

Täysistunto

Perjantai 24.4.2026 klo 13.00—13.28

7. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 19/2026 vp
Valiokunnan mietintö LiVM 4/2026 vp

Toinen käsittely

Puhemies Jussi Halla-aho: Toiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 7. asia. Nyt voidaan hyväksyä tai hylätä lakiehdotukset, joiden sisällöstä päätettiin ensimmäisessä käsittelyssä. [Hälinää] — Pyytäisin edustajia käymään muut keskustelut salin ulkopuolella. — Edustaja Hänninen, olkaa hyvä.

Keskustelu

13.09 **Juha Hänninen kok:** Kiitos, arvoisa puhemies! [Hälinää — Puhemies koputtaa] Toivotan kaikille kollegoille erinomaista viikonloppua, mutta tämä ei ole se varsinainen asia, vaan se tulee nyt. — Eli tässä hallituksen esityksessä on kyse ennen kaikkea liikenneturvallisuudesta, oikeudenmukaisista pelisäännöistä ja viranomaisten valvontakyvystä. Kyse ei ole vain teknisestä hienosäädöstä vaan siitä, miten huolehdimme ihmisten turvallisuudesta teillä ja pidämme liikennejärjestelmän uskottavana.

Arvoisa puhemies! Kun säännöt ovat epäselvät, niiden noudattaminen ja valvonta heikenevät. Nyt esitetyt täsmennykset parantavat viranomaisten mahdollisuuksia puuttua laitomaan toimintaan, vähentävät harmaata taloutta ja vahvistavat kuljetusalan turvallisuuskulttuuria.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on mietinnössään todennut, että tämä esitys helpottaa ja tehostaa valvontaa sekä ehkäisee epätervettä kilpailua. Tämä on juuri sitä, mitä lailta tarvitsemme. Tärkeä osa tätä liikenteen turvallisuutta parantavaa esitystä on hallinnollisten seuraamusmaksujen käyttöönotto. Seuraamusten on oltava todellisia ja perittävässä myös silloin, kun kyse on ulkomaalaisista toimijoista. On tärkeää, että otamme huomioon myös valiokunnan antaman lausuman, jossa edellytetään konkreettisten keinojen selvittämistä seuraamusmaksujen tehokkaammaksi perimiseksi. Ilman toimivaa täytäntöönpanoa sääntely jää helposti näennäiseksi.

Arvoisa puhemies! Esityksessä ehdotetut muutokset koskevat muitakin kuin ulkomaalaisia ammattikuljettajia. Nyt esitetyissä ajokortteja koskevissa muutoksissa turvallisuus on syytä pitää erityisen tarkasti esillä. B-luokan ajo-oikeuden laajentaminen painavimpiin, vaihtoehtoisilla polttoaineilla kulkeviin ajoneuvoihin voi helpottaa kuljetusalaa ja edistää päästövähennyksiä, mutta se ei saa tapahtua liikenneturvallisuuden kustannuksella. — Kiitos, arvoisa puhemies.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 42/2026 vp

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Koponen, olkaa hyvä.

13.12 **Ari Koponen ps:** Arvoisa herra puhemies! Tällä esityksellä puretaan epäselvää sääntelyä, vähennetään turhaa byrokratiaa ja samalla vahvistetaan valvonnan selkeyttä sekä liikenneturvallisuutta. Pidän erityisen tärkeänä sitä, että kabotaasiliikennettä koskevaa sääntelyä täsmennetään. Nykytilanteessa sääntelyn tulkinnanvaraisuus on aiheuttanut epävarmuutta niin kuljetusyrittäjille kuin valvontaviranomaisille. [Mauri Peltokangas: Erinomainen puheenvuoro!]

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Lyly, olkaa hyvä.

