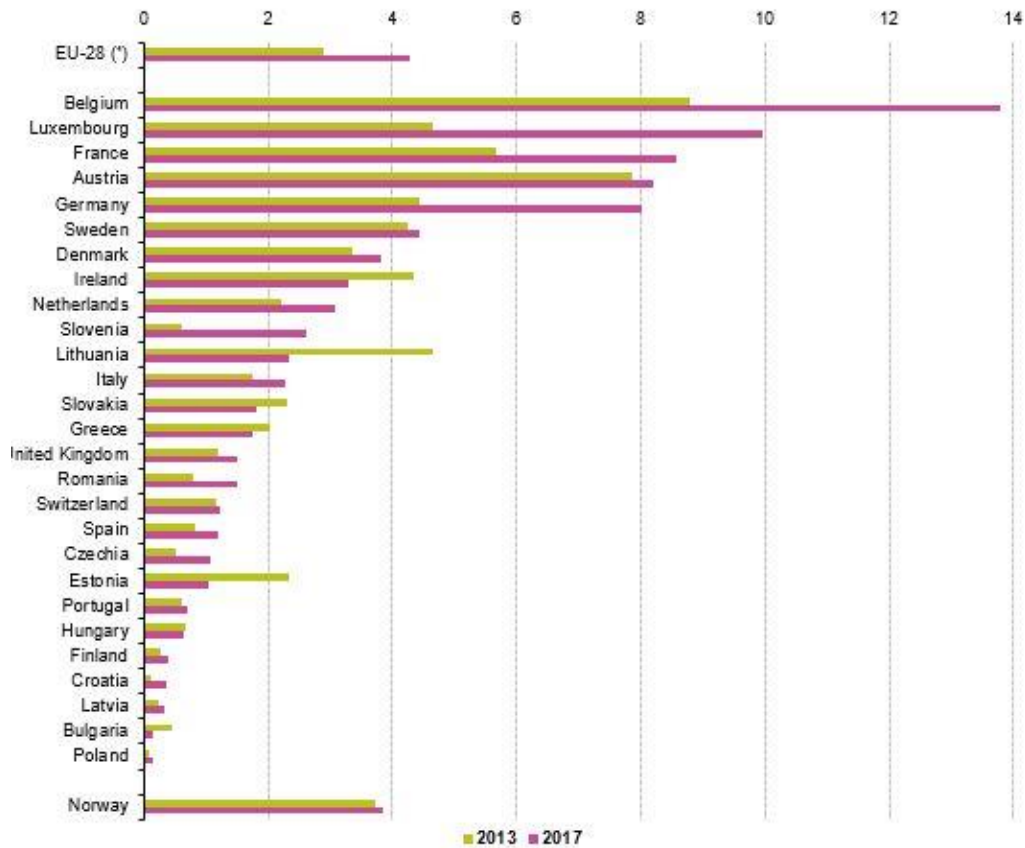


Kuva 2. SKAL ry:n teettämien liikennelaskentojen, vuosien 2010-2017, välinen kehitys (SKAL ry liikennelaskenta 2010-2017 mukaillen)

Suomalaisten kuljetusliikkeiden harjoittama kabotaasi on SKAL ry:n kuljetusbarometrin mukaan 2 prosentin luokkaa ja se suuntautuu Pohjoismaihin (SKAL kuljetusbarometri 3/2017.).

Euroopassa kabotaasikuljetusten määrää tilastoi Eurostat. Tilastointi tapahtuu sekä tonnikilometrien, että kuljetettujen tonnien perusteella. Myöskin Suomen kabotaasikuljetusten tilastointi hoituu Eurostatin toimesta eikä Tilastokeskuksen. Eurostatin mukainen Suomen sisäinen kabotaasikuljetussuorite oli 0,4 prosenttia maan sisäisen kuorma-autoliikenteen kokonaissuoritteesta vuonna 2014. SKAL ry kyseenalaistaa Eurostatin tuottamien lukujen vertailukelpoisuuden. Valtaosa maassamme kulkevista tonnikilometreistä tulee nesteiden, maa-ainesten tai vastaavien liikuttamisesta. Näissä kuljetuksissa ei kabotaasi ole juurikaan mahdollista. SKAL ry:n mukaan kabotaasisuoritteita pitäisikin verrata kotimaan kappaletavaraliikenteen suoritteeseen, jolloin kabotaasin määrä pomppaakin jo melkein neljään prosenttiin. Eurostatin tilastojen kabotaasin prosentuaaliset osuudet ovat vaihdelleet kymmenillä prosenteilla vuosittain, joka sekin osaltaan asettaa Eurostatin tilastoinnin luotettavuuden kyseenalaiseksi. (Lehtonen & Murto 2016.)

Suomalaisten ajama kabotaasi muualla oli Eurostatin mukaan vuonna 2014 tonnikilometreissä mitattuna 250 miljoonaa. Yli 40 % tuosta liikenteestä on Ruotsissa suoritettua kabotaasia. Suomalaisten Ruotsissa harjoittaman kabotaasin suurta määrää selittää se, että Suomalaiset kuljetusyrittäjät ajavat Ruotsissa paljon tavaraa, joiden kuljetusetäisyys ja paino ovat suuria. Esimerkkinä kemikaalikuljetukset. Näin ollen nämäkään luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia Suomessa harjoitettavan kabotaasin lukuihin. (Lehtonen ym. 2016.)



Kuva 3. Kabotaasin prosentuaalinen markkinaosuus maittain ja koko Unionin alueella vuosilta 2013 ja 2017 tonnakilometreittäin (Road freight transport statistics – cabotage 2018)

Eurostatilta saadut luvut perustuvat otantatutkimuksiin, joten kabotaasin painoarvo voi olla Eurostatin mukaan joko yli- tai aliarvioitu (Road freight transport statistics – cabotage 2018). Eurostatin 2018 julkaisemien tilastojen mukaan koko Unionin kabotaasiliikenteen (toisen nimiin tehdyt kabotaasikuljetukset) markkinaosuus kasvoi vuosien 2013 ja 2017 välillä 2,9 prosentista 4,3 prosenttiin (kuva 3).

## 6 LAINSÄÄDÄNTÖ EUROOPAN UNIONISSA

Euroopan unionin perussopimuksissa määrätään tavoitteet säännöistä toimielimille, menetelmistä päätöksenteossa ja jäsenvaltioiden suhteesta unioniin. Asetukset ovat automaattisesti kaikkiin jäsenmaitiin sovellettavia säädöksiä, jotka sitovat kaikkia jäsenmaita. Direktiiveissä säädetään tavoitteita, joihin jäsenmaat pyrkivät kukin omalla tavallaan. Direktiivien saattamisessa kansalliseksi laiksi on annettu yleensä 2 vuoden määräaika. Sitovia säädöksiä ovat

päätökset, jotka voivat koskea maaryhmää, yksittäistä maata tai yritystä tai yksityishenkilöä. Euroopan unionin toimielimet voivat suosituksilla ilmaista näkemyksiään ilman sitovuutta. Unioni voi antaa myös lausuntoja, jotka nekään eivät ole sitovia, lausunnoilla Euroopan unioni ilmaisee kantansa. Oikeudellisesti velvoittavia säädöksiä ovat delegoidut säädökset, jolla komissio voi muuttaa säädösten osia. Delegoitu säädös vaatii kuitenkin komission, parlamentin sekä neuvoston hyväksynnän. (EU-lainsäädännön tyypit s.a.)

Euroopan komissio haastoi vuonna 2016 Suomen Euroopan unionin tuomioistuimeen. Samalla haastettiin tuomioistuimeen myös Tanska, koska kumpikaan maista eivät soveltaneet asetuksia koskien kabotaasiliikennettä. Asetus numero 1072/2009 määrää, että ne kabotaasia harjoittavat kuljetusliikkeet, joilla on yhteisölupa, saavat suorittaa kolme maan sisäistä kuljetusta kansainvälisen kuljetuksen purun jälkeen. Muita rajoituksia ei Euroopan unionin lainsäädännössä tuolloin ollut. Suomessa lainsäädäntö rajoitti vuonna 2016 kabotaasikuljetukset niin, että kolmen kuukauden sisään sallittiin kymmenen kuljetusta. Suomessa myös laskettiin jokainen purku ja lastaus yhdeksi kuljetukseksi. Kyseinen laskemistapa on Unionin asetuksen vastainen. (Road transport: Commission refers Denmark and Finland...2016.)

