

**KABOTAASIKULJETUSTEN VAIKUTUS  
KULJETUSYRITYKSIIN POHJOIS-SUOMESSA**

Lämsä Vesa

Opinnäytetyö  
Kauppa, hallinto ja oikeustieteet  
Liiketalouden koulutusohjelma  
Tradenomi (AMK)

2017

Kauppa, hallinto ja oikeustieteet  
Liiketalouden koulutusohjelma  
Tradenomi

---

<b>Tekijä</b>	Vesa Lämsä	Vuosi	2017
<b>Ohjaaja</b>	Kirsti Ketola		
<b>Työn nimi</b>	Kabotaasikuljetusten vaikutus kuljetusyrittäjiin Pohjois-Suomessa		
<b>Sivu- ja liitesivumäärä</b>	34 + 3		

---

Tavaraliikenteen kabotaasi tarkoittaa kohdemaassa tapahtuvaa tavarankuljetusta vieraassa maassa rekisteröidyllä ajoneuvolla. Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää kabotaasikuljetusten taloudellista vaikutusta kuljetusyrittäjiin Pohjois-Suomessa. Työn lähtökohtana oli Euroopan unionin komission tekemät muutokset lainsäädäntöön kabotaasikuljetusten vapauttamisen osalta. Työn tavoite oli selvittää kuljetusyrittäjien suhtautuminen lainsäädännön muutoksiin, sekä tutkia miten kuljetusyrittäjät kokevat kabotaasin vaikuttavan liiketoimintaansa tällä hetkellä ja ovatko he tehneet mahdollisia varautumisia muuttuvan lainsäädännön vuoksi. Opinnäytetyön aloitusvaiheessa syksyllä 2016 lainsäädännön muutos ja lopullinen sisältö olivat avoinna.

Tutkimus toteutettiin kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän keinoin haastattelemalla Pohjois-Suomessa toimivien suurimpien kuljetusalan yritysten toimitusjohtajia sekä kysymällä koostettua mielipidettä myös Logistiikkayritysten Liiton johdolta. Työn teoriaosa käsittelee kuljetusalan rakennetta, kilpailutilannetta, taloudellisia haasteita sekä merkitystä Suomen talouden kannalta.

Tutkimuksessa tuli ilmi, että kuljetusala on alttiina valvomattomalle harmaalle taloudelle, koska säännösten noudattamisen valvonta on käytännössä osoittautunut miltei mahdottomaksi. Mediassa esiintyneiden kuljetusyrittäjien etujärjestöjen ja alalla työskentelevien yrittäjien näkemysten mukaisesti lainsäädännön muutokset aiheuttavat Suomen kuljetusyrittäjille huomattavan taloudellisen uhan kuorma-autoliikenteen kilpailijoiden määrän lisääntyessä kotimaan markkinoilla alemman kustannustason EU-maista. Suhtautuminen kabotaasiin aiheuttamaan todelliseen taloudelliseen uhkakuvaan kuitenkin vaihtelee suuresti.

Avainsanat

kabotaasikuljetukset, kuljetusala, kilpailutilanne, ulkomaiset kilpailijat

School of Business and Administration  
Business Administration  
Bachelor of Business Administration

---

<b>Author</b>	Vesa Lämsä	<b>Year</b>	2017
<b>Supervisor</b>	Kirsti Ketola		
<b>Subject of thesis</b>	The impact of cabotage in Northern Finland transport companies		
<b>Number of pages</b>	34 + 3		

---

The subject of the thesis was to find out the economic impact of cabotage transport on transport companies in Northern Finland. Freight cabotage means the carriage of goods in the country of destination by a registered vehicle in a foreign country. The study was based on the changes made by the European Commission to the legislation on the liberalization of cabotage transport. The aim of the study was to find out the attitude of transport companies to the changes in legislation and how they perceive cabotage affecting their businesses at the moment and whether they have made possible preparations to accommodate the change in legislation. At the beginning of the study, in the fall of 2016, the change in legislation and the final content were open.

The study was carried out through a qualitative research method by interviewing delivery executives of the major transport companies operating in Northern Finland and by asking for a consolidated opinion also from the leadership of the Federation of Logistics Companies. The theoretical part of the thesis deals with the transport structure, the competitive situation, the financial challenges and the significance of the Finnish economy.

The study revealed that the transport sector is exposed to an uncontrolled black market, since monitoring of compliance has virtually proved to be almost impossible. According to the media statements of the interest group of transport companies and the entrepreneurs working in the field, the changes in legislation cause a significant economic threat to Finnish transport companies. This is because the number of competitors in lorry traffic can be increased in the domestic market from the lower cost level EU countries. However, attitudes towards the actual financial threat posed by cabotage vary considerably.

Key words

cabotage, transport, competition, foreign competitors

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO .....	5
1.1	Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus .....	6
1.2	Tutkimusmenetelmän valinta ja perustelu .....	7
2	KABOTAASIKULJETUKSET .....	9
2.1	Kabotaasikuljetusten tavoite .....	9
2.2	Kabotaasikuljetukset Suomessa .....	10
2.3	Lainsäädäntö .....	13
2.4	Kabotaasilainsäädännön erot ja tulevat muutokset.....	14
3	SUOMEN KULJETUSYRITYKSET TALOUDEN NÄKÖKULMASTA .....	15
3.1	Markkinoiden jakautuminen .....	16
3.2	Kuljetusyritysten haasteet .....	18
3.3	Viranomaisvalvonta .....	19
3.4	Kuljetusyritysten etujärjestöt .....	20
4	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	22
4.1	Tutkimuksen lähtökohdat.....	22
4.2	Haastateltavien valinta.....	22
4.2.1	Haastattelut .....	22
4.2.2	Haastateltujen yritysten esittely.....	23
5	TUTKIMUSTULOKSET .....	24
6	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA .....	28
	LÄHTEET .....	31
	LIITTEET .....	34

## 1 JOHDANTO

Kabotaasi tarkoittaa kohdemaassa tapahtuvia kuljetuksia toisessa maassa rekisterissä olevalla ajoneuvolla (Tilastokeskus 2017a). Euroopan unionin (EU) sääöksissä tavaraliikenteen kabotaasikuljetuksella tarkoitetaan yhteen EU-maahan rekisteröidyllä ajoneuvolla tehtävää, tilapäistä, toisen EU-maan sisäistä maantiekuljetusta. (Eduskunta 2016.)

EU:n komissio on tekemässä ratkaisevia muutoksia lainsäädäntöön kabotaasikuljetusten vapauttamisen osalta. Tästä syystä pelkona on, että lainsäädännön muutokset voivat aiheuttaa Suomen kuljetusyrittäjille taloudellisen uhan. Suurin uhka on kuorma-autoliikenteen kilpailijoiden määrän suuri lisääntyminen alemman kustannustason EU-maista, kuten esimerkiksi Virosta, Latviasta ja Puolasta. Epätasapainoinen hintakilpailu heikentää suomalaisyritysten toimintaedellytyksiä ja voi näin ollen vähentää suomalaisten yritysten taloudellista kannattavuutta. (Eduskunta 2016.)

Huomioitavaa on myös liikenneturvallisuus. Ulkomailta tulevat kuorma-autot eivät aina täytä suomalaiselle kalustolle asetettuja vaatimuksia ja voivat näin olla myös lisääntynyt liikenneturvallisuusriski. Toiselta kannalta katsottuna kabotaasilainsäädännön vapauttaminen avaisi myös suomalaisille kuljetusyrityksille mahdollisuuden tarjota palvelujaan vapaammin Euroopan markkinoille. Suomen verrattain korkea kustannustaso kuitenkin poissulkee taloudellisen kannattavuuden tähän useissa Euroopan kohdemaissa. Kabotaasikuljetuksiin ja lainsäädännön muutoksiin on viime aikoina reagoitu sekä toimialalla työskentelevien että median puolesta muun muassa seuraavasti:

*”Jos kabotaasiliikenne vapautuu ensi vuonna tai parin vuoden kulu-  
tua, se tuo alan ammattilaisten mukaan vyöryn kilpailijoita etenkin  
Virosta, Latviasta ja Puolasta. He voisivat ajaa rahteja etenkin 60  
tonnin autoillaan. Hinta olisi ehkä kaksi kolmasosaa suomalaisten  
yritysten vastaavista hinnoista. On vain ajan kysymys, milloin nykyi-  
setkin rajoitukset poistuvat. Sen jälkeen kuka tahansa liikenneluvan  
haltija voi tulla toisesta EU-maasta ajamaan kabotaasiliikennettä toi-  
seen EU-maahan.” (Nikula 2015.)*

*”Lisäksi nämä kuljetukset tuovat myös suomalaisille kuljetusyrityksille liiketoimintamahdollisuuksia muissa jäsenmaissa. Mahdollisten lieveilmiöiden torjuminen kuitenkin vaatii lain noudattamisen varmistamista ja valvonnan tehokkuutta. Valvonnan tehostaminen ei saa johtaa epäterveeseen kilpailuun tai harmaan talouden lisääntymiseen.”* (Luukka 2016.)

*”EU:n matalapalkkamaiden rekkakuskit kuljettavat tavaroitamme ympäri Eurooppaa surkeilla palkoilla ja kurjissa työoloissa. Suomen kuljetusala on jo hävinnyt tämän hintasodan.”* (Rekan ohjaamon vankina 2016.)

*”Ulkomaisten kuljetusyritysten kilpailun aiheuttamaa todellista vaikutusta suomalaisten kuljetusyritysten toimintaan ei tunneta, koska esimerkiksi Tilastokeskuksen tavaramäärien ja kuljetussuoritteiden kehitystä kuvaavissa tilastoissa ovat mukana vain suomalaisille yrityksille osoitetun otannan tiedot”* (Backlund 2014).