13.13 **Lauri Lyly sd:** Arvoisa puhemies! Tämä lakiesitys on kannatettava ja hyvä. Tässä mielessä kannan huolta vain tästä kabotaasiliikenteen osuudesta, koska niitä kuljetuksia tehdään täällä Suomessa kohtuullisen paljon ja nyt tämän osalta se, kun viimeksi tällä viikolla on kuultu siitä, miten valtion henkilökuntamenoja leikataan suuruusluokaltaan noin 60 miljoonalla, kiinnittää huomiota, kun tämä valvontapuoli on tässä se, joka ehkä tässä rupeaa ontumaan. Hyvää näillä lainsäädäntömuutoksilla tarkoitetaan, mutta saadaanko sitä asiaa valvottua, se minua tässä nyt huolettaa. Muuten tämä kokonaisuus, joka koskee kabotaasiliikennettä, on todella hyvä. Koska täällä on tavaraliikenteen osalta ja sitten linja-autoliikenteen osalta tietyt säännöt ja ne säännöt ovat aika tarkat, niin näitten valvontaa pitäisi pystyä tekemään. Tämä turvaisi sen, että meillä olisi asianmukaisilla ehdoilla tehtyjä töitä täällä Suomessa, ja niillä asianmukaisilla kuljetusreiteillä, mitä on kabotaasiliikenteeseen määritelty. Eli valvonta huolettaa, lakiesitys on sinänsä hyvä. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Eerola, olkaa hyvä.

13.14 **Juho Eerola ps:** Arvoisa puhemies! Tosiaan kiitokset hallitukselle ja erityisesti ministeri Ranteelle tästä esityksestä ja myöskin tietysti liikenne- ja viestintävaliokunnalle mainiosta mietinnöstä aiheeseen liittyen.

Tämä kabotaasiliikenteeseen liittyvä ongelma, tai oikeastaan kabotaasiliikenteeseen liittyvät ongelmat, on ollut hyvinkin viheliäinen. Ne ovat rasittaneet suomalaista kuljetusyrittäjää ja muuta ratinkääntäjää jo vuosien ajan, ja siksi onkin oikein hyvä, että nyt saadaan viimein monien vuosien väentämisen jälkeen suomalaista työtä ja yrittäjyyttä palveleva ratkaisu ja edes hieman kuria näille muilta mailta vierahilta tuleville kuljetuksille.

Mutta ihan niin kuin edustaja Lyly tuossa edellä kantoi huolta tästä valvonnasta, niin ehkä suurin ongelma... Meillä on mainio poliisilaitos tässä maassa, mutta sen jälkeen kun liikkuva poliisi on lakkautettu ja näin tämä valvonnan puoli ei ole pysynyt perässä. Kannan tästä huolta ihan samalla tavoin, siitä, miten poliisi sitten tuolla kentällä tien päällä pystyy tunnistamaan nämä tulevaisuudessa. Tähän vaaditaan kyllä sitten koulutusta.

Tähän samaan mietintöön liittyy myös tämä ajokorttilain uudistus, se, millaisella kortilla saa ajaa minkäkin painoista ja milläkin voimanlähteillä kulkevaa ajoneuvoa. Myös tämä puoli tässä esityksessä on oikeinkin kannatettava. — Kiitokset.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Autto, olkaa hyvä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 42/2026 vp

13.16 **Heikki Autto kok:** Arvoisa puhemies! Tosiaan liikennevaliokunnassa huolellisesti käsitelimme tämän mietinnön, ja yhdyn kyllä edustaja Eerolan kiitoksiin maan hallitukselle ja liikenneministeri Ranteelle siitä, että tämä esitys eduskuntaan tuotiin.

Tässähän toki tietysti on paljolti kyse myös yhteisestä EU-lainsäädännön toimeenpanosta. Ja kun näin mukavasti on väkeä eduskunnan täysistuntoa seuraamassa myös täällä paikalla päällä ja varmasti myös eri medioitten kautta, niin todella voin ehkä hieman avata sitä, että kabotaasiliikennehän siis tarkoittaa nimenomaan sitä, että muiden EU-maiden tai yli-päätään muiden maiden raskaan liikenteen ajoneuvot ajavat Suomen sisäisiä kuljetuksia. On tärkeää, että tässä nyt on sitten koko EU:n laajuista sääntelyä, jotta pelisäännöt ovat selvät, niin kuin tässä hyvin edustajakollegat ovat aiemmissa puheenvuoroissa peräänkuuluttaneet.