## **6.1 Kabotaasisäädökset**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kertoo mediatiedotteessaan kesäkuussa 2017, että kabotaasi Suomessa tarkoittaa toisesta ETA- tai EU-maasta lähtöisin olevan kuljetusyrittäjän harjoittamaa tavarankuljetusta Suomen rajojen sisällä. Laillisena pidetään kabotaasikuljetuksia, joiden kuljetusmäärät pysyvät viikon sisällä maksimissaan kolmessa kuljetuksessa kansainvälisen kuorman hoitamisen jälkeen ja jos kuljetusyrittäjä on esittänyt kansainvälinen CMR-rahtikirja. (Kuljetuskalusto kansainvälistynyt... 2017.)

Vuonna 2017 Euroopan komissio ehdotti kabotaasiasetusten muuttamista seuraavalla tavalla: aiempi viikon aikarajoitus ja määrien rajoitus purettaisiin ja siirryttäisiin viiden vuorokauden aikarajaan. Kirjelmässään eduskunnalle valtioneuvosto uskoo aikarajan muuttamisen ja määrällisen laskennan poistamisen helpottavan kabotaasin valvontaa, mutta mahdollisesti myös lisäävän ka-

botaasikuljetuksia. Kirjelmässä myös mainitaan, että kabotaasi on ympäristöhaittojen kannalta hyvä asia, koska tyhjänä ajo vähenee ja näin ollen kustannustehokkuus paranee. (Berner & Hörkkö 2017.)

Joulukuussa 2018 EU:n liikenneneuvosto hyväksyi yleisnäkemyksensä keskeiseen uudistukseen koskien maantieliikennealaa. Tähän uudistukseen sisältyy myös säädökset kabotaasista. Artiklaan numero 8 tehtiin seuraavanlainen lisäys: *"Kuljetusyrietykset eivät saa harjoittaa kabotaasiliikennettä samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla samassa jäsenvaltiossa viiteen päivään siitä, kun sen viimeinen, kyseisessä jäsenvaltiossa suorittama kabotaasimatka on päättynyt."* (Euroopan unionin neuvosto 2018.) Asian eteneminen hyväksyntään asti vaatii kuitenkin vielä neuvotteluja Euroopan parlamentin kanssa, joka ei vielä ole muodostanut kantaansa näihin ehdotuksiin. Ehdotuksen mukaisesti kabotaasiakin koskeva liikkuvuuspaketti tulisi voimaan kesällä 2020. (EU:n jäsenmaat sopuun liikkuvuuspaketista 2018.)

## 6.2 Sidosryhmien lausunnot uusista säädöksistä

Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi sidosryhmille kuulemismahdollisuuden valtioneuvoston eduskunnalle osoitetusta kirjelmästä U 40/2017 vp koskien Euroopan parlamentin ja neuvoston ehdotusta uusista asetuksista ja direktiiveistä. Kirjelmä koskee kokonaisuudessaan tavaraliikenteen ja linja-autoliikenteen markkinoillepääsyä, niiden ehtoja sekä vailla kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä. (Liikenteen turvallisuusviraston lausunto... 2017.)

Liikenne- ja viestintävirasto, eli Traficom sanoo asiantuntijalausunnossaan, että kabotaasikuljetusten aikaikkunan lyhentäminen ja luopuminen kuormien lukumäärärajoitteesta mahdollistaa kuljetusten valvonnan helpottumisen. Lausunnossaan Traficom pitää komission ehdotusta kokonaisuudessaan kannattavana, koska voimaan tullessaan asetus selkiyttäisi unionin tavoitteena olevaa kuljetusmarkkinoiden vapaata liikkuvuutta ja takaisi yhtäläiset toimintaedellytykset kaikille kuljetusalan yrityksille. (Liikenteen turvallisuusviraston lausunto... 2017.)

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry näkee asian eri tavalla. SKAL ry:n näkemyksen mukaan kabotaasiliikenteen vapauttaminen ei ole vielä tässä vaiheessa mahdollista ehdotuksen mukaisesti. Lausunnossaan SKAL uskoo ehdotuksen johtavan markkinahäiriöihin ja kabotaasin luonnetta vallitseva ajatus tilapäisyydestä häviäisi. SKAL ei myöskään Suomen osalta usko, että ehdotuksen tavoite päästöjen vähentämiseen, päästäisiin näillä uusilla säädöksillä. He muistuttavat, että uusien jäsenmaiden kaluston kunto on yleensä sellainen, että niissä päästöt ovat suuremmat verratessa kotimaan kuljettajien kalustoon. (Lehtonen & Murto 2016.)

Poliisihallitus kertoo asiantuntijalausunnossaan, että jos kabotaasikuljetusten määrällisestä rajasta luovutaan ja siirrytään 5 päivän aikarajaan, heidän tekemänsä valvontatyö helpottuisi. Poliisihallitus huomauttaa, että tällä hetkellä kuljetusmäärien tarkastaminen on ollut lähes mahdotonta. Usein kuljettajilla ei ole ollut tarvittavia asiakirjoja, joilla todistaa kuormien määrää tai niitä ei ole haluttu esittää. On jouduttu uskomaan kuljettajan kertomukseen kuormien määrästä, eikä näitä kertomuksia olla aina voitu pitää kovinkaan luotettavina. Poliisin henkilökunta, joka suorittaa valvontaa uskoo, että jatkossa Baltian maista voi tulla kasvava määrä pääasiassa Suomessa ajavaa kuljetuskalustoa. (Onninen 2017.)

Tullin valvontaosaston mukaan ehdotuksessa mainittujen kabotaasiliikennettä koskevien säädösten muutokset eivät muuta mainittavalla tavalla nykytilaa. Heidän mukaansa ehdotuksen muutokset lisäisivät tullin työtä hieman ja vaatisi henkilöstön lisäämistä satamiin ja sisärajoille. (Fagerström & Marjamäki 2017.)

## **7 TOIMENPITEITÄ, JOILLA YRITETÄÄN MINIMOIDA KABOTAASIKULJETUSTEN EPÄKOHTIA**

Kirjelmässään eduskunnalle valtioneuvosto avaa Euroopan komission tekemää ehdotusta, jossa käsitellään maantieliikennettä koskevaa laajaa pakettia. Kabotaasin osalta paketissa ehdotetaan, että vuoden 2020 alusta alkaen EU-maiden tulisi tarkastaa maassaan kabotaasikuljetuksista 2 prosenttia ja kahden vuoden päästä siitä 3 prosenttia. Nämä tarkastukset kohdistettaisiin suurimman riskin yrityksiin, rikosluokitusjärjestelmän mukaan. Lisäksi tulisi tehdä

ainakin kolme yhteistarkastusta eri jäsenmaiden viranomaistahojen kesken. Laki lähetetyistä työntekijöistä koskee myös kabotaasikuljetuksia suorittavia työntekijöitä ja liittyy komission tieliikennepaketin ehdotukseen valvonnan parantamisesta. (Berner & Hörkkö 2017.)

### **7.1 Lähetetty työntekijä.**

Vuoden 2016 kesäkuussa tuli voimaan uusi laki lähetettyjen työntekijöiden osalta. Tällä tarkoitetaan työntekijää, joka normaalisti työskentelee toisessa valtiossa ja jonka työnantaja on toiseen maahan sijoittunut, mutta lähettää työntekijänsä tilapäiseen työhön määräajaksi Suomeen. Laki velvoittaa työnantajan eli lähettävän yrityksen maksamaan lähetetylle työntekijälle Suomessa kohtuullista palkkaa. Työntekijälle täytyy myös antaa selvitys lähettämisen aikaisista työehdoista kirjallisena. (Lähetetty työntekijä 2018.)

Myös työturvallisuus, tapaturmavakuutus sekä työterveyshuolto pitää olla asianmukaisesti hoidettuna lähettäjän puolesta. Tilaajavastuulaki koskee myös lähettäjäyrityksiä. Tilaajavastuulain noudattaminen tarkoittaa sitä, että tilaajayrityksen on vaadittava asianmukaiset tilaajavastuudokumentit lähettäjäyri-tykseltä heidän tehdessään sopimuksen työn suorittamisesta Suomessa. (Lähetetty työntekijä 2018.)