## 1.1 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus

Opinnäytetyön tavoitteena on tutkia kabotaasikuljetusten vaikutusta Pohjois-Suomen kuljetusyritysten näkökulmasta. Työssä selvitetään, miten yritykset kokevat kabotaasin vaikuttavan omaan liiketoimintaansa ja minkä verran yrityksillä on tietoa kabotaasin lainsäädännön tulevista muutoksista. Lisäksi halutaan selvittää, minkälaisia varautumisia kabotaasin mahdollisesti kokonaan vapauttamiseen yritykset ovat tehneet. Kabotaasin vaikutuksen lisäksi tässä työssä käsitellään kuljetusyritysten toiminnan haasteita ja toimialan vaikutusta kokonaisuutena Suomen talouteen.

Tämä tutkimus keskittyy kuljetusyrityksiin, joiden toimipiste tai yksi niistä sijaitsee Pohjois-Suomessa (Oulun ja Lapin lääni). Kuljetusyritykset valittiin siten, että ne ovat henkilöstömääränsä ja liikevaihtonsa osalta samaa suuruusluokkaa. Tarkempia tutkimustuloksia varten kohdeyrityksiin tehtiin haastattelu. Tämän työn keskeisimmät tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

- Minkä verran yrityksillä on tietoa kabotaasilainsäädännön tulevista muutoksista ja niiden mahdollisista vaikutuksista liiketoimintaansa?

- Miten yritykset kokevat kabotaasin vaikuttavan omaan liiketoimintaansa nyt?
- Minkälaisia varautumisia kabotaasikuljetusten kokonaan vapauttamiseen yritykset ovat tehneet?

## 1.2 Tutkimusmenetelmän valinta ja perustelu

Käytetyistä tutkimusmenetelmistä yleisimpiä ovat kvalitatiivinen sekä kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä. Tässä opinnäytetyössä käytetään kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tarkoituksena on tutkittavan ilmiön kuvaaminen, ymmärtäminen ja aiheen tulkinnan selventäminen. Näin toimien pyritään antamaan selvitys siitä, kuinka ihmiset itse kokevat ja näkevät tutkittavan aiheen. (Kananen 2008, 24–25.) Lähtökohtaisesti oletan, etteivät kuljetusyritykset ole itse tilastoineet tutkittavaa ilmiötä omassa liiketoiminnassaan, jolloin numeraalista dataa ei tutkinnan kannalta ole käytettävissä. Tästä syystä vaihtoehtoisena menetelmänä käytettävälle kvantitatiiviselle eli määrälliselle tutkimusmenetelmälle ei ollut lähtökohtia.

Kvalitatiivista tutkimusmenetelmää sovelletaan tähän tutkimuksen siten, että tutkimuksen tulokset kerätään sekä esitetään haastattelulla saatujen vastauksien perusteella. Tämä oli tutkimuksen aiheen kannalta olennaista, koska lähtökohtaisesti haluttiin tietää, millaisia valittujen kuljetusyritysten omat henkilökohtaiset kokemukset aiheesta ovat. Kvalitatiivista tutkimusmenetelmää tämän työn yhteydessä tukee myös se, että tutkittavassa ilmiössä on tuoreeltaan tapahtunut siihen vaikuttava muutos. (Ks. Kananen 2008, 32.)

Suurin osa tässä opinnäytetyössä käytettävästä teorian aineistosta on kerätty sähköisistä lähteistä, eli siitä materiaalista mitä tutkittavasta aiheesta on verkossa kirjoitettu. Aineistoa on kerätty myös painetuista logistiikka-alan julkaisuista. Kerättyä aineistoa on käytetty siten, että suurinta painoarvoa saavat logistiikka alalla työskentelevien henkilöiden (Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry) sekä kuljetusalan asiantuntijoiden ja sitä valvovien viranomaisten (liikenne- ja viestintäministeriö, Tulli) näkemykset. Luotettavaa tilastointia maantiekuljetuksista Suomessa ylläpitää Tullin vuotuiset raportit.

Tutkimuksen aineiston keruumenetelmänä käytettiin haastattelua. Haastattelu on tutkimusmenetelmänä joustava menetelmä, joka sopii erilaisiin tutkimustarkoituksiin. Haastattelussa myös vuorovaikutus tutkittavan kanssa on suoraa. (Hirsjärvi & Hurme 2004, 34–35.) Haastattelulla on päämäärä, johon sillä pyritään. Alusta lähtien myös haastateltavalla tulee olla käsitys haastattelun tarkoituksesta ja tavoitteesta. (Ruusuvuori & Tiittula, 2009, 22–23.)

Haastattelumuotona tutkimuksessa sovelletaan teemahaastattelua, joka on puolistrukturoitu haastattelumenetelmä. Esitetyt kysymykset ovat teemaltaan kaikille haastateltaville samat. Puolistrukturoitu tarkoittaa, että kysymyksiä voidaan etukäteen laaditun rungon ohella tilanteen mukaan myös lisätä. Tästä on hyötyä, mikäli haastateltava kokee jonkin tietyn aiheen olevan omalla kohdallaan erityisen tärkeä. (Hirsjärvi & Hurme 2004, 48.)



## 2 KABOTAASIKULJETUKSET

### 2.1 Kabotaasikuljetusten tavoite

Kansainvälisessä liikenteessä maantiekuljetukset ovat usein osa kuljetusketjua, joka muodostuu eri vaiheista, joissa lähetettävää tavaraa käsitellään ja kuljetaan eri maissa ja erilaisilla välineillä; lentokoneet, laivat, junat, kuorma-autot. Tästä syystä monesti syntyy tilanteita, joissa kuljetuskalusto liikkuu osan matkastaan joko vajaana tai kokonaan tyhjänä. Tätä kaluston tyhjänä kulkemista halutaan ekologisista ja taloudellisista syistä kabotaasilainsäädännöllä EU:ssa vähentää. Kabotaasikuljetukset nähdään tältä osin EU:ssa kuljetuksien tehostamisen keinona. (Logistiikan Maailma 2017.)

Kuljetusten tehostamiseksi toinen pyrittävä asia on, että ulkomainen kuljettaja voi omaa paluulastiaan odottaessaan ajaa kohdemaassaan kyseisen maan sisäisiä kuljetuksia. Tällä pyritään välttämään turhaa odottelua ja kaluston "joutilaana" olemista. Kabotaasikuljetusten ajaminen ei siis ole EU:ssa laitonta. Kabotaasikuljetukset ovat kuitenkin lähtökohtaisesti sallittuja ainoastaan väliaikaisesti, jotta ne eivät uhkaisi kabotaasimaan omia sisäisiä kuljetusmarkkinoita. (liikenne- ja viestintäministeriö 2008.) Euroopan unioni on pyrkinyt asteittain vapauttamaan maanteitse tapahtuvan tavaraliikenteen ja luomaan edellytykset vapaille sisämarkkinoille. Samalla on myös pyritty kiinnittämään huomiota tasapuolisten toimintaedellytysten turvaamiseen yhdenmukaistamalla sosiaalisia ja verotuksellisia kohtia. Ulkomaiselle kuljettajalle, joka ajaa EU-maassa kohdemaan sisäisiä kuljetuksia, tulee esimerkiksi maksaa palkka tämän maan työehtosopimuksen mukaan. (Euroopan Parlamentti 2017.)

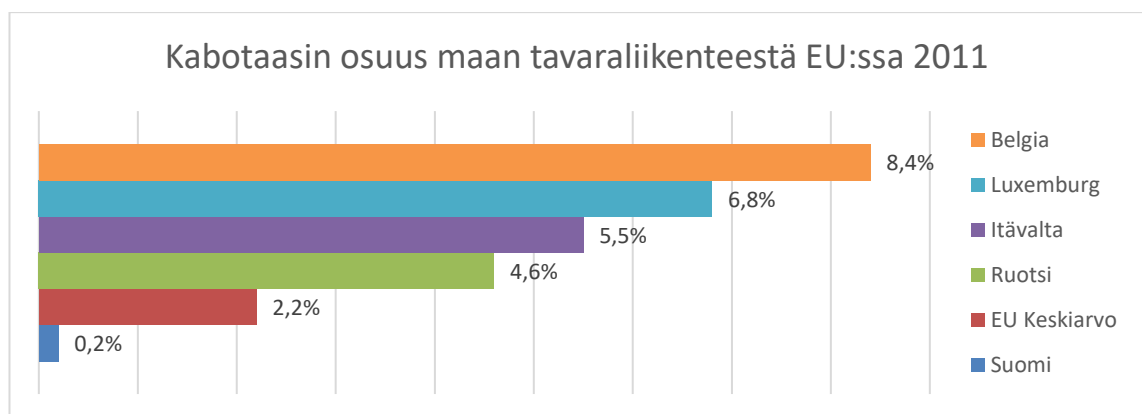
Kabotaasikuljetuksista annetulla asetuksella (ETY 3118/93) on mahdollistettu kuljetusyrityksiä yhdessä EU:n jäsenvaltiossa myönnetyllä liikenneluvalla tarjoamaan maanteiden tavaraliikennepalveluja myös toisessa jäsenvaltiossa, edellyttäen että palvelujen tarjoaminen on väliaikaista. Jäsenvaltiot ovat kuitenkin voineet hyväksyttää komissiolla erillisen suojalausekkeen, mikäli kabotaasista aiheutuu merkittäviä markkinahäiriöitä. Tällä asetuksella kabotaasitoiminta on vapautettu tilapäisesti 30. kesäkuuta 1998 alkaen. Tätä tilapäisyyttä on sittemmin täsmennetty ja yleisen kabotaasin käsitteestä on luovuttu. 21. lokakuuta 2009 annetussa asetuksessa (EY1072/2009) otettiin käyttöön rajoittavampi muoto,

koskien peräkkäisiä kabotaasimatkoja. Asetuksessa mahdollistettiin enintään kolme kabotaasimatkaa seitsemän päivän sisällä. Tätä säännöstä on sovellettu toukokuusta 2010. (Soave 2015.)

## 2.2 Kabotaasikuljetukset Suomessa

Suomessa maanteitse tapahtuvaa kaupallista tavarankuljetusta määrittää Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (693/2006, 6a §). Tavarankuljetus on näin ollen luvanvaraista ja säänneltyä toimintaa. Säänneltyjä ovat muun muassa käytettävä kuljetuskalusto, kuljettajien koulutustaso ja kuljetusyritysten toiminta, myös oman maan ulkopuolella. Lisäksi laki sisältää Suomen omat tarkentavat säädökset siitä, miten määritellään sallitut kabotaasikuljetukset ja milloin kabotaasi on tilapäistä.