Tähän liittyy kuitenkin edelleen tiettyjä kilpailuneutraliteettia vääristäviä näkökulmia, koska pääosassa EU-maita kerätään — voi ehkä sanoa — vastoin EU:n yleistä tavoitetta kuitenkin jäsenmaiden toimesta tienkäyttömaksuja. Suomalainen raskas liikenne välittömästi, kun se lähtee maamme rajojen ulkopuolelle, alkaa maksaa esimerkiksi tällaisia vinjetin nimellä kulkevia päivämaksuja tai jossain muualla sitten jollain eri perusteella määrättyjä maksuja. Mutta Suomessahan taas on ajateltu niin, että tieinfrastruktuurin rahoitus tapahtuu siten, että kun Suomessa tankkaavat niin raskas liikenne kuin me tavalliset autoilijat, niin maksamme sitten kalliita polttoaineen mukana kerättäviä veroja, ja tällä kateetaan tämä.

Mutta tosiaan Suomen tiestöä käyttävä ulkomailta tänne tuleva raskas liikenne ei täällä tankkaa, koska meillä polttoaine on kalliimpaa kuin naapurimaissamme. Näin ollen sitten tosiasiallisesti he eivät maksa mitään Suomen tiestön käytöstä, kun taas suomalaiset maksavat välittömästi lähtiessään muihin maihin ajamaan, vaikka suomalaiset eivät edes ajaisi kabotaasiliikennettä vaan veisivät vain suomalaisen teollisuuden tuotteita tai maailmalta sitten toisivat taas meille välttämätöntä tuontitavaraa. Tämä tällaisen raskaan liikenteen tienkäyttömaksun aikaansaaminen niin että se ei lisää oman kuljetusalamme kustannusrasitetta mutta toisi sitten maksuvelvoitteet niille toimijoille, jotka maailmalta tänne meille tulevat ja käyttävät tiestöämme, olisi kyllä sekä kilpailuneutraliteetin että yleisen oikeustajun mukaisesti todella tärkeää ja järkevää Suomeen saada.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Heinonen, olkaa hyvä.

13.19 **Timo Heinonen kok:** Arvoisa herra puhemies, hyvät edustajakollegat ja muut täysistuntoa seuraavat! Edustaja Hänninen avasi hyvin tämän keskustelun ja myös tämän nyt käsitellyssä olevan lainsäädännön kokonaisuutta. Kabotaasiliikenteen EU-sääntelyä selkeytetään, ja olen edustaja Lylyn kanssa — jälleen kerran perjantaipuhujina — samaa mieltä, että tämä valvonta on tässä nyt se aivan oleellinen kysymys, mikä nousee keskiöön, ja toivon, että sitä ennen muuta seurataan.

Edustaja Heikki Autto Lapista otti tuossa esille saman, mitä itse haluan alleviivata tässä keskustelussa, ja se on tämä ulkomaalaisen raskaan liikenteen tiemaksukysymys, niin sanottu vinjettimaksu. Aika usein politiikassa sanotaan, että on asioita, joita kukaan ei kannata, ja ne etenevät siitä huolimatta ja sitten on asioita, joita kaikki kannattavat ja ne eivät etene. Tämä kuuluu näihin asioihin, joita lähes kaikki poliitikot kannattavat — olen tullut tunnetuksi myös juhlapuheista — vähintäänkin juhlapuheissa, ja sitten kun on sen päätöksenteon aika, niin eihän se millään etene. Itse toivon, että tämä nyt otetaan vakavasti. Kun