Viranomaiset Suomessa voivat pyytää tietoja lainsäädännön noudattamista koskien toiselta viranomaiselta Euroopan Unionin jäsenvaltiossa. Näitä tietoja saa käyttää kuitenkin vain pyydettyyn tarkoitukseen. Lain noudattamista valvoo työsuojeluviranomaiset. Jos tilaajayritys laiminlyö velvollisuuksiaan, voidaan yritys velvoittaa maksamaan seuraamusmaksua, joka on suuruudeltaan 1000 euron ja 10 000 euron välillä. (Laki työntekijöiden lähettamisestä 17.6.2016/447.

### **7.2 Talvirengaspakko**

Yleisradion Terhi Toivosen haastattelussa vuodelta 2015 liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner vilautti muutamia mahdollisia vastatoimenpiteitä, joilla

kotimainen kuljetusyrittäjä ei jäisi kabotaasimuutosten jalkoihin. Näistä toimenpiteistä Berner mainitsi myöskin talviajoon sopivien renkaiden käytön vaatimuksen. (Toivonen 2015.)

Talvirengaspakko astui voimaan tammikuussa 2017. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kaikissa kuorma-autoissa, joiden massa on yli 3,5 tonnia, on oltava joulukuusta helmikuuhun talvirenkaat vetävillä akseleilla. Talvirenkaiden kulutuspinnojen uriensyvyyden vähimmäismitta on 5,0 mm. (Autonrengasliitto ry 2017.)

### **7.3 Tienkäyttömaksu**

Huhtikuussa 2017 hallitus teki päätöksen, jonka mukaisesti Suomessa otetaan käyttöön tienkäyttömaksut raskaalle liikenteelle. Tiemaksut ovat olleet jo pitkään käytössä muissa Euroopan maissa ja Suomi onkin yksi viimeisistä maista, jotka ottavat nämä maksut käyttöön. (Laatikainen 2017.)

Euroopan unionin jäsenmaat voivat vinjenttidirektiiviin 1999/62/EY mukaisesti asettaa kuorma-autoliikenteelle joko tietulleja tai vinjenttimaksuja. Tietulli on kilometreihin perustuva käyttömaksu ja vinjentti aikaan perustuva maksu. Muistiossaan marraskuussa 2017 liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että vinjenttijärjestelmän valmistelua varten on laadittava selvitys, jonka oletettiin olevan valmis vuoden 2018 alkupuolella. Tavoitteena oli selvittää millaisia vaihtoehtoja Suomella järjestelmän käyttöönotossa olisi, sekä sen vaikutukset valtiontaloudelle ja kuorma-autoliikenteelle. Selvityksestä tulisi myös valjeta aika, jolloin vinjenttijärjestelmä voitaisiin ottaa käyttöön. (Tilannekatsaus – tie-liikenteen hinnoittelu-uudistusten valmistelu 2017.)

Valtiovarainministeriön uutisessa kerrotaan ministeriön valmistelleen luonnoksen tienkäyttöverosta, jonka olisi tarkoitus tulla voimaan vuonna 2021. Laki- luonnoksessa linjataan tienkäyttöveron tulevan koskemaan niin suomalaisia, kuin myöskin ulkomaisia ajoneuvoja. Veroa kannettaisiin ajoneuvoyhdistelmiltä sekä kuorma-autoilta, joiden kokonaismassa ylittää 12 tonnia. Määrällisesti vero tulisi olemaan 400–1 122 euron luokkaa vuodelta ja se perustuisi akselilukuun sekä euro-päästöluokkaan. Samalla käyttövoimaveroa alennettaisiin, jolloin kotimainen raskas kalusto saisi kompensatiota tienkäyttöveron

kiristymisestä. (Raskaan kuorma-autoliikenteen tienkäyttövero lausuntokierrokselle 2018.)

Lain käsittely kuitenkin keskeytettiin valtiovarainvaliokunnan verojaostossa 12.3.2019 oikeudellisten ja teknisten ongelmien vuoksi. Osapuolten näkemykset tienkäyttöveron tarpeellisuudesta olivat eroavaiset eikä verojaosto uskonut, että tämän istuntokauden aikana enää kerettäisi tätä lakia käsitellä. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mukaan lain nopeaan käyttöönottoon olisi ollut suuri tarve, sillä Euroopan Unionin uuden linjauksen mukaisesti pian aikaan perustuvaa vinjenttimaksua ei enää saa ottaa käyttöön. (Kuorma-autojen tienkäyttöveron valmistelu keskeytyi 2019.)

## **8 LAINSÄÄDÄNNÖN NOUDATTAMISEN JA KABOTAASIN VALVONTA KÄYTÄNNÖSSÄ**

Vuoden 2013 tavaraliikennelain uudistuksen myötä tulli sai vastuuta kabotaasiliikenteen sekä kuljetuspalveluiden valvontaan poliisin apuna. Suomen kaikilla rajanylityspaikoilla on tullin valvontaa, joka kohdistuu raskaaseen liikenteeseen ja valvonnan tulokset ovat olleet hyviä, kertoo Tullin pääjohtaja Antti Hartikainen SKAL ry:n ja Tullin tiedotteessa. (Vuoden 2016 kuljetuskuutio tullille 2017).

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner myöntää Impulssi-blogissaan (2016), että kabotaasin valvonta on haastavaa ja ehdottaakin että valvontaan tulisi löytää keinoja. Berner kertoo blogissaan, että eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä nostettiin yhdeksi valvonnan muodoksi tulevaisuudessa sähköinen rahtikirja. Hän kuitenkin muistuttaa myös, että valvontaa on jo tehostettu tullin ja poliisin toimesta.

Ministeri Berner vastaa eduskunnan kirjalliseen kysymykseen KKV 225/2017 Vp (2017) koskien harmaan talouden ja laittoman kabotaasiliikenteen valvonnasta ja torjunnasta linja-autoliikenteessä. Vastauksessaan Berner kertoo, että poliisi valvoo tieliikennettä ja että Poliisin lisäksi työsuojeluviranomaiset Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa ovat tehneet ratsioita tien päällä, joissa on keskitytty nimenomaan kuorma-autoliikenteeseen.

Tullin valvonnan vuosijulkaisussa (2015) kerrotaan heidän osaltaan yhteistyöstä Aluehallintovirastojen kanssa kabotaasin säädösten rikkomisen tutkimisessa. Aluehallintovirastot saavat tietoja Tullilta suomalaisista tilaajaryityksistä, jotka eivät noudata tilaajavastuun vaateita. Aluehallintovirasto määrää tarvittaessa kuljetuksen tilaajalle sakot.

Suomesta löytyy kansainvälisestikin ainutkertainen yhteistyömalli, jossa poliisi, tulli sekä rajavartiolaitos tekevät yhteistyötä, jonka tavoitteena on saada sisäisen turvallisuuden tehtävät hoidettua mahdollisimman tehokkaasti. Tämä yhteistyö on jatkunut jo vuosikymmeniä, mutta vasta viime vuosina mukaan on tullut myös rikostiedustelu. Rikostiedustelu, joka suoritetaan PTR-yhteistyöllä, keskittyy rajojen ylitse menevään vakavaan rikollisuuteen. (Rajavartiolaitos sa.)

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyö perustuu lakiin poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta. Lain tavoitteena on edesauttaa edellä mainittujen tahojen keskinäistä toimintaa sekä rikosten selvittämistä, estämistä ja paljastamista. PTR-viranomaisilla on yhteiskäytössä oleva rekisteri, jonne merkitään tietoon tulleet rikokset, jotta rikos tulee sen tahon tietoon, jonka toimialueelle se kuuluu. (Laki poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta. 11.9.2009/687.)

Maaliskuussa 2019 Yleisradio uutisoi internetsivuillaan raskaan liikenteen valvonnan määrän vähenemisestä. Uutinen kertoo, kuinka vuonna 2004 Konginkankaan turman jälkeen valvontaa tehostettiin muutaman vuoden ajaksi raskaan liikenteen osalta. Kun onnettomuustutkintakeskus sai merkittävää valvonnan lisäämisen toteutuneeksi vuonna 2009, valvonta palasi lähes lähtötasolle vain muutamassa vuodessa. Ylen haastatteleva poliisitarkastaja Kari Onninen kertoo myös raskaan liikenteen valvonnan vähentyneen samalla, kun poliisien resurssit ovat vähentyneet. Onnisen mukaan viime vuosien aikana resurssit ovat pudonneet noin 600 poliisin verran. Samalla kun valvonta on vähentynyt, on talouskasvun myötä raskas liikenne lisääntynyt. (Toivonen 2019.)