Eurostatin vuonna 2011 tekemän tilastoinnin (Rekan ohjaamon vankina 2015) perusteella kabotaasin osuus Suomen kotimaanliikenteestä on hyvin vähäinen (Kuvio 1). Tilastossa on otettu huomioon vain laillinen kabotaasi. Suomessa kabotaasikuljetus on laillista silloin, kun toiseen EU-maahan rekisteröity ajoneuvo ajaa tilapäisesti enintään kolme kabotaasikuljetusta seitsemän päivän sisällä. Saapuessaan maahan lastiyksikön täytyy olla lastattuna, jotta laillisuuden ehto täyttyy. (Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006.)



Kuvio 1. Kabotaasin osuus kotimaanliikenteestä 2011 (Rekan ohjaamon vankina 2015)

Laillista kabotaasia voivat harjoittaa vain EU-maihin rekisteröidyt ajoneuvot. Kolmansiiin maihin rekisteröidyt ajoneuvot eivät voi ajaa laillista kabotaasia lainkaan. Näin esimerkiksi Venäjälle rekisteröidyt ajoneuvot eivät voi ajaa laillista kabotaasia Suomessa. (Tulli 2016.)

Merkittävä ongelma kotimaan kabotaasissa on kuljetusten valvonnan vaikeus. Suomeen ulkomailta saapuvalle maantiekuljetukselle ainoa valvonta tapahtuu viranomaisten, Suomen tullin ja Poliisin, toimesta silloin kun rekka saapuu tai poistuu maasta. Se, tekeekö yksittäinen auto Suomessa enemmän kuin kabotaasilain salliman kolme kuljetusta viikossa, ei tämänhetkisin poliisin resursseilla ole käytännössä valvottavissa. Liikkuvan poliisin lakkautus vuonna 2014 on aiheuttanut tilanteen, jossa tieliikenteen valvonta on lähes täysin romahtanut. Poliisin oman kommentin mukaan keskitettyyn laittoman kabotaasin valvontaan ei heillä ole juurikaan keinoja. Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:n (SKAL) toimitusjohtaja Iiro Lehtonen on myös skeptinen kabotaasin tilastoissa esiintyvän ja todellisen määrän suhteen. (Rekan ohjaamon vankina 2015.)

*”Näyttöä saisi vain ajamalla autolla perässä koko viikon...Nyt tämä on ihan villi länsi”* (Rekan ohjaamon vankina 2015, poliisi).

*”Jos sitä (kabotaasia) valvotaan huonosti, niin osataanko sitä sen paremmin tilastoidakaan”* (Rekan ohjaamon vankina 2015, Iiro Lehtonen).

Suomessa kabotaasiliikenteen avaamista on vastustettu, koska sen katsotaan vääristävän kilpailua kuljetuksista suomalaisyritysten tappioksi ja lisäävän harmaata taloutta. Mediassa on tuotu esille kabotaasin uhkaavan myös Suomen huoltovarmuutta, koska kabotaasikalustoa ei voida valmiuslainsäädännön perusteella ottaa viranomaisten käyttöön poikkeusoloissa. (Nortio 2017.) Eduskunta on hyväksynyt lakiesityksen Suomen kansallisen kabotaasilainsäädännön kumoamisesta 22.6.2016 (Aluehallintovirasto 2016). Kabotaasikuljetusten mahdolliseen lisääntymiseen on Suomessa hallituksen puolelta kuitenkin reagoitu valmistelemalla tielakiin tiukkenevaa raskaan liikenteen valvontaa, muun muassa tarkastamalla kaluston kuntoa. Myös ulkomaiselle raskaalle liikenteelle on mietitty mahdollisia tiemaksuja. Liikenne- ja viestintäministeri Anne Bernerin mukaan kabotaasin haittavaikutuksiin voidaan puuttua kiristämällä tilaajavastuulakia. (Dahl 2016.)

Yritysten välistä tasavertaista kilpailumahdollisuutta varten Suomessa on voimassa Tilaajavastuulaki. Tämän lain tarkoituksena on kilpailun tasavertaisuuden lisäksi edistää työehtojen noudattamista ja siten torjua harmaata taloutta. Lain myötä kuljetuksen tilaajalla on vastuu huolehtia siitä, että kuljetusyritys noudattaa työnantajavelvoitteitaan. Laki velvoittaa työn tilaajan selvittämään, että hänen sopimuskumppaninsa täyttävät sopimuspuolina ja työnantajina lakisääteiset velvoitteensa. Kuljetuksen suorittavalla sopimuskumppanilla tulee toimittaa pyydetty tiedot. Lain noudattamista valvoo Etelä-Suomen aluehallintovirasto. Laki edellyttää tilaajaa pyytämään ja sopimuskumppania toimittamaan tilaajalle enintään kolme kuukautta vanhat tiedot ja selvitykset:

- Selvitys siitä, onko yritys merkitty ennakkoperintälain mukaiseen ennakkoperintärekisteriin ja työnantajarekisteriin sekä arvonlisäverolain mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin.
- Kaupparekisteriote.
- Selvitys siitä, ettei yrityksellä ole verotustietojen julkisuudesta ja salassapidosta annetussa laissa tarkoitettua verovelkaa taikka viranomaisen antama selvitys verovelan määrästä.
- Todistukset työntekijöiden eläkevakuutusten ottamisesta ja eläkevakuutusmaksujen suorittamisesta tai selvitys siitä, että eräänntyneitä eläkevakuutusmaksuja koskeva maksusopimus on tehty.
- Selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai keskeisistä työehdoista.
- Selvitys työterveyshuollon järjestämisestä.

(Laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä 1233/2006.)

Mikäli työntekijän työnantaja tai alihankintasopimuksen osapuoli on ulkomainen yritys, on tilaajavastuulain mukaisia selvityksiä ja todistuksia vastaavat tiedot toimitettava sijoittumismaan lainsäädännön mukaisina rekisteriotteina tai vastaavalla todistuksella tai muulla yleisesti hyväksyttävällä tavalla (Laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä 1233/2006).

### 2.3 Lainsäädäntö

Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetuksen 1072/2009 mukaisesti jokaisella maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa ja jonka kuljettajalla on kuljettajatodistus, on oikeus harjoittaa kabotaasiliikennettä. Asetuksessa on kuitenkin säädetty tiettyjä edellytyksiä. Asetus sallii ajaa samalla ajo-neuvolla enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi varsinaista kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen, kun kyseisen kuljetuksen tavarat on toimitettu. Asetuksen mukaisesti liikenteenharjoittajat voivat määräjän kuluessa suorittaa jonkin tai kaikki sallituista kabotaasimatkoista missä tahansa jäsenvaltiossa edellyttäen, että ne suorittavat vain yhden kabotaasimatkan kussakin jäsenvaltiossa niiden kolmen päivän aikana, jotka seuraavat ilman kuormaa kyseiseen jäsenvaltioon saapumista. EU:n jäsenvaltioiden sisäisiä markkinoita vapauttaessa asetus samalla rajoittaa EU:n ulkopuolisen liikenteenharjoittajan harjoittamaa tavaraliikennettä jäsenvaltioissa. EU:n ulkopuolisen yrityksen tulee esittää selvät todisteet jokaisesta saapuvasta kansainvälisestä kuljetuksesta sekä kustakin kabotaasimatkasta. Todisteessa on oltava kunkin matkan osalta seuraavat tiedot:

- lähettäjän nimi, osoite ja allekirjoitus
- liikenteenharjoittajan nimi, osoite ja allekirjoitus
- vastaanottajan nimi, osoite ja allekirjoitus sekä toimituspäivä, kun tavarat on toimitettu
- tavaroiden haltuunottoaika ja-aika sekä määräpaikka
- tavaralajin yleisesti käytetty nimitys ja pakkaustapa sekä, kun on kyse vaarallisista tavaroista, tavarantoimittajan yleisesti hyväksytty nimitys sekä koolien määrä, niiden erityismerkinnät ja numerot
- tavarantoimittajan kokonaismassa tai sen määrä muulla tavoin ilmaistuna
- moottoriajoneuvon ja perävaunun rekisterinumero.

(Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetus N:o 1072/2009.)

## 2.4 Kabotaasilainsäädännön erot ja tulevat muutokset

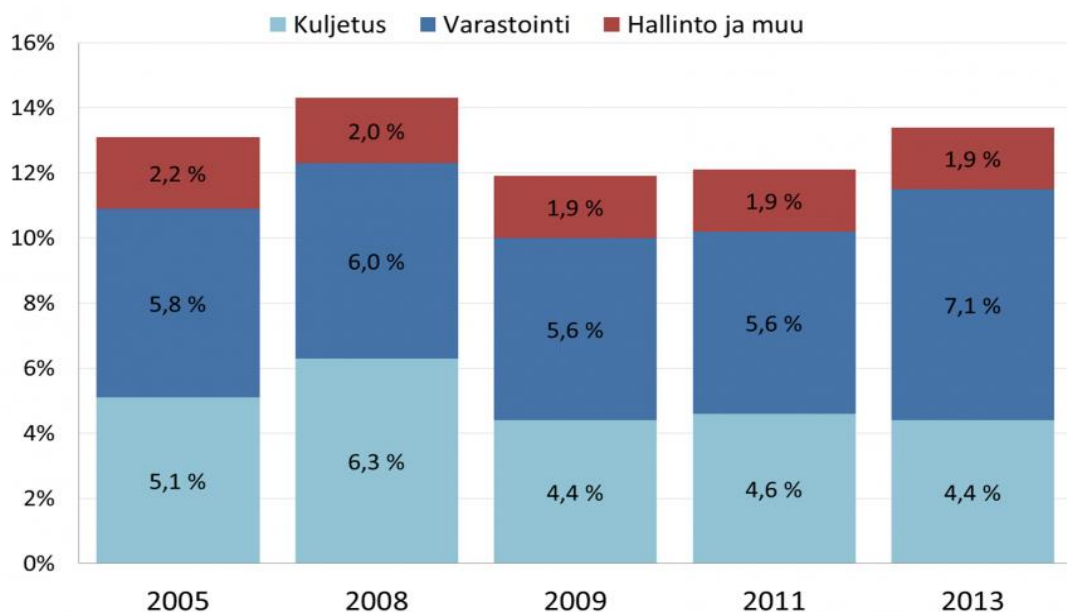
EU:n säädös sallii kolme kabotaasikuljetusta viikossa. Suomen oman lainsäädännön mukaan kuljetuksia on saanut olla samalla ajoneuvolla kolmessa kuukaudessa enintään kymmenen. Toinen keskeinen ero Suomen määritelmien ja EU-säännösten välillä on se, kuinka kuljetetut kuormat lasketaan. Suomessa yhdeksi kuljetukseksi lasketaan se, kun osa kuormasta puretaan matkan varrella. EU:n säädöksessä osakuormia ei lasketa. Sen mukaan kuljetus kirjataan yhdeksi, vaikka sitä puretaan eri paikkoihin. (Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 21.7.2006/693.)