Pöytäkirjan asiakohta PTK 42/2026 vp

meidän suomalaiset rekat, niin kuin tässä edustaja Autto toi esille, menevät laivalla Ruotsiin, välittömästi alkavat maksut juosta eri teitä käytettäessä. Ja tuntuu aivan hullulta, että me uskottelemme, että ulkomaalaiset rekat tankkaisivat täällä. Kyllä he tietävät, minkä verran polttoaine maksaa Virossa, minkä verran Ruotsissa, puhumattakaan Keski-Euroopasta, ja täyttävät kyllä tankkinsa mielellään siellä tänne tullessaan, ja sitten jos se täällä hupenee, niin mennään vaikka alamäkeä sitten takaisin Keski-Eurooppaan täyttämään edullisempaa dieseliä. Eli pidän ehdottoman tärkeänä, että tämä vinjettiasia nyt vielä otetaan pöydälle ja valmistellaan vaikka niin, että se on valmiina sitten loppuvuodesta tai ensi vuonna tuotavaksi lainsäädäntöön.

Haluan kuitenkin pääministeri Petteri Orpon hallitusta ja liikenneministeri Lulu Rannetta kiittää hyvästä työstä tämän ammattidieselkysymyksen parissa. Se on ollut vähän samantyyppinen kysymys, jota on pitkään toivottu. Ei se aivan sellaisena nyt tässä pienessä talouden liikkumatilassa tule toteutumaan, mitä me olisimme toivoneet — siis me, ketkä olemme tätä pitkään ajaneet — puhumattakaan raskaan liikenteen yrittäjistä. Mutta tämä on erittäin tärkeä signaali sinne, että pääministeri Orpon hallitus liikenneministeri Lulu Ranteen johdolla ottaa meidän kuljetusalan haasteet vakavasti ja ottaa käyttöön pitkään odotetun ammattidieselin.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Laakso.

13.22 **Sheikki Laakso ps:** Arvoisa puhemies! Joo, tässä tällä hetkellä käsittelyssä oleva kabotaasilaki — tai onhan tässä tietysti ajokorttilaki ja muutakin — on itselle siinä mielessä aika läheinen, koska tämä on yksi syy, minkä takia itse olen täällä tällä hetkellä. Vuonna 2014 järjestin mielenosoituksen tuossa Eduskuntatalon rappusten edessä. Meitä oli useita kymmeniä rekkoja siellä vaatimassa juuri kabotaasin tiukennusta, ja siinä puhuttiin silloin vinjettimaksusta ja monesta muusta asiasta. Nyttien vihdoon viimein... Silloin mietin itsekseni asiaa niin, että kaikkiko pitää itse tehdä, ja se ehkä sitten antoi sellaista buustia niin, että täällä ollaan nyt sitten itse sitä vääntämässä.

Tämä on ollut jotenkin hassua, että me silloin aikoinaan — 2015 tai mitä se nyt olikaan, kun sitä viimeksi käsiteltiin — vapautettiin se niin, ettei sitä valvontaa ollut käytännössä katsoen juuri ollenkaan. Silloin hämmästeltiin todella sitä, koska sen piti, niin kuin Heinonen puhui, juhlapuheissa olla päinvastoin niin, että sitä tiukennetaan, ja sitten tehtiinkin ratkaisu, että vapautettiin käytännössä katsoen kokonaan se asia. Nyt on hyvä, että on saatu tämä asia kondikseen. Ja yksi, mikä tässä on aika hyvä juttu vielä, on se, että nämä sanktiot ovat sen taseisia, että niillä on estävä vaikutus siinä asiassa.

Edustaja Eerola otti hyvin asian puheeksi, että valvonta vaan on haasteellista. Mutta se hyvä puoli tässä muuttuneessa maailmassa on kuitenkin, että kaikessa ulkomaanliikenteessä EU:n alueella pitää käyttää niin sanotusti uuden sukupolven digitaalipiirtureita, minkä takia pystytään seuraamaan tarkkaan, missä se auto on Suomenmaassa liikkunut, kun se tuolta rajalta yli tulee, tai tietysti on nähty jo ennen kuin se on tullut rajallekaan.