## 9 KABOTAASISÄÄDÖSTEN MUUTOKSIEN VAIKUTUKSET KOTIMAAN LIIKENTEeseen ASiantuntijan Näkökulmasta

Tässä luvussa käydään läpi SKAL ry:n asiantuntijapalveluiden johtajan Petri Murron kanssa käymääni puhelinkeskustelua helmikuussa 2018. Murto kertoi, että jo pienikin muutos kabotaasiliikenteen määrissä vaikuttaa vakavasti kotimaanliikenteen markkinoihin. Hän valotti asiaa verraten tilannetta linja-auto-markkinoille jokunen vuosi sitten saapuneeseen Onnibussi liikennöitsijään. Onnibussin aloittaessa liikennöintiään ja lanseeratessaan uutta, halpojen matkojen konseptiaan, joutui VR laskemaan lippujensa hintoja. Vaikka Onnibussilla ei tuolloin ollut montakaan autoa, eikä liikennöinti ollut kattavaa, se vaikutti kuitenkin niin paljon, että junalippujen hintoja oli laskettava. Tilanne kabotaasin kanssa on samankaltainen. Vaikka prosenttiosuudet eivät kokonaisliikennemääristä olisikaan isoja, silti vaikutus voi olla suuri kotimaan liikennöitsijöille.

Murto kertoi myös, että pitäisi miettiä, mitä kabotaasin vapauttamisella oikeasti tavoitellaan? Vapaa liikkuvuus, jota mielellään korostetaan yhteisön alueen eduksi, voidaan taata siten, että esimerkiksi puolalainen henkilö voi perustaa yrityksen Suomeen ja liikennöidä kotimaisella kalustolla ja kotimaan lupien alla. Näin toimiessa ei tarvitsisi kabotaasia, ja valvonta helpottuisi, eikä markkinoita vääristävää kilpailua tapahtuisi. Unionin usein vilauttama ekologisuus-korttikan ei oikein Murron mukaan toimi. Suomessa kabotaasin lisääminen tai vapauttaminen ainakin lisäisi päästöjä, kun huonompikuntoinen kalusto vyöryisi tänne ja ajaisi lisää kuormia. Tyhjänä ajon välttämiseen riittää vain yksi paluukuorma. Jos kabotaasi säädökseen tulee 5 päivän aikaikkuna eikä kuormarajoja, aika on liian pitkä. Suomen kerkeää ajaa päästä päähän tuossa ajassa jo monta kertaa, pohtii Murto. Murron mukaan on myös ehdotettu 2 päivän aikaikkunaa. Tätä kannattaa myös SKAL ry. Siinä olisi vapaata liikkuvuutta, mutta ei liikaa kuormia.

## 10 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Jotta saataisiin ajankohtaista tietoa ja vastauksia, uskoin internetpohjaisen lomakekyselyn olevanärkevin vaihtoehto. Mietin työni teoriaosuutta kirjoittaessa, kenelle tutkimus olisi hyvä kohdistaa ja päädyin siihen, että on hyvä ottaa vastaajiksi kuljetuspalvelujen tuottajia sekä tilaajia. Uskoin näillä tahoilla olevan eniten käytännön kokemusta ja tietoa, joka olisi myös ajantasaista. Kuljetuspalveluiden tuottajien sekä tilaajien vastauksilla saadaan myös kattavasti koko alan näkemyksiä, eikä vain yksipuolista tietoa.

Tutkimuskysely koskien asenteita, kokemuksia ja havaintoja kabotaasiliikenteestä tehtiin Webropol-tutkimuslupalla. Haastatteluun valikoin SKAL ry:n ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n jäsenyritykset. SKAL ry on edunvalvontajärjestö tavaraliikenteen yrityksille, joten heidän jäsenistönsä oli selkein ratkaisu kuljetusten tuottajien osuudeksi. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n jäsenyritykset taas lienevät suurin kuljetusten tilaajaryhmä. Julkaisin kyselyni myös logistiikka-alan työntekijöiden Facebook-yhteisössä nimeltä Logistics Network Finland huomattuani, että kyselyyn vastaajien määrä jäisi muutoin melkoisen vähäiseksi. Uskoin myös, että työtä rikastaisi asiantuntijalausunto ja otinkin opinnäytetyön ohjaajani neuvosta yhteyttä SKAL ry:n Petri Murtoon. Haastattelin puhelimitse SKAL ry:n asiantuntijapalveluiden johtajaa Petri Murtoa helmikuussa 2018. Tutkimusmenetelmäni on siis pääasiassa kvantitatiivinen. Tutkimuskyselyn vastausten analysointi löytyy opinnäytetyön 11. luvusta ja kysymyslomake on opinnäytetyön liitteenä.

## 11 TUTKIMUSKYSELY

Tutkimuskysely toteutettiin Webropol-kyselytyökalulla. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää kotimaan tavaraliikenteen palveluiden käyttäjien ja tuottajien asenteita, arvioita ja näkemyksiä kabotaasista. Halusin tutkia, miten yritykset kokevat uudet säädökset ja miten he uskovat niiden tulevaisuudessa vaikuttavan. Kyselyn vastaajiksi valitsin SKAL ry:n sekä Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n jäsenyrityksiä. Molemmat tahot lähettivät kyselyn uutiskirjeensä mukana. Näiden lisäksi julkaisin kyselyn Logistics Network Finland-Facebook sivulla. Kyseinen ryhmä on valtakunnallinen yhteistyö- ja vertaisverkosto,

jossa alan ihmiset keskusteleivat ja jakavat tietojansa alalta. Halusin näin tavoittaa sekä kuljetusten tilaajia sekä tuottajia, sekä alalla työskenteleviä ihmisiä. Ennen kyselyn lähettämistä varsinaisille vastaajille kyselyä testasi eräs kollegani sekä SKAL ry:ltä muutama henkilö. Saatuani heiltä kommentteja, kehitysideoita ja parannusehdotuksia, kävin vielä kerran kyselyn läpi ja muokkasin sitä hieman. Kun testaajat toisella kierroksella kokivat kyselyn olevan lähetyskelppoinen, välitin linkin kyselystä sovituille tahoille.

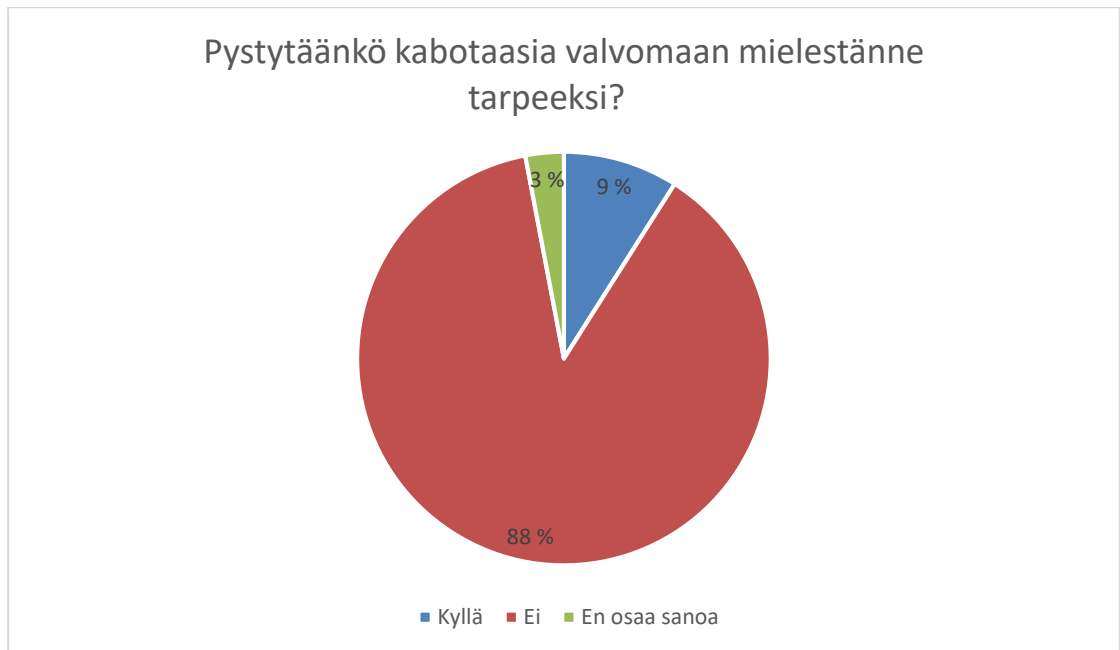
## 12 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Tutkimuskyselyyn vastasi 36 henkilöä. Luvussa käydään läpi lomakekyselyn kaikki kysymykset, sekä niihin saadut vastaukset ja havainnollistetaan osaa vastauksista kaavioin.