Euroopan unionin parlamentti on puoltanut kabotaasikuljetuksiin laajempaa vapauttamista. Parlamentin tavoitteena on luoda maantieliikenteen palvelujen vapaat markkinat. Markkinoiden avaamisella vapautettaisiin liikenteenharjoittajan ammattiin pääsy ja lisäksi poistettaisiin kaikki rajoitukset, jotka liittyvät liikenteenharjoittajan kansallisuuteen tai sijoittautumisvaltioon. (Euroopan Parlamentti 2017.) EU:n komission mukaan Suomen kansallinen lainsäädäntö estää EU-asetuksen vastaisesti muiden EU-maiden kuljetusyrityksiä toimimasta Suomessa. Euroopan komissio pitää Suomen kabotaasin määritelmää ja väliaikaisuuden vaatimusta Euroopan unionin säännösten vastaisina ja tulisi sen vuoksi haastamaan Suomen Euroopan unionin tuomioistuimeen, jos Suomi ei muuttaisi säännöksiään. (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 6a §:n muuttamisesta HE 143/2015.)

### 3 SUOMEN KULJETUSYRITYKSET TALOUDEN NÄKÖKULMASTA

Kuljetuskustannuksia pyritään kansallisesti poliittisilla ratkaisulla ja liikennejärjestelmää kehittämällä alentamaan. Suomen elinkeinoelämän logistiikkakustannukset olivat vuonna 2013 logistiikkaselvityksen mukaan 13,4 % liikevaihdosta. Kokonaiskustannuksena tämä summa oli 38 miljardia euroa. Teollisuuden logistiikkakustannukset ovat viime vuosina kasvaneet. Kustannuksia ovat nostaneet varastointiin liittyvät kustannukset, varsinaiset kuljetuskustannukset ovat taas hieman laskeneet. Logistiikan kustannukset ovat yksi osa yritysten talouteen vaikuttavista liiketoimintakustannuksista (Kuvio 2). Logistiikkakustannusten määrä vaihtelee toimialoittain, ja usein vaihtelua on myös saman toimialan yritysten välilläkin, johtuen muun muassa yrityksen toiminnallisesta rakenteesta. Logistiikkakustannusten muutokset johtuvat markkinatilanteiden ja polttoaineiden hintojen vaihtelusta. Myös yrityksen oman toiminnan muutoksilla on vaikutusta. (Liikennejärjestelmä 2017.)

#### Teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannusten osuus liikevaihdosta



Lähde: Logistiikkaselvitys 2014

Liikennejärjestelmä.fi

Kuvio 2. Logistiikkakustannusten osuus yritysten liikevaihdosta (Liikennejärjestelmä 2014)

Suomessa teollisuuden maanteitse tapahtuvat kuljetukset ovat yleisin ja hyvin keskeinen tavarankuljetuksen muoto. Kuljetukset voidaan jaotella esi- ja jälkikuljetuksiin, runko- ja siirtokuljetuksiin sekä nouto- ja jakelukuljetuksiin. Suomen

maantiekuljetuksista valtaosa ajetaan suorina kuljetuksina lähtöpaikasta vastaanottopaikkaan ilman kuljetusvälineen vaihtoa tai tavarän välikäsitteilyä. Kuljetusten pitkät välimatkat ja rataverkoston harvuus lisäävät tarvetta maantiekuljetuksiin ja tämä korostuu etenkin Pohjois-Suomessa. Noin 90 % tavarasta kulkee teitä pitkin kuorma-autoilla. Suomen sisällä teollisuus sekä asutus ovat sijoittuneet laajalle alueelle, jolloin muihin kuljetusmuotoihin nähden maantiekuljetukset ovat helposti toteutettavia ja nopeita. Lisäksi maantiekuljetukset mahdollistavat tavarän toimittamisen ovelta ovelle. (Logistiikan Maailma 2017.)

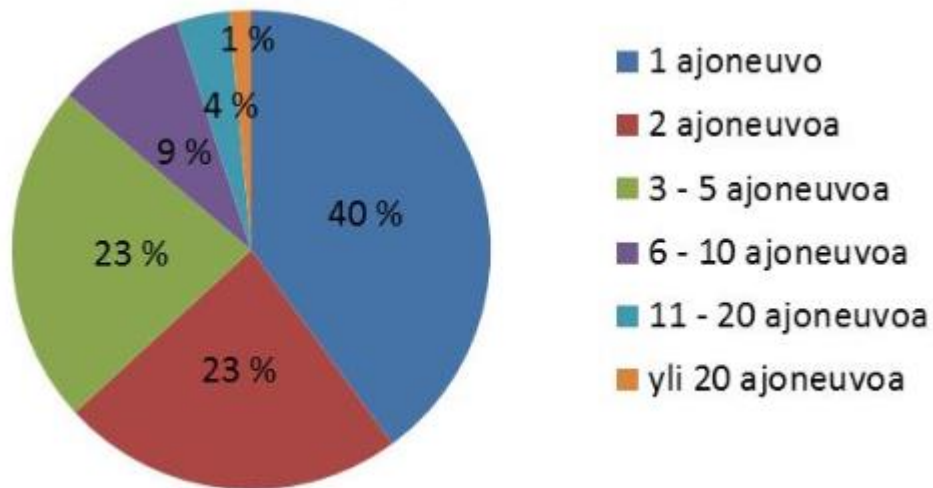
Kuljetusala työllistää runsaat 100 000 suomalaista ja sen liikevaihto on lähes kuusi miljardia euroa vuodessa. SKAL:n arvion mukaan Suomen kuljetusyriyten liikevaihdosta 44 % palautuu takaisin yhteiskuntaan veroina ja muina veroluonteisina maksuina. Liikenne- ja kuljetuspalvelut ovat siten työllistävältä ja kansantalouteen vaikuttavalta merkitykseltään oleellisia. (SKAL 2017.)

### 3.1 Markkinoiden jakautuminen

Markkinat kuljetusalan maantiekuljetuksissa ovat Suomessa jakautuneet muutama ison yrityksen kesken. Kotimaan kuljetuksissa suurimpia palveluntarjoajia ovat DB Schenkerin ja Vähälä Yhtiöiden muodostama ketju, kuuden yksityisen liikennöitsijän muodostama Kaukokiito-ketju sekä linja-autoliikennettä hyödyntävä Matkahuolto. Maantiekuljetuksissa VR Transpoint on keskittynyt massan kuljettamiseen ja Itä-Euroopan liikenteeseen. Kansainvälisessä maantieliikenteessä suuria ovat DHL, DB Schenker, DSV ja UPS. (Logistiikan Maailma 2017.)

Yritykset tekevät runsaasti alihankintaa yksittäisten alueellisten liikennöitsijöiden kanssa. Nämä alihankintayritykset ovat sekä henkilöstö että kalustomäärältään pienikokoisia (Kuvio 3). Käyttökate on hyvin alhaisella tasolla suhteessa vaadittaviin investointeihin ja toimialan katteisiin. (Logistiikan Maailma 2017.)





Kuvio 3. Kuljetusyriyten jakautuminen kaluston määrän mukaan (Trafi 2017)

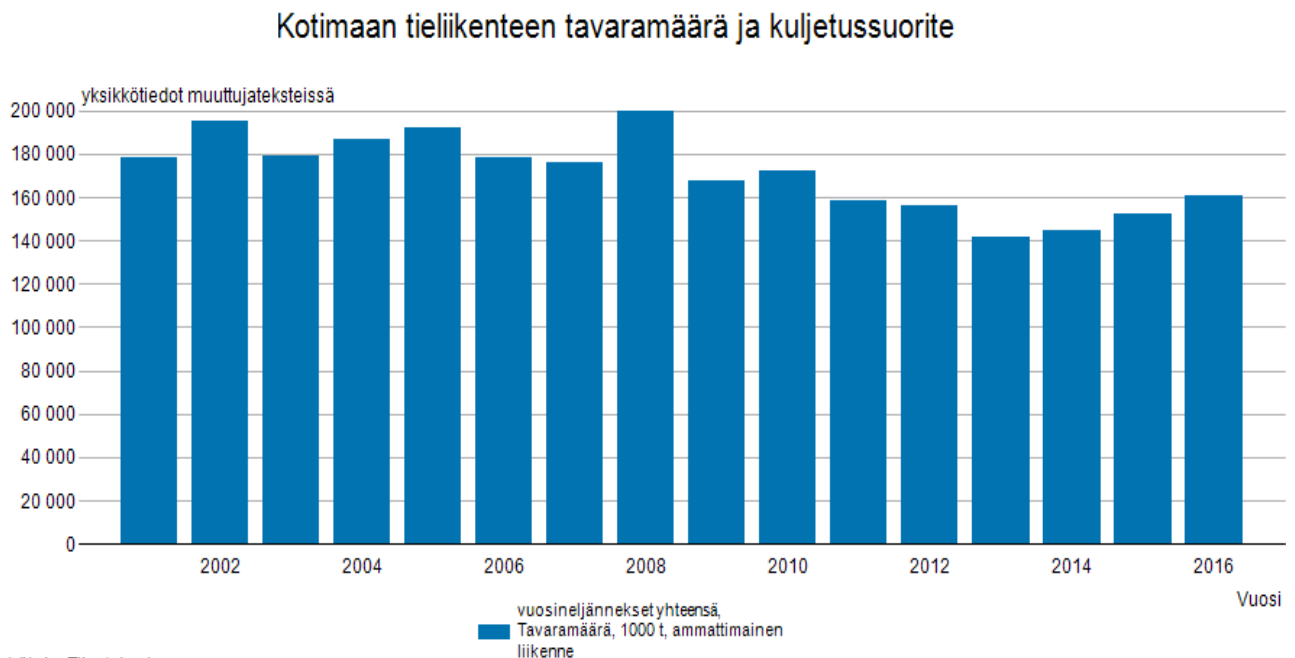
Suomessa luvanvaraisessa ammattiliikenteessä toimii noin 40 000 kuorma-autoa (Kuljetusala 2017). Kuorma-autojen ensirekisteröintien määrä vaihtelee vuosittain. Trendi on viime vuosina ollut ensirekisteröintien keskittyminen entistä raskaampiin ajoneuvoihin. Syynä tähän on vuonna 2013 tullut lakimuutos, jossa 4-akselisten kuorma-autojen suurin sallittu massa nostettiin 32 tonnista 35 tonniin. Suomen maanteillä olevat useat painorajoitetut sillat ja ajokorkeudeltaan matalat alikulut kuitenkin haittaavat sekä massaltaan että ulkomitoiltaan entistä suuremman kaluston liikennöintiä. (Logistiikkayritysten Liitto ry 2016.)