Edustaja Autto otti hyvin esiin tämän, ja Heinonen komppasi, vinjettimaksujutun. Se on sellainen asia, mikä olisi ehdottoman hyvä saada meille. Tiedän tietysti alalla olevana ja asiaan perehtyneenä aika hyvin sen vaikeuden siinä: me ei voida määrätä sitä vinjettimaksua vain ja ainoastaan ulkomaalaisille rekoille, vaan meidän pitää määrätä se kaikelle raskaalle kalustolle, mikä Suomenmaassa ajaa, elikkä me jouduttaisiin lisäämään meidän oman kotimaisen kuljetusalan kustannuksia. Periaatteessa pitäisi jollain tavalla se vinjetti-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 42/2026 vp

maksu saada hoidettua sitten ammattidieselien tai vastaavan kautta, että me saataisiin se asia, kompensatio tehtyä kotimaiselle. Mutta se on asia, mikä on pitkään ollut keskustelussa, ja toivoisi tietysti, että jossain vaiheessa se saataisiin oikeasti maaliin ja se otettaisiin sitten yhtenäisenä käsittelyyn, vaikka nyt esimerkiksi sitten jonkun uudistetun ammattidieselien kohdalla. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Totean, että edustaja Vähämäen puheenvuoron jälkeen joudumme lopettamaan tämän täysistunnon suuren valiokunnan kokouksen vuoksi, ja jos listalle jää pitämättömiä puheenvuoroja, niin keskustelu ja asian käsittely keskeytetään. — Edustaja Vähämäkin, olkaa hyvä.

13.25 Ville Vähämäki ps: Kunnioitettu puhemies! Aivan lyhyesti. — Siis kysymyksessä on kuljetusalan EU:n sääntelyn noudattaminen, ja kun täsmällisesti kabotaasisääntöjä täsmennetään, saadaan sinne, niin kuin edustaja Sheikki Laakso tuossa äsken sanoi, todellakin näitä hallinnollisia sanktiomaksuja. Muun muassa jos kuljettajatodistus puuttuu, niin siitä on 3 000:n maksu, ja jos muita ongelmia on, niin 6 000:n maksu. Näillä on todellakin sitten jo käyttäytymisvaikutuksia. Tässä sitten myöskin selkeytetään kabotaasin valvontaa. Lisäksi esityksessä edistetään sähkö- ja kaasuautojen käyttöä jakeluliikenteessä.

Mitä sitten tulee ammattidieseliin, niin todellakin tämä laki tullaan säätämään tämän vuoden puolella, käyttöönotto on ensi vuoden alkupuolella ja kustannus valtionalouteen 40 miljoonaa. Todellakin se tulee vuonna 28, toisella vuosipuoliskolla aletaan näitä palautuksia tekemään, joten se käsitys, mikä minulla on, on, että niitä tehdään kyllä niistä kustannuksista, mitkä ovat syntyneet vuoden 27 aikana. Mutta lakihan tulee vasta valmisteluun.

Sitten vielä näihin kehyspäätöksiin. Siellähän tuli valtavasti väylä- ja satamainvestointeja, mikä lisää kuljetusketjun sujuvuutta ja edistää ammattiliikennettä. Ja ennen kaikkea täytyy antaa kiitosta siitä, että tuli näitä sotilaallisen liikkuvuuden hankkeita ja pohjoisten yhteyksien kunnostamisia. Ne siltojen kantavuudet auttavat meidän puuhoiltoa ja teollisuutta Pohjois-Suomessa.

Keskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyt, hallituksen esitykseen HE 19/2026 vp sisältyvät 1.—4. lakiehdotuksen. Lakiehdotusten toinen käsittely päättyi. Eduskunta hyväksyi mietintöön sisältyvän lausumaehdotuksen. Asian käsittely päättyi.