Kysely aloitettiin kysymällä vastaajien asennetta kabotaasiliikenteen muutoksiin. Vastaajat kokivat muutokset pääasiassa negatiivisena. Yli 60 % vastaajista näki muutoksien olevan negatiivisia. Vain 11 % vastaajista ei osannut vastata, tai koki muutokset muutoin kuin positiivisesti tai negatiivisesti.

Kysyttäessä, näkevätkö alan toimijat kabotaasin harjoittamisen uhkana vai mahdollisuutena, vastaukset jakautuivat lähes samalla tavalla kuin ensimmäisessä kysymyksessä. Kabotaasin ollessa 61 %:n mielestä uhka ja 33 % mielestä mahdollisuus. Loput 6 % eivät osanneet sanoa.

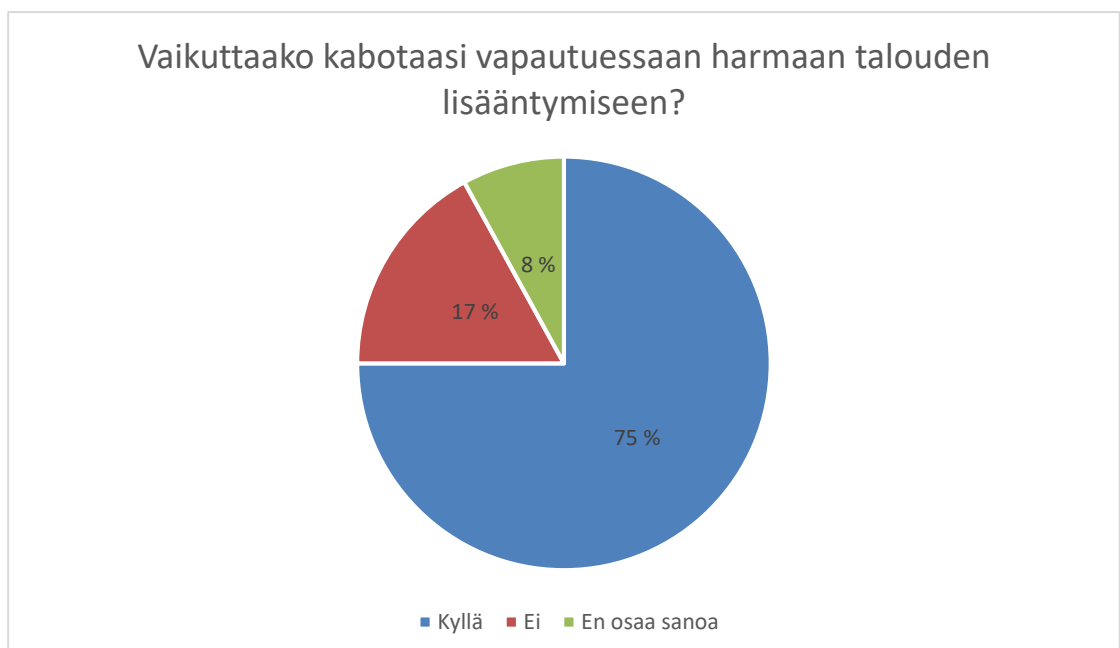
Kabotaasin valvonnan riittävydestä kysyttäessä vastaukset olivat yllättävän yhtenäisiä. Kuvasta 4 näkee, että melkein 90 % vastaajista näki valvonnan olevan riittämätöntä. Riittävän valvonnan kannalla oli vain 9 % vastaajista ja loput 3 % jäivät en osaa sanoa kategoriaan.



Kuva 4. Kysymys 3 tutkimuskyselyssä

Tiedusteltaessa vapautuvan kabotaasin vaikutuksista tieturvallisuuteen, positiiviseen vaikutukseen uskoi vain 6 %, suurin osa, reilu 72 % vastaajista näki kabotaasin vapautumisen vaikuttavan tieturvallisuuteen negatiivisesti. Jäljelle jäävät 22 % eivät uskoneet vaikuttavan ollenkaan tai eivät osanneet sanoa.

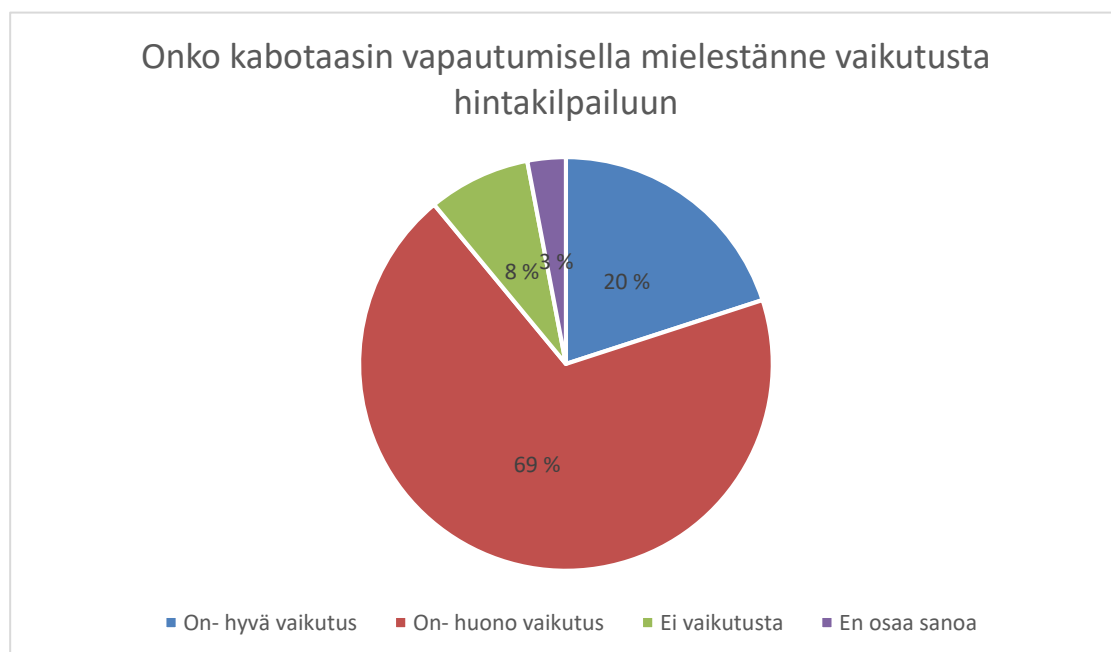
Kuvassa 5 on esitetty, kuinka yli 70 % vastaajista näki harmaan talouden lisääntyvän kabotaasin vapautumisen myötä. Alle kymmenen prosenttia ei osannut sanoa ja 17 % ei uskonut harmaan talouden lisääntyvän muutosten myötä.



Kuva 5. Kysymys 5 tutkimuskyselyssä

Kabotaasin vapauttamisen vaikutuksista tiestön kuntoon ei osannut sanoa mitään 17 % vastaajista. Vajaa 30 prosenttia uskoi, ettei vapautumisella tule olemaan vaikutuksia tiestön kuntoon. Positiiviseen vaikutukseen uskoi 5 % ja negatiiviseen vaikutukseen puolet vastaajista.

Kun kysyttiin kabotaasin vapauttamisen vaikutuksesta hintakilpailuun, suurin osa vastaajista uskoi vaikutuksen olevan huono. Kuvasta 6 nähdään, kuinka 69 % koki vaikutuksen olevan huono. Kohtiin ei vaikutusta- ja en osaa sanoa -vaihtoehtoihin jäi 11 % vastaajista ja hyvään vaikutukseen uskoi 20 % vastaajista.