Tavanomaista pidemmille tai raskaammille ajoneuvoyhdistelmille on olemassa oma luokituksensa. Luokituksen termi HCT tulee lyhennyksenä sanoista High Capacity Transport. HCT-kuljetuksissa normaalia suurempi pituus tai paino syntyy kokonaisuutena suuremmasta tavaramäärästä, ei yksittäisen suuren tai painavan kappaleen siirrosta, kuten erikoiskuljetuksissa. HCT-rekkojen suuremmalla kuljetuskapasiteetilla pyritään päästöjen ja kuljetuksen kustannusten laskuun. HCT-kuljetuksissa saadaan hyötykuorman suhde kokonaismassaan paremmaksi, tällöin myös tierasitukset laskevat suuremmasta massasta huolimatta. Saman tavaramäärän kuljettamisella pienemmällä ajoneuvomäärällä haetaan myös parannusta liikenneturvallisuuteen. HCT-rekkojen käyttöön tarvitaan Suomessa poikkeuslupa. Poikkeuslupaa haetaan liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta. Suomessa on liikenteessä Trafian myöntämillä luvilla tällä hetkellä 26 kappaletta HCT-yhdistelmiä. Luvat ovat muodoltaan poikkeuslupia, joissa yhdistelmien

kulkua valvotaan ja niille on asetettu lupakohtaisia reittirajoituksia sallituista tieosuuksista. (Trafi 2017.)

### 3.2 Kuljetusyritysten haasteet

Talouden, kaupan ja teollisuuden muutokset heijastuvat suoraan kuljetusmarkkinoiden kysyntään (Kuvio 4). Vuonna 2008 alkanut talouden taantuminen on vaikuttanut merkittävästi Suomen kuljetusalan toimintaedellytyksiin, koska viennistä noin kaksi kolmasosaa suuntautuu naapurimaihin ja yleisesti Eurooppaan. Vaikka taantumien jälkeen kasvua on hieman ollut, on alan kannattavuus Logistiikkayritysten Liiton tuoreimman toimintakertomuksen mukaan vielä heikko. (Logistiikkayritysten Liitto ry 2016.)



Kuvio 4. Maanteiden tavaraliikenteen kehitys Suomessa (Tilastokeskus 2017b)

Suomen kauppataaseen lasku näkyy suoraan kuljetustilastoissa. Kuljetusten kysynnän lasku on aiheutunut teollisuuden rakenteellisista muutoksista, kansainvälisen kilpailun lisääntymisestä myös Suomen sisäisissä kuljetuksissa sekä digitaalisuuden vähentäessä fyysisen kuljetuksen tarvetta. Suuntauksena on ollut, että terminaalien koot ovat suurentuneet samalla kun niiden määrä on vähentynyt. (Logistiikkayritysten Liitto ry 2016.)

Talouden suhdanteiden lisäksi kuljetusalaan vaikuttaa muitakin muutostekijöitä. Kustannuksiin suoraan vaikuttavia seikkoja ovat:

- kabotaasi
- ajokortti- ja ammattipätevyysvaatimukset
- digipiirturi yhdistettynä tiukkoihin ajo- ja lepoaikasäädöksiin
- asiakkaiden lisääntyvät vaatimukset
- kustannuskriisi ja yritystoiminnan kannattavuudesta huolehtiminen
- kotimainen kaluston mittoja ja massoja koskeva säädösmuutos sekä
- EU:n lainsäädäntö

(Backlund 2014.)

Kuorma-autoliikenteen yritysten kustannuksista suurimman osan muodostavat työvoimakustannukset, joiden osuus on keskimäärin 42 %. Polttoainekustannusten osuus on keskimäärin 25 %, pääomakustannusten osuus 10 % ja korjaus- ja huoltokustannusten osuus 7 % (Kuljetusala 2017). Korkeiden työvoimakustannusten ja polttoaineen hinnan vuoksi Suomen kuljetusalan kilpailutilanne alemman hintatason EU-maiden kanssa ei ole samoissa lähtökohdissa. Yritysten kokenut tärkeimpiä tulevaisuuden haasteita kuljetusalalla ovat yritystoiminnan kannattavuus, säädösten joustamattomuus, osaavan työvoiman saanti, yrittäjän jakaminen työssään ja alan sisäinen kilpailu. (Backlund 2014.)

### 3.3 Viranomaisvalvonta

Raskaan liikenteen valvonta kuuluu Suomessa poliisin toimialueeseen. Sidosryhmäyhteistyötä tekevät tulli ja katsastusviranomaiset. Liikenneturvallisuuden lisäksi raskaan liikenteen valvonnalla pyritään ehkäisemään kuljetusrikollisuutta, torjumaan ympäristöuhkia, varmistamaan kilpailuedellytysten tasapuolinen toteutuminen, varmistamaan lainmukaisten verojen maksu, varmistamaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön toteutuminen sekä valvomaan henkilöiden oikeutta oleskella ja työskennellä EU:n alueella. Viranomaistoiminnalla pyritään myös valvomaan ja ylläpitämään yhteiskunnan ylläpitämien teiden ja siltojen kuntoa. (Poliisi 2017.)

Raskaan liikenteen valvonnassa painotetaan liikenneturvallisuuden oleellisesti vaikuttavien tekijöiden valvontaa. Valvonnan alaisia asioita ovat ajoneuvon liikennekelpoisuus, kuljettajan ajotapa, nopeus ja ajokuntoisuus. Raskaan liikenteen valvonnassa korostuvat ajo- ja lepoajat, puutteellinen tai virheellinen kuorma ja vaarallisten aineiden kuljetus. Maan oman lain määräämän viranomaisvalvonnan ohella myös EU-direktiivit velvoittavat jäsenmaitaan raskaan liikenteen valvontaan. EU:ssa määrättyjä valvontakohteita ovat:

- Ajo- ja lepoaikatarkastukset
- Ajoneuvon tekniset tienvarsitarkastukset
- Vaarallisten aineiden kuljetusten tarkastukset

(Poliisi 2017.)

Oman kertomansa mukaan poliisi toimii myös ennalta estävästi eri sidosryhmien kanssa raskaan liikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Tähän ennaltaehkäisevään toimintaan kuuluu koulutus, tiedottaminen, kuljetusturvallisuuden lisääminen ja lainsäädännön yhteinen kehittäminen. Tiedottamista on suoritettu esimerkiksi kuljetusalan seminaareissa, messuilla, yhdistysten kokouksissa, lehdistössä ja sähköisissä tiedotusvälineissä. (Poliisi 2017.)

### 3.4 Kuljetusyrietysten etujärjestöt

Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry (SKAL) on maanteiden tavaraliikenteen ja logistisia palveluja tarjoavien yritysten edunvalvontajärjestö. SKAL:iin kuuluu noin 5 500 suomalaista kuljetus- ja logistiikka-alan yritystä. SKAL:n toimintaan kuuluu asiantuntijapalvelujen tarjoaminen jäsenyrityksilleen. Palvelut kattavat tietoa alan lupavaatimuksista ja -menettelyistä, yrityksen perustamiseen liittyvistä asioista sekä informaatiota yrittäjien ja kuljettajien koulutukseen liittyen. Muita tärkeitä SKAL:n ylläpitämiä palveluja ovat alan lainsäädännön, ympäristövaatimusten ja raskaan liikenteen liikenneturvallisuusasioita koskevista muutoksista ajantasainen tiedottaminen tavaraliikennettä harjoittaville yrityksille. Järjestöllä on käytössään SKAL:n jäsenten internetpalvelu ja Kuljetusyrittäjä-lehti. Laajalla jäsenmäärällään ja toimillaan järjestö pyrkii olemaan yhteiskunnallinen vaikuttaja. (SKAL 2017.)

Logistiikkayritysten Liitto ry:n jäsenistön muodostavat Suomen logistiikka-alan suuret palveluyritykset, joita yhdistää toimiminen työnantaja-asemassa. Logistiikkayritysten Liitossa jäsenyrityksiä on noin 30. Yritykset toimivat kuljetusjärjestelmien, terminaali- ja varastointitoiminnan sekä logistiikan kokonaisjärjestelmien parissa. Liiton toiminnan tavoitteet jaetaan kolmeen ryhmään. Nämä ovat: 1. Kuljetus- ja kokonaislogistiikan operatiivisten toimintaedellytysten edistäminen. 2. Työntekijä- ja alihankkijaresursseihin liittyvien ratkaisujen edistäminen. 3. Logistiikka-alan liiketoiminnan edellytysten kehittäminen. Liitto vaikuttaa toimillaan logistiikkayritysten toimintamahdollisuuksien kehittämiseen liittyen alan lainsäädäntöön, verotukseen, toiminnan johtamiseen ja osaamisen kehittämisen kautta. (Logistiikkayritysten Liitto ry 2017.)