Kuva 6. Kysymys 7 tutkimuskyselyssä

Tämän hetkiseen tilanteeseen otettiin kantaa kysymällä, onko vastaajat huomanneet kabotaasiliikenteen vaikutuksen jo nyt hinnoissa. Yli 70 % vastaajista oli huomannut vaikutuksen jo nyt. En osaa sanoa kategoriaan jäi 20 % ja vaikutusta hintoihin ei ollut huomannut 20 % vastaajista. Tähän kysymykseen oli myös mahdollisuus jättää vapaata kommentointia ja vastauksia olikin tullut 12 kappaletta. Alla otteita vastauksista.

- "Hintakilpailu on erittäin kovaa."
- "Kilpailu on kiristynyt ja vääristynyt."
- "Lopetan."
- "Kabotaasi vaikuttaa hintaan Suomalaisia kuljetusyhtiöitä kohtaan epäreilusti ja väärentää jo tälläkin hetkellä suunnattomasti kilpailua."

- "Negatiivisesti."
- "Ulkomaiset hinnankilpailijat."

Osa näki vaikutuksen kuitenkin ostajan kannalta hyvänä, pääosin hintojen laskemisen vuoksi.

- "Enemmän kilpailua, edullisemmat ostohinnat, kotimaiset joutuvat oikeasti yrittämään pistämään ns. parasta pöytään, tusina suoritus ei riitä."
- "Halpa hinta."

Kartoittaessa kabotaasiliikenteen jo koettuja vaikutuksia liiketoimintaan reilut 60 % vastaajista olivat jo huomanneet vaikutukset liiketoiminnassaan, kun taas vajaa 17 prosenttia ei ollut huomannut. En osaa sanoa -vaihtoehdon valitsi noin 22 % vastaajista. Vapaassa kommentoinnissa nostettiin esille negatiivisessa mielessä ajojen vähentyminen, ulkomaisten kilpailijoiden huomattavasti edullisemmat hinnat, joka ajaa kotimaiset yrittäjät ulos alalta, sekä työn heikko laatu. Positiivisessa mielessä kuljetusten tilaajat kokivat saavansa enemmän voittoa.

Kyselyn lopuksi oli varattu tilaa pelkälle vapaalle kommentoinnille, joita saatiin yhdeksän. Tässä osiossa tulikin esiin muutama erittäin hyvä näkökulma asiaan. Vastaajat ottivat kantaa esimerkiksi niin koko Euroopan unionissa kuin Suomessakin vallitsevaan kuljettajapulaan. Vastaajien näkemysten mukaan kabotaasin laajalla vapauttamisella saataisiin tähän ratkaisu.

Vahvaksi epäkohdaksi nähtiin myös jo aiemmin mainittu kabotaasin valvonnan puute. Vastaajat näkivät, että kabotaasi heikentää kuljetusten toimintavarmuutta, tiestön kuntoa ja tieturvallisuutta. Tienkäyttömaksun puuttuminen toistaiseksi aiheutti myös negatiivisia tunteita.

Eräs vapaan kommentin jättäjä huomautti myös, että muutokset kabotaasisäädöksissä vaikuttavat myös Suomalaisten yritysten mahdollisuuksiin Euroopan Unionin alueella. Toinen taas tiivistä kokemuksensa ytimekkäästi "valtio tappaa meidät pienyrittäjät".

### 13 TUTKIMUSTULOSTEN TULKINTA JA ANALYSOINTI

Kysely oli avoinna vastaajille noin kuukauden. Vaikka linkkiä jaettiin kolmelle eri taholle, vastauksia tuli yllättävän vähän, vain 36 kappaletta. Raportoinnista kuitenkin näki, että kyselyä oli avattu yli 800 kertaa. Avoimeksi jää, minkä vuoksi nämä linkin avaajat eivät kyselyyn halunneet vastata. Kiinnostusta asiaan kuitenkin selkeästi oli. Kyselyn lähetti ensin jäsenistölleen Huolintaliitto, jonka jäsenistö oli aktiivisin vastaajista. Tämän jälkeen tulivat mukaan SKAL ry:n jäsenet, ja lopuksi vielä Logistics Network Finland -ryhmän jäsenet. Tuloksissa avataan kyselyn vastauksia niin valmiiden vastausvaihtoehtojen kuin myös vapaan kommentoinnin osalta.

Tutkimustuloksia voi oikeastaan katsoa melkein pä suoraan kahdelta kantilta. Kuljetusten tilaajien näkökulmasta sekä kuljetusten tuottajien näkökulmasta. Molemmilla osapuolilla oli niin lähdeaineiston kuin tutkimuskyselyn perusteella hyviä näkökulmia asiaan. Kuljetusten tarjoajat näkevät asian niin, että ulkomaiset yrittäjät tulevat tänne huonokuntoisella kalustolla, matalilla palkoilla, huonoilla työehdoilla ja polkevat hinnat sekä vaarantavat tieturvallisuuden. Kuljetusten tilaajat taas näkevät asian niin, että heillä on enemmän valinnan varaa sekä varmuus siitä, että sopiva kuljettava kuormalle löytyy. Jotkin kyselyyn vastaajista mainitsivat myös koko Eurooppaa vaivaavan akuutin kuljettajapulan.

Kuitenkin suuri osa vastaajista näki paljon tapahtuneita vaikutuksia jo nyt, vaikka säädöksiä ei ole vielä täysin avattu kabotaasille. Esimerkiksi yli 70 % oli huomannut jo nyt muutoksen hinnoissa ja jopa 75 % vastaajista uskoi harmaan talouden lisääntyvän. Yli 70 % vastaajista uskoi myös tieturvallisuuden huononevan.

Aikaikkunan rajoittaminen ja määrällisen laskennan poistaminen on luonnollisesti kuljetusten tilaajien ja kabotaasia harjoittavien ulkomaisten kuljetusliikkeiden kannalta positiivinen asia. Tilaajayritykset hyötyvät halvemmista hinnoista ja ulkomaiset kuljetusyrietykset pystyvät harjoittamaan kabotaasia nykyistä tehokkaammin. Kabotaasin puoltajat nostavat usein esille myös ekologisuuden. Kun kuorma-autoilla on myös paluukuormat, ei turhaa ajoa tule. Kuljetusten tuottajien näkökulmasta esimerkiksi ympäristöhaitat eivät tule vähenemään,

kun ulkomaisia toimijoita tulisi tänne enenevässä määrin verrattain huonommalla kalustolla.

Teoriaosuudesta löytyvien tilastoviranomaisten tekemien laskelmien perusteella kabotaasin vaikutukset, tulevaisuuden näkymät ja määrät ovat huomattavasti pienemmät kuin mitä voisi olettaa, kun niitä vertaa tutkimuskyselyni vastauksiin. SKAL ry:n tekemien liikennelaskentojen ja asiantuntijalausuntojen mukainen linja on enemmän saman suuntainen. Näin ollen tilastoviranomaisten laskemat kabotaasin määrät eivät välttämättä ole kovin luotettavia, tai niihin tulee suhtautua vähintään kriittisesti. Valvonnan vähyys nousi myös kyselyni vastauksissa vahvasti esiin, vaikka teoriassa saadaan sellainen kuva, että kabotaasia valvotaan hyvinkin tehokkaasti.

#### **14 JOHTOPÄÄTÖKSET JA OMAA POHDINTAA**

Tutkimuksen eettisyysperiaatetta tukee se, että vastaajiksi on valittu niin palvelun tilaajia kuin tuottajiaakin. Kysymyksissä annettiin tilaa vastata puolesta ja vastaan, sekä annettiin mahdollisuus jättää vastaamatta vastaamalla ”en osaa sanoa”. Jokainen vastaaja näki kyselyn avattuaan, mihin tarkoitukseen kysely oli tehty, sekä pohjatietona linkin kabotaasisäädösten muutosehdotuksiin. Kyselyyn vastaaminen oli myös täysin vapaaehtoista, ja se toimitettiin Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n sekä SKAL ry:n jäsenille uutiskirjeen mukana. Kyselyssäni ei myöskään tarvinnut kertoa taustojaan, vaan kaikki tapahtui täysin nimettömästi. Lupasin myös ilmoittaa tuloksista laittamalla linkin valmiiseen opinnäytetyöhön kyselyyn osallistuneille tahoille.