Opinnäytetyössä haastattelemi yritykset kuuluvat Logistiikkayritysten Liittoon. Edellä mainittujen järjestöjen lisäksi Suomessa on useita muitakin kuljetusalan etujärjestöjä. Tavara- ja henkilöliikenteen puolella toimii omat järjestönsä. Omat etujärjestöt ja ammattiliitot löytyvät niin työnantaja- kuin työntekijäpuolellekin.

## 4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

### 4.1 Tutkimuksen lähtökohdat

Tutkimuksen tarkoitus oli selvittää, millaisia vaikutuksia kabotaasilla on Pohjois-Suomessa toimiviin kuljetusyrityksiin. Onko tulevilla kabotaasilainsäädännön muutoksilla merkittävää vaikutusta tai suoraa uhkaa yritysten päivittäiseen toimintaan, ja onko siihen varauduttu? Tutkimusta viedin eteenpäin kvalitatiivisen tutkimuksen keinoin, toteuttamalla teemahaastattelu. Haastattelun teemat (Liite 2) koskivat yrityksen suhtautumista kabotaasiin yleisesti, tietämystä kabotaasilkuljetusten lainsäädännöstä sekä sen mahdollista vaikutusta yritystoimintaansa.

Yrityksille tehdyn haastattelun ohella aineistoa kerättiin myös Logistiikkayritysten Liiton taholta. Heiltä pyydettiin näkemystä asiasta laajemmalla kannalta katsottuna. Vaikka jäseniä liitossa on vain vajaa 30, on jäsenten liikevaihto noin 1,4 miljardia euroa vuodessa, joka on neljäsosa koko Suomen maantieliikenteestä. (Logistiikkayritysten Liitto ry 2017; Aaltonen 2017.)

### 4.2 Haastateltavien valinta

Tutkimusta varten pyydettiin haastattelua Oulun sekä Lapin-läänissä sijaitsevilta kuljetusalan palveluja tarjoavilta yrityksiltä. Haastattelupyyntö lähetettiin sähköpostitse (Liite 1) kuuteen eri yritykseen, joista kolme sijaitsee Lapin läänissä ja toiset kolme Oulun läänissä. Haastateltavaksi pyydettiin yrityksen, tai yrityksen toimipisteen, toimitusjohtajaa.

Yritysten valinnassa olennaista oli niiden toimipisteiden sijainti. Tietoa haluttiin yrityksiltä, joiden toimipisteet ja kuljetusten ainakin osittainen suorite ovat Pohjois-Suomen alueella. Haastatteluiden saaminen osoittautui haasteelliseksi, koska useimmassa tapauksessa yritykset katsoivat, etteivät kabotaasikuljetukset ole heihin vaikuttava asia. Haastatteluun vastanneissa yrityksissä haastattelun antajana oli yrityksen toimipaikan toimitusjohtaja.

#### 4.2.1 Haastattelut

Haastattelupyynnöissä ehdotettiin ensisijaisesti haastattelun tekemistä yrityksessä paikan päällä. Kuudesta haastatteluun pyydetystä yrityksestä kaksi vastasi

suostuvansa haastatteluun. Molemmat haastatteluun suostuneista yrityksistä sijaitsevat Oulussa. Haastattelut tehtiin maaliskuun 2017 aikana. Toinen haastatteluista tehtiin käytännön syistä puhelimitse, toinen vierailemalla yrityksessä paikan päällä.

Haastattelut nauhoitettiin. Nauhoittaminen mahdollisti vastausten muistissa pysymisen lisäksi tietojen paremman analysoinnin. Nauhoituksen antama mahdollisuus haastattelun uudelleen kuunteluun monesti tuokin esiin asioita ja sävyjä, joita haastatteluhetkellä tai ensikertaa kuunnellessa ei ehkä tule ottaneeksi huomioon (Ruusuvuori & Tiittula 2009, 14, 15). Esitin haastattelun kysymykset laaditun haastattelurungon mukaisesti (Liite 3). Lisä- ja tarkentavia kysymyksiä muodostui haastatteluiden edetessä useita.

#### 4.2.2 Haastateltujen yritysten esittely

Kaukokiito on perustettu vuonna 1953. Se on Suomen johtava yksityinen kuljetusalan yritys, jonka omistavat suomalaiset liikennöitsijät. Yrityksen terminaali- ja reittiverkoston muodostaa yhteistyössä paikalliset yrittäjät. Kaukokiidon palveluihin kuuluvat kotimaan kuljetukset ja jakelut sekä terminaali- ja varastointipalvelut. Työntekijöitä yrityksessä on yhteensä yli 2000 ja kalustoa valtakunnallisesti noin 1000 ajoneuvoa. Oulun yksikössä henkilöstöä on noin 150 ja kalustoa 60 autoa. (Kaukokiito Oy 2017; Heiskanen 2017.)

Vähälä Yhtiöt on perustettu vuonna 1937. Konsernin pääkonttori on Oulussa ja liikenteellinen keskuspaikka Jyväskylässä. Yhtiöllä on logistiikkakeskukset Jyväskylässä ja Oulussa sekä terminaalit Ylivieskassa, Rovaniemellä ja Kemissä. Vähälän palveluihin kuuluvat kuljetus- ja jakelupalvelut sekä varastointi. Henkilöstöä yrityksessä on noin 500, joista Oulun alueella työskentelee 330. Kalustoa Oulun yksikössä on noin 40 autoa. Vähälä Oy:n kansainvälinen yhteistyökumppani on saksalainen DB Schenker, joka on yksi johtavista logistiikkapalveluiden tarjoajista maailmassa. (Vähälä 2017.)

## 5 TUTKIMUSTULOKSET

Kuljetusyritysten liiketoiminnan kannattavuutta heikentävä maantieliikenteen kabotaasi on vaikutukseltaan Pohjois-Suomen osalta pientä. Kokonaisuutena arviotuna Pohjois-Suomessa toimivien suurten kotimaisten kuljetusyrityksien liiketoimintaan ulkomainen laillinen tai laitton kabotaasi ei tällä hetkellä vaikuta, saati aiheuta uhkaa. Ulkomaisilla, Suomen hintatasoa alemmaa palkkaa maksavilla yrityksillä ei ole vakiintunutta asemaa Pohjois-Suomessa. Koko Suomi huomioiden asiaa ei voida kuitenkaan mitätöidä. Yleisenä ongelmana kabotaasikuljetuksissa Suomessakin on se, ettei niiden laillisuuden täyttymistä valvota. Lainsäädännön määräyksien noudattamiseen ja käytännön valvontaan ei riitä viranomaisten resursseja. Tilaajavastuulain korostaminen Suomessa tapahtuvan laittoman kabotaasin torjumisessa nousi erityisesti esille.

Pohjois-Suomessa tyypillistä on kuljetuksien verrattain pitkät välimatkat. Kabotaasikuljetuksien ajaminen maan eteläosissa on ulkomaalaisille toimijoille houkuttelevampaa. Lyhyempien etäisyyksien johdosta niiden ei tarvitse tehdä autojen tankkauksia Suomessa, lähtömaataan huomattavasti kalliimmilla hinnoilla. Pitkien välimatkojen lisäksi myös haastavat keliolosuhteet, erityisesti talvisin, rajoittavat kabotaasia ajavien ulkomaisten kilpailijoiden määrää pohjoisessa. Mediasta etukäteen muodostuneen käsityksen ja tutkimusta tehdessäni saamani tiedon perusteella vaikuttaisi siltä, että kansallisten rajoitusten poistaminen ja sitä kautta mahdollisesti lisääntyvän kabotaasin talouteen vaikuttava uhka on suurin pienille, massa- ja raaka-ainekuljetuksia tekeville etelä-suomalaisille yrityksille, etenkin ulkomaan kuljetuksissa. Tästä syystä Suomen kuljetusalan etujärjestöistä SKAL näkee kabotaasin huomattavasti suurempana uhkana, kuin pohjoisen yritykset, joiden ulkomaan kuljetukset ovat vähäisiä.

Kuljetusyritykset kuuluvat laajasti alan eri etujärjestöihin, jotka informoivat aktiivisesti jäseniään muutoksen alla olevista asioista. Alan etujärjestöt jakaantuvat pääsääntöisesti siten, että SKAL:n jäsenet ovat usein yrityksiä, joiden henkilöstö- ja kalustomäärä on suhteellisen pieni, kun taas suuremmat yritykset kuuluvat Logistiikkayritysten Liittoon. Haastattelussani selvisi, että Logistiikkayritysten Liitossa oli vuoden 2015 aikana keskusteltu jäsenyritysten kesken erityisesti kabotaasista niin kansallisesti kuin EU-tasolla (Aaltonen 2017). Tutkimusta tehdessä



tuli ilmi, että varsinkin SKAL on aktiivisesti tuonut esille kabotaasikuljetusten vapauttamisen aiheuttamia uhkatekijöitä suomalaisille kuljetusyrityksille. Vähälä Logistics Oy:n toimitusjohtaja Ville Vähälä kertoi itse jopa hieman ihmettelevänsä uutisoinnin määrää sekä tapaa, jolla SKAL on asiasta tiedottanut.

*”SKAL järjestönä pitää aika isoa meteliä ja tässä nähdään hirveä mörkö tästä asiassa... Itse en näe tilannette siten, että tässä ois joku karnea mörkö piilemässä nurkan takana. Että tässä koko ala ja markkinat ois ihan sekaisin, kun markkinat avataan.”* (Vähälä 2017.)

Vähälä korosti, että vaikka kabotaasin kansalliset säädökset poistuvatkin, on silti Suomessa alan kilpailutilanteen valvontaa varten olemassa *tilaajavastuulaki*. Tilaajavastuulaki velvoittaa myös ulkomailta tulevan yrityksen noudattamaan lain sisältöä Suomen sisällä tapahtuvissa kuljetuksissaan. Vähälä myös täsmensi, että toimiakseen tarkoituksenmukaisesti tulisi tilaajavastuulain nimissä vastuuta nimenomaisesti kohdistaa kuljetuksen tilaajalle. Hänen mielestään lain valvonta pitäisi ulottaa suomalaiseen teollisuuteen, teollisuuden ollessa kuljetusten suurin tilaaja. Kuljetuspalveluiden hankinnassa poikkeuksellisen halpaan hintaan tulisi kiinnittää huomiota. (Vähälä 2017.)

Tutkimuksessa haastateltujen yritysten suorittamat ajot tapahtuvat valtaosin Suomen sisällä, eli maan rajojen ulkopuolelle suuntautuvat ajot ovat vähäisiä. Yleisestikin Keski- ja Etelä-Eurooppaan kuljetuksia suorittavat suomalaiset yritykset sijaitsevat yleisemmin Etelä-Suomessa. Pohjois-Suomen yritysten kuljetukset ulkomaille ovat useimmiten lyhyitä jatkokuljetuksia yhteistyökumppaneille. Sekä Kaukokiito että Vähälä Logistics toimivat osin yhteistyössä ulkomaisten yritysten kesken. Yhteistyöhön kuuluu esimerkiksi kyseisten jatkokuljetusten suorittaminen Keski-Euroopasta lähteneille kuljetuksille. Yleisin ulkomaille ajettava jatkokuljetus tapahtuu Haaparannan kautta Ruotsiin. Omien kuljetuspalveluiden laajempaa tarjoamista suoraan ulkomaisille markkinoille ei yrityksissä ollut otettu harkintaan. Yritykset eivät kokeneet omien kuljetuspalvelujen tarjoamista toisiin EU-maihin realistisena, koska Suomen hintatasolla ei pysty kilpailemaan tasaväkisesti Euroopassa. (Heiskanen 2017; Vähälä 2017.)

Haastateltavat kritisoivat, että vaikka kuljetusyryksiltä ja yleisestikin liikenteseen liittyviltä alueilta, kuten polttoaineesta, kaluston hankinnasta ja huollosta kerätään runsaasti verotuloja valtiolle, vain pieni osa siitä palautuu teiden kunnan ylläpitämiseen, ja myöskin sitä, että ulkomaisilta yrityksiltä, jotka käyttävät samoja teitä, verotulot jäävät kokonaan saamatta. Vastausten perusteella kuljetusmuodot, joissa kilpailua ulkomaisten yrittäjien kesken kotimaan kuljetuksissa tapahtuu, keskittyvät massa- ja raaka-ainekuljetuksiin. Tämä on yleinen trendi koko Suomessa. Ulkomaisten kilpailijoiden vähäisempi osuus kappaletavarakuljetuksissa johtuu siitä, että kappaletavarakuljetukset vaativat useimmissa tapauksissa terminaaleja ja terminaalipalveluja toimiakseen sujuvasti. Terminaalipalvelut sisältävät lastaus-, purku- ja lajittelupalveluita sekä varastointia valvotussa tilassa. (Heiskanen 2017; Transval 2017.) Toimitusjohtaja Timo Heiskanen Kaukokiito Oy:stä arvioi, että he olisivat hävinneet massakuljetuksissa joitakin yksittäisiä kuormia ulkomaisille toimijoille. Heiskasen mielestä kilpailussa ei ole sinällään mitään väärää, kunhan se tehdään samoilla säännöillä.

*”Kabotaasi on reilulla pelillä ihan OK. Kuljettajille ei nyt makseta samanlaista palkkaa, joten sen kautta se on uhka. Kukaan ei valvo ja puutu pilkkahinnalla ajaviin kuljettajiin... Se on Väärin Suomea ja kuljetusyryksiä kohtaan, että Venäjän suunnasta tulevat eivät jätä euroakaan suomeen. Eivät tankkaa autoja maassa, tiet kuitenkin kuluvat. Suomalaiset yritykset maksavat polttoaineesta ja hankinnoista kovia veroja. Toiset ei.” (Heiskanen 2017.)*

Kappaletavarakuljetuksissa keskeisessä roolissa on kuljetuspalveluiden sujuvuuden ja täsmällisen aikataulutuksen mahdollistava terminaalien verkosto. Yritysten kuljetukset kotimaassa koostuvat enimmäkseen terminaalien välisistä runkokuljetuksista sekä kappaletavaran jakeluista ja noudoista. Kabotaasin aiheuttaman uhkan vähäisyys haastattelemissani yrityksissä johtuu suurelta osin siitä, että pääosa yritysten kuljetuksista on säännöllisiä ja aikataulutettuja, jolloin ulkomaisen kilpailijan, jolla ei ole kiinteää toimipistettä Suomessa, on hankalaa tarjota vastaavan tasoista ja räätälöityä palvelua. Heiskanen mainitsee todella tärkeäksi myös sen, että asiakkaat haluavat palvelua suomenkielellä. Useimmat asiakkaat vaativat, että kuljettajan on osattava suomea. (Heiskanen 2017.)

Sekä Vähälä Logistics Oy:n toimitusjohtaja Ville Vähälä että Kaukokiidon Timo Heiskanen mainitsivat HCT-kuljetukset eduksi kotimaan markkinoilla ulkomaisiin toimijoihin verrattuna. Tämä johtuu siitä, että erikseen anottavaa poikkeuslupaa tavanomaista raskaammille kuljetuksille Suomessa myönnetään vain kotimaisille kuljetusyrityksille. (Heiskanen 2017; Vähälä 2017.)

Liikkuvan poliisin lakkauttaminen ja tulliviranomaisten rajalliset resurssit tulivat myös tutkimuksessa esille. Ongelmana on, että sääntöjä ei noudateta ja puitteet laittoman kabotaasin kaltaiselle toiminnalle tehdään mahdolliseksi, koska sitä ei pystytä valvomaan tehokkaasti. Yritykset kokivat liikkuvan poliisin suorittaman raskaan kaluston valvonnan vähentymisen valitettavana ja valvonnan olevan tällä hetkellä käytännössä olematonta. (Heiskanen 2017; Vähälä 2017.)

Logistiikkayritysten Liiton toimitusjohtaja Pekka Aaltosen mukaan toimiakseen tarkoituksenmukaisesti ja EU:n määrittämien säännösten mukaan tulisi kabotaa-sikuljetusten valvonta myös toteuttaa EU-tasolla. Valvonnan tulisi pystyä varmistamaan, että kabotaa-sikuljetuksissa kuljettajille maksetaan kyseisen maan työehtosopimuksen mukainen palkka. Hänen mielestään myös kabotaa-sin määritelmän tulisi olla selkeä, jotta tilapäisyyden osoittaminen olisi yksinkertaista ja laillinen ja laitton kabotaa-si voitaisiin selkeästi erottaa. Aaltonen mainitsi, että Logistiikkayritysten Liitto näkee huojentavana asiana sen, ettei EU:n ulkopuolisille maille olla antamassa kabotaa-sioikeuksia pitkään aikaan – jos koskaan. (Aaltonen 2017.)

Tutkimuksen tuloksista merkille pantavaa oli kabotaa-sikuljetusten vaikutuksen ero verrattaessa kuljetusyrityksiä toimialueittain ja kokoluokittain. Etelä-Suomessa osa pienistä kuljetusalan yrityksistä on oman kertomansa mukaan joutunut lopettamaan liiketoimintansa kannattamattomana, juurikin ulkomaisesta laittomasta kabotaa-sista johtuen (Tuontikuskit nälkäpalkalla 2015), kun taas tätä tutkimusta tehdessä yleisin syy olla osallistumatta tutkimuksen haastatteluun oli, ettei yritys katsonut kabotaa-sin liittyvän tai vaikuttavan heidän liiketoimintaansa millään tavoin.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Kabotaasikuljetusten asteittaisella vapauttamisella EU:ssa tavoitellaan kuljetusten tehostamista ja saamaan aikaan pyritään luomaan edellytykset vapaille sisämarkkinoille. Samalla on myös pyritty kiinnittämään huomiota tasapuolisten toimintaedellytyksien turvaamiseen yhdenmukaistamalla kabotaasilainsäädännön sosiaalisia ja verotuksellisia kohtia jäsenmaiden välillä. (Euroopan Parlamentti 2017.) Kabotaasikuljetusten vapauttamisesta johtuen Suomen kuljetusalan yrittäjät ja erityisesti alan etujärjestöt ovat olleet asiasta huolissaan. Huoli on koskenut vapauttamisen aiheuttamaa mahdollista kilpailun suurta lisääntymistä alemman kustannustason jäsenmaista.

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää kabotaasikuljetusten taloudellista vaikutavuutta kuljetusyrittäjiin Pohjois-Suomessa. Tutkimuskysymyksinä työssä oli seuraavia aiheita: Minkä verran yrityksillä on tietoa kabotaasilainsäädännön tulevista muutoksista ja niiden mahdollisista vaikutuksista liiketoimintaansa, miten yritykset kokevat kabotaasin vaikuttavan omaan liiketoimintaansa nyt ja minkälaisia varautumisia kabotaasikuljetusten kokonaan vapauttamiseen yritykset ovat tehneet. Vastauksien saamiseksi toteutettiin teemahaastattelu, jossa asiaa kysyttiin yritysten toimipaikan toimitusjohtajilta.

Suomen kansallisten kabotaasisäädösten kumoutuminen ja EU:n yhtenäisen lainsäädännön tuleminen sen tilalle ei ole kuljetusyrittäjille yllätyksellinen taikka ennakoimaton asia. Lainsäädännön eroavaisuuksien, Suomen kansallisten lisäysten osalta, tiedettiin tulevan poistumaan. Yritykset olivat myös hyvin tietoisia kyseisistä lainsäädännössä jo tapahtuneista muutoksista. Kuljetusyrittäjät myös tunnustivat laittomaan kabotaasiin liittyvät aihepiirit, kuten ulkomaisille kuljettajille maksettavat huomattavasti Suomen hintatasoa alemmat palkat ja valvonnan ulkopuolella olevat työntekijät.