Tutkimuksen ongelmaksi muodostui saatavilla olevan lähdeaineiston (lähinnä tilastojen) realistisuus ja luotettavuus sekä tutkimuskyselyyn vastanneiden vähäinen määrä. Vaikka sainkin hyvää tietoa ja selkeitä vastauksia, on vastaajien määrä silti liian pieni, jotta saataisiin tässäkin tapauksessa luotettavaa ja kattavaa tietoa. Jopa Eurostat pohti omien tutkimustensa luotettavuutta. SKAL ry:n Petri Murto suhtautui näihin tilastoviranomaisten tuottamiin lukuihin hyvin kriittisesti.

Vaikka kyselyyni vastaajien määrä oli noinkin pieni, tuli selkeä kahtiajaottelu tässäkin ilmi. Vastaajilla oli selkeitä ja vahvoja mielipiteitä. Toinen iso ongelma

on myös kabotaasin valvonnan vaikeus. Tähänkään mennessä ei valvontaa ole voitu toteuttaa tarpeeksi hyvin. Ja kyselyyn vastaajatkin nostivat tätä asiaa esille.

Kun kuulostelee alan toimijoita, tarkastelee lähdeaineistoa ja tulkitsee tutkimuskyselyn tuloksia, näkisin, että jatkotutkimukselle olisi tarvetta. SKAL:in liikennelaskelman perusteella voisi nähdä, että vastaavia laskentatapoja voisi hyödyntää, jotta saataisiin paikkansa pitävää tietoa kabotaasin määristä. Ongelmaksi kuitenkin muodostuu, kenen tutkimusta tulisi tehdä, kuka sitä rahoitaisi ja mitä tiedolla lopulta tehtäisiin. Olisi myös hyvä selvittää, kuinka moni kotimainen kuljetusyrittäjä on tosiasiallisesti joutunut lopettamaan, ulkomaisien kuljettajien päästyä tänne operoimaan vapaammin. Tämä tutkimus pitäisi toki tehdä vasta sitten, kun uudet säädökset ovat olleet voimassa muutaman vuoden ja todelliset vaikutukset ovat kerenneet toteutua.

Vaikka tuloksissa tulisi näkymään kabotaasin negatiiviset vaikutukset, monelakin saralla, Suomen ollessa osa Euroopan unionia, on Suomen joka tapauksessa noudatettava Euroopan unionin lainsäädäntöä. Näitä asioita olisi pitänyt miettiä ennen kuin liityttiin unioniin. Tässä vaiheessa olisikin ehkä vain keskityttävä epäkohtien poistamiseen ja yritysten tasavertaiseen kohteluun. Tulisi varmistaa, että ulkomaiset yrittäjät noudattavat kohdemaan lakeja, työehtoja, palkkatasoa ja että kalusto olisi kohdemaan vaatimusten mukainen. Jotta myös Suomessa saataisiin kaikki tienkäyttäjät maksamaan tiestön ylläpidosta, tulisi vinjenttimaksun voimaansaattamista kiirehtiä.

## LÄHTEET

Ajoneuvoluokat. 2019. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/ajoneuvoluokat> [viitattu 16.3.2019].

An Overview of the EU Road Transport Market in 2015. 2017. European commission. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf> [viitattu 16.3.2019].

Autonrengasliitto ry. 2017. Raskaan kaluston talvirengasvaatimukset 2.1.2017. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.autonrengasliitto.fi/fi/raskaan-kaluston-talvirengasvaatimukset-2-1-2017/> [viitattu 22.8.2018].

Berner, A. & Hörkkö, J. 2017. Eduskunta. Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ja Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (tavara- ja linja-autoliikenteen markkinoillepääsyn ehdot ja ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö) WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/U\\_40+2017.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/U_40+2017.pdf) [viitattu 11.2.2018].

Berner, A. 2016. Reilua peliä Suomen teille. Blogi. Reilua peliä Suomen teille. Saatavissa <https://impulssilvm.fi/2016/06/20/reilua-pelia-suomen-teille/> [viitattu 10.11.2018].

Berner, A. 2017. Eduskunta. Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 225/2017 vp. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kysymys/Documents/KKV\\_225+2017.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kysymys/Documents/KKV_225+2017.pdf) [viitattu 10.11.2018].

EU:n jäsenmaat sopuun liikkuvuuspaketista. 2018. Liikenne- ja viestintäministeriö. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://www.lvm.fi/-/eu-n-jasenmaat-sopuun-liikkuvuuspaketista-989612?utm\\_source=dlvr.it&utm\\_medium=facebook](https://www.lvm.fi/-/eu-n-jasenmaat-sopuun-liikkuvuuspaketista-989612?utm_source=dlvr.it&utm_medium=facebook) [viitattu 16.3.2019].

EU-lainsäädännön tyypit. s.a. Euroopan komissio. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/types-eu-law\\_fi](https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/types-eu-law_fi) [viitattu 16.3.2019].

Euroopan Unionin neuvosto. 2018. Kuorma-autonkuljettajille selkeämmän, reilummat ja helpommin valvottavat säännöt – neuvoston kanta vahvistettu. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.consilium.europa.eu/fi/press/press-releases/2018/12/04/clearer-fairer-and-more-enforceable-rules-for-truck-drivers-council-agrees-its-position/> [viitattu 16.3.2019].

Fagerström, J. & Marjamäki, K. 2017. Eduskunta. Tullin valvontaosaston asi-  
antuntijalausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Saatavissa:  
<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2017-AK-140819.pdf> [viitattu 17.2.2018].

Heikkilä, T. 2014. Tilastollinen tutkimus. E-kirja. Helsinki: Edita Publishing Oy.  
Saatavissa: <https://kaakkuri.finna.fi> [viitattu 29.3.2019].

Infrastrukturimarkkinat. 2019. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. WWW-  
dokumentti. Saatavissa: <https://www.liikennefakta.fi/markkinat/infrastrukturi>  
[viitattu 16.3.2019].

Kabotaasia pyritään valvomaan EU:ssa tiukemmin älykkäällä ajopiirturilla.  
2018. Kuljetus.net. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.kuljetus-net.fi/6738-kabotaasia-pyrit%C3%A4%C3%A4n-valvomaan-eu-ssa-tiukem-min-%C3%A4lykk%C3%A4%C3%A4ll%C3%A4-ajopiirturilla.html> [viitattu 20.3.2019].

Kabotaasin määritelmää esitetään muutettavaksi. 2015. Liikenne -ja viestintä-  
ministeriön tiedote. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/-/kabo-taasin-maaritelmaa-esitetaan-muutettavaksi> [viitattu 12.11.2017].

Kuljetusala vaatii kabotaasilain pitämistä ennallaan. 2016. Talouselämä.  
WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.talouselama.fi/uutiset/kuljetusala-vaatii-kabotaasilain-pitamista-ennallaan-en-usko-0-0-lukuihin/fdef3814-ce22-3f31-a72d-456fde70bc09> [viitattu 17.2.2018].

Kuljetuskalusto kansainvälistynyt Suomen tiestöllä 5 vuodessa – Raskaan lii-  
kenteen vinjettimaksu on otettava välittömästi käyttöön. 2017. Suomen Kulje-  
tus ja Logistiikka SKAL ry. Saatavissa: <https://www.skal.fi/fi/julkaisut/kuljetus-kalusto-kansainvalistynyt-suomen-tiestolla-5-vuodessa-raskaan-liikenteen> [vii-  
tattu 11.2.2018].

Kuorma-autojen tienkäyttöveron valmistelu keskeytyi. 2019. Autoalan tiedotus-  
keskus. WWW-dokumentti. Saatavissa: [http://www.aut.fi/ajankohtaista/uuti-set/kuorma-autojen\\_tienkayttoveron\\_valmistelu\\_keskeytyi.2068.news](http://www.aut.fi/ajankohtaista/uuti-set/kuorma-autojen_tienkayttoveron_valmistelu_keskeytyi.2068.news) [viitattu 20.3.2019].

Laatikainen, O. 2017. Suomi ottaa käyttöön raskaan liikenteen tienkäyttömak-  
sut. *Keskisuomalainen* 27.4.2017. Saatavissa: <https://www.ksml.fi/koti-maa/Suomi-ottaa-k%C3%A4ytt%C3%B6%C3%B6n-raskaan-liikenteen-tien%C3%A4ytt%C3%B6maksut/975720>. [viitattu 3.4.2019].

Laki poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta 11.9.2009/687.

Laki työntekijöiden lähettämisestä 17.6.2016/447.

Lehtonen, I. & Murto, P. 2016. Eduskunta. Asiantuntijalausunto HE 143/2015 vp, kabotaasitilastot. SKAL ry:n lausunto liikenne -ja viestintävaliokunnalle. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-53930.pdf> [viitattu 14-2-2018].

Liikenteen turvallisuusviraston lausunto valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ja Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (tavara- ja linja-autoliikenteen markkinoillepääsyn ehdot ja ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö) 2017. Eduskunta. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2017-AK-138240.pdf> [viitattu 17.2.2018].

Lähetetty työntekijä. 2018. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.tyosuojelu.fi/tyosuhde/lahetetty-tyontekija> [viitattu 10.11.2018].

Murto, P. 2018. Toimitusjohtaja. Puhelinhaastattelu 28.2.2018. SKAL ry. Nisula, J. & Heiskanen, E. 2013. Ulkomaankuljettajan käsikirja. 1. painos. Saarijärven Offset Oy.

Onninen, K. 2017. Eduskunta. Poliisihallituksen asiantuntijalausunto Valtioneuvoston kirjelmästä U 40/2017 vp eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ja Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiiviksi. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2017-AK-140574.pdf> [viitattu 17.2.2018].

Parkko, S. 2007. Vuosisata suomalaista autoilua. Tilastokeskus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html> [viitattu 16.3.2019].

Rajamäki, R. 2014. Ammattimaisen tieliikenteen kuvaus. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Saatavissa: [https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1422107511/dca3fe4125ed047c1380ae4791986f85/16687-Trafin\\_julkaisu\\_26-2014\\_-\\_Ammattiliikennekuvaus.pdf](https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1422107511/dca3fe4125ed047c1380ae4791986f85/16687-Trafin_julkaisu_26-2014_-_Ammattiliikennekuvaus.pdf) [viitattu 16.3.2019].

Rajavartiolaitos s.a. Rikostorjunta. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.raja.fi/tehtavat/rikostorjunta> [viitattu 22.8.2018].

Raskaan kuorma-autoliikenteen tienkäyttövero lausuntokierrokselle. 2018. Valtiovarainministeriö. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://vm.fi/artikkeli/-/asset\\_publisher/raskaan-kuorma-autoliikenteen-tienkayttovero-lausuntokierrokselle](https://vm.fi/artikkeli/-/asset_publisher/raskaan-kuorma-autoliikenteen-tienkayttovero-lausuntokierrokselle) [viitattu 10.11.2018].

Road freight transport statistics- cabotage. 2018. Eurostat. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road\\_freight\\_transport\\_statistics\\_-\\_cabotage#Tonnes\\_of\\_freight\\_transported\\_in\\_cabotage\\_operations](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics_-_cabotage#Tonnes_of_freight_transported_in_cabotage_operations) [viitattu 16.3.2019].

Road transport: Commission refers Denmark and Finland to the Court of Justice of the EU for failing to comply with cabotage rules. 2016. European Commission. Press release database. WWW-dokumentti. Saatavissa: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-2105\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2105_en.htm) [viitattu 16.3.2019].

SKAL kuljetusbarometri 3/2017. 2017. Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.skal.fi/fi/julkaisut/skal-kuljetusbarometri-32017-kuljetusyriyten-liikevaihto-kerataan-kotimaassa-parhaat> [viitattu 29.3.2018].

Suomi elää pyörillä. s.a. Autoliikenteen työnantajaliitto ry. WWW-dokumentti. Saatavissa: [http://www.alt.fi/fin/kuljetusala\\_suomessa/](http://www.alt.fi/fin/kuljetusala_suomessa/) [viitattu 30.1.2018].

Tapaninen, U. 2018. Logistiikka ja liikennejärjestelmät. E-kirja. Kustantajan kotipaikka: Gaudeamus Oy. Saatavissa: <https://kaakkuri.finna.fi> [viitattu 3.4.2019].

Tilannekatsaus – tieliikenteen hinnoittelu-uudistusten valmistelu. 2017. Liikenne- ja viestintäministeriö. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=255527> [viitattu 29.3.2018].

Tilastokeskus s.a. Käsitteet. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://tilastokeskus.fi/meta/kas/kuormaauto.html> [viitattu 3.4.2019].

Tilastokeskus s.a. Käsitteet. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.stat.fi/meta/kas/kabotaasi.html> [viitattu 3.4.2019].

Toivonen, J. 2019. Raskaan liikenteen valvonta on notkahtanut Konginkankaan turman suositusten unohduttua- ”Tämä on pisara meressä”. Yleisradio. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10690575> [viitattu 19.3.2019].

Toivonen, T. 2015. Berner avittaa suomalaista kuljetusalaa: Ulkomaisille rekoille mietitään talvirengaspakkoa ja tiemaksuja. Yleisradio. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-8543677> [viitattu 17.2.2018].

Tullin valvonnan vuosijulkaisu. 2015. Tulli. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/documents/2912305/3775682/Tullin+valvonnan+vuosijulkaisu+2015/ff5b45bc-681c-44df-998f-f15b9c72311e>. Viitattu [19.3.2019].

Vuoden 2016 Kuljetuskuutio Tullille. 2017. Tulli. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://tulli.fi/artikkeli/-/asset\\_publisher/vuoden-2016-kuljetuskuutio-tullille](https://tulli.fi/artikkeli/-/asset_publisher/vuoden-2016-kuljetuskuutio-tullille) [viitattu 10.11.2018].





### Kabotaasiliikenteen muutokset

Eduskunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston U-kirjelmä, joka sisältää myös ehdotettuja muutoksia kabotaasikuljetuksiin. Asia liittyy viime vuonna julkaistuun, laajaa tieliikennettä koskevaan säädöspakettiin.

Muutoksia tulisi ainakin kabotaasin sallittuun aikaikkunaan (aikaikkuna lyhenisi nykyisestä 7 päivästä 5 päivään) ja kuljetusten määrällinen rajoitus poistuisi kokonaan. Kabotaasin määritelmään tulisi myös muutos, niin että kuljetus voisi sisältää useamman purkaus -ja lastauspaikan.

Lisätietoa asiasta esimerkiksi tämän linkin takaa: [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U\\_40+2017.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U_40+2017.aspx)

Teen opinnäytetyötä aiheesta ja toivoisin saavani Teiltä vastauksia koskien kokemuksianne ja asenteitanne kabotaasiliikenteen kohdalla.

#### 1. Koetko kabotaasiliikenteen kaavailut muutokset:

- Positiivisena
  - Negatiivisena
  - En osaa sanoa
  - Jollakin muulla tavalla \_\_\_\_\_
-

**2. Onko kabotaasin harjoittaminen mielestänne uhka vai mahdollisuus**

- Uhka
- Mahdollisuus
- En osaa sanoa

**3. Pystytäänkö kabotaasia valvomaan mielestänne tarpeeksi?**

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

**4. Vaikuttaako kabotaasi vapautuessaan tieturvallisuuteen?**

- Positiivisesti
- Negatiivisesti
- Ei ollenkaan
- En osaa sanoa

**5. Vaikuttaako kabotaasi vapautuessaan harmaan talouden lisääntymiseen?**

- Ei
  - Kyllä
  - En osaa sanoa
-

**6. Onko kabotaasilla vapautuessaan mielestänne vaikutusta tiestön kuntoon?**

- Vaikuttaa positiivisesti
- Vaikuttaa negatiivisesti
- Ei vaikutusta tiestön kuntoon
- En osaa sanoa

**7. Onko kabotaasin vapautumisella mielestänne vaikutusta hintakilpailuun?**

- On - hyvä vaikutus
- On - huono vaikutus
- Ei vaikutusta
- En osaa sanoa

**8. Oletteko jo nyt huomanneet kabotaasiliikenteen vaikutuksen kuljetusten hinnoissa?**

- Ei. Vapaata kommentointia: \_\_\_\_\_
- Kyllä. Vapaata kommentointia: \_\_\_\_\_
- En osaa sanoa. Vapaata kommentointia: \_\_\_\_\_

**9. Onko kabotaasiliikenne vaikuttanut liiketoimintaanne jo nyt?**

- Kyllä. Miten? \_\_\_\_\_
  - Ei. \_\_\_\_\_
  - En osaa sanoa. \_\_\_\_\_
-

**10. Lopuksi voitte jättää alla olevaan tekstikenttään vapaata kommentointia asiasta.**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---