Kabotaasin suora vaikuttavuus katsottiin vähäiseksi. Osa haastatteluun pyytämistäni yrityksistä katsoikin, ettei kabotaasi liity tai vaikuta heidän liiketoimintaansa lainkaan. Yhtenäistä tutkimuksen vastauksissa oli, ettei Suomeen kohdistuvan ulkomaisen kabotaasin mahdolliseen suureen lisääntymiseen oltu varau-

duttu, koska varautumista ei katsottu tarpeelliseksi. Minkäänlaista strategisia toimia, esimerkiksi henkilökuntaa tai kalustoa vähentämällä, ei oltu lisääntyneen kabotaasin vuoksi tehty.

Koko Suomea koskevan, aikaisemmin tehdyn tutkimuksen mukaisesti, kabotaasin suora vaikuttavuus yritysten tulosta heikentävästi on kokonaisuutena katsottuna Suomessa vähäistä (Venäläinen, Salmenkari, Koskimaa & Niemi 2008). Huomioitavaa kuitenkin on, että kyseinen laajempi tutkimus on toteutettu liki kymmenen vuotta sitten. Tuolloin vuonna 2008 kabotaasin kansalliset säädökset olivat vielä voimassa. Vuonna 2008 myös liikkuvan poliisin tekemä raskaan kaluston valvonta oli vielä nykyistä huomattavasti runsaampaa. Työtä tehdessä heräsiikin ajatus vastaavan laajemman tutkimuksen toistamisesta, jossa selvitettäisiin laajasti kabotaasin kokonaan vapauttamisen todelliset vaikutukset Suomen kuljetusyhtiöihin, mikäli ulkomaisten yritysten tarjoamat kuljetuspalvelut merkittävästi lisääntyvät muutaman vuoden kuluttua.

Yritykset kokivat kabotaasia suuremmaksi uhaksi alan sisäisen, kotimaan yritysten välisen epäreilun kilpailun. Aineistomateriaalia kerätessäni tutustuin dokumenttiin, jossa kerrottiin alipalkattujen venäläiskuljettajien työskentelevän suomalaisten kuljetusyriyten palveluksessa (Tuontikuskit nälkäpalkalla 2015). Vakava, tämän tutkimuksen ulkopuolelle jäävä, mutta selvittämisen arvoinen asia on, mitkä suomalaiset kuljetusyriykset käyttävät hyväkseen mainittuja alipalkattuja ulkomaisia kuljettajia. Nämä yritykset ovat kabotaasin sijaan suuri maan sisäinen uhka kuljetusalan reilulle kilpailulle. Tämänkaltaisen tutkimuksen teko vaatii jo viranomaistoimia, jos ja kun työnantajavelvoitteensa ja työehtosopimuksen mukaisen palkan maksavat suomalaiset kuljetusyriykset ajautuvat konkurssiin olleessaan kykenemättömiä ja haluttomia kilpailemaan alihintaisia kuljettajia käyttävien toisten kotimaisten yritysten kanssa. Viranomaisten myöntäessä tämänkaltaisen harmaantalouden valvonnan mahdottomuuden resurssien vähyyden takia olisi aiheellista hallituksen puuttua asiaan.

Liikenneinfrastrukturi ja maantieliikenteen sujuvuus ovat tärkeitä kansantalouden kannalta. Tiet ovat usealla välillä Pohjois-Suomessa huonossa kunnossa ja lisääntyvä ulkomaalainen raskasliikenne lisää niiden ylläpitokuluja. Mediassa

esiin tulleiden kannanottojen sekä monen alalla toimijan mukaan myös ulkomais-  
ten kuljetusyri-tysten tulisi osallistua teiden ylläpitokustannuksiin. Monessa  
muussa maassa raskaalle kalustolle on tienkäyttömaksuja mutta Suomessa ei.

Keskittymäni taloudellisen näkökulman mukaisesti tutkimuksen kautta havaitsin,  
että kabotaasi itsessään ei ole tällä hetkellä kuljetusyri-tysten saati maan taloutta  
uhkaava asia. Suurin ongelma kuljetusalalla koko EU:n osalta on niin sanottu  
sosiaalinen polkumyynti, joka tarkoittaa sitä, että alemman kustannustason  
maasta palkataan systemaattisesti kuljettajia kalliimman kustannustason maihin.  
EU:n säännösten vastaisesti kuljettajille ei makseja kohdemaan työehtosopimuk-  
sen mukaista palkkaa, vaan se muodostuu ajettujen kilometrien mukaan. Ennen  
Euroopan unioniin liittymistä 1980- ja 1990-luvun alussa suomalaiset kuljettajat  
olivat heitä, joita ulkomailla ja erityisesti Saksassa pidettiin halpoina kuljettajina  
ja joille maksettiin pienempää palkkaa. (Rekan ohjaamon vankina 2016.) Suo-  
messakin kuljetusalalla työnantajavelvoitteisten säännösten noudattamatta jättä-  
minen, varsinkin kuljettajien palkkojen osalta, on enemmänkin ihmisoikeudellinen  
ja sosiaaliekonominen ongelma, jota kannattaisi nykyistä enemmän tutkia.

## LÄHTEET

Aaltonen, P. 2017. Kabotaasikuljetusten vaikutus Suomen kuljetusyrittäjiin. Sähköposti vesa.lamsa2@edu.lapinamk.fi 31.3.2017. Tulostettu 8.4. 2017

Aluehallintovirasto 2016. Ajankohtaista. Tiedotteet 2016. Tilaajavastuulakia on muistettava noudattaa kabotaasia koskevan lainsäädännön muuttuessa. Viitattu 11.1.2017 <https://www.avi.fi/web/avi/-/tilaajavastuulakia-on-muistettava-noudattaa-kabotaasia-koskevan-lainsaadannon-muuttuessa#.WQtO-cYIGUk>

Backlund, S. 2014. Liikenteen suunta. Viitattu 2.1.2017 <http://www.liikenteen-suunta.fi/fi/artikkelit/theme/kuljetusalalla-pohdinnan-paikka/>.

Dahl, P. 2016. Kuljetusmarkkinoiden avaaminen ulkomaisille yrittäjille kummuttaa – myös tieliikennemaksuja viritellään. Aamu-tv. Yle uutiset. Viitattu 4.2.2017 <http://yle.fi/uutiset/3-8658576>

Eduskunta 2016. Liikenne- ja viestintävaliokunta hyväksyi mietinnön kaupallisista tavarankuljetuksista. Viitattu 30.11.2016 [https://www.eduskunta.fi/FI/tiedotteet/Sivut/Tavarankuljetus\\_kabotaasi\\_liv\\_20160609.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/tiedotteet/Sivut/Tavarankuljetus_kabotaasi_liv_20160609.aspx)

Euroopan Parlamentti 2017. Faktatietoja Euroopan unionista. Maantieliikenne: kansainväliset ja kabotaasikuljetukset. Viitattu 13.3.2017 [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/fi/displayFtu.html?ftuld=FTU\\_5.6.3.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/fi/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.6.3.html)

Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetus N: o 1072/2009. Viitattu 10.1.2017 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1072&from=en>.

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 6a §:n muuttamisesta HE 143/2015

Heiskanen, T. 2017. Kaukokiito Oy, Oulu. Toimitusjohtajan haastattelu 1.3.2017.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2004. Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Helsinki University Press

Kananen, J. 2008. Kvali: Kvalitatiivisen tutkimuksen teoria ja käytänteet. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kaukokiito Oy 2017. Yritys. Viitattu 6.3.2017 <http://www.kaukokiito.fi/#p/yleisesti/yleista>.

Kuljetusala 2017. Suomi elää pyörillä. Viitattu 7.3.2017 <http://www.kuljetusala.com/fin/kuljetusala/>

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 21.7.2006/693

Laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä 22.12.2006/1233

Liikennejärjestelmä 2017. Talous. Logistiikkakustannukset. Viitattu 20.4.2017 <http://liikennejarjestelma.fi/talous-ja-tehokkuus/kustannukset/liikenteen-haittakustannukset/>

Liikenne- ja viestintäministeriö 2008. Viitattu 7.12.2016 <http://www.lvm.fi/-/kabotaasi-suomessa-820305>.

Logistiikan Maailma 2017. Maantiekuljetukset. Viitattu 17.1.2017 <http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/>

Logistiikkayritysten Liitto ry. 2016. Toimintakertomus 2015. Viitattu 7.3.2017 <http://www.logistiikkayritykset.fi/media/tietoa-meista/160405-toimker-2015-valmis.pdf>

Logistiikkayritysten Liitto ry. 2017. Tietoa meistä. Viitattu 21.3.2017 <http://www.logistiikkayritykset.fi/tietoa-meista.html>

Luukka, T. 2016. Kotimaa. Kuljetukset vapautuvat kansainväliselle kilpailulle – Sdp: ”Kuolinisku suomalaiselle kuljetusalalle”. Helsingin Sanomat 9.6.2016. Viitattu 5.12.2016 <http://www.hs.fi/kotimaa/art-2000002905445.html>

Nikula, P. 2015. Ulkomaiset rekat vyöryvät suomeen. Kauppalehti 20.3.2015. Viitattu 5.12.2016 <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/ulkomaiset-rekat-vyoryvat-suomeen/FPGYNTvL>

Nortio, J. 2017. Kabotaasi uhkaa huoltovarmuutta. Osto & Logistiikka 1/2017, 28.

Poliisi 2017. Turvallisuus ja valvonta. Liikenneturvallisuus. Raskaan liikenteen valvonta. Viitattu 19.3.2017 [http://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/raskaan\\_liikenteen\\_valvonta](http://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/raskaan_liikenteen_valvonta)

Rekan ohjaamon vankina 2015. Dokumentti. Toim. Jonna Nupponen. Yle Fem, Spotlight.

Ruusuvuori, J. & Tiittula, L. 2009. Haastattelu: Tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus. Jyväskylä: Gummerus

Soave, P. 2015. Euroopan Parlamentti. Viitattu 24.11.2016 [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/fi/displayFtu.html?ftuld=FTU\\_5.6.3.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/fi/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.6.3.html).

SKAL 2017. Kansallinen edunvalvonta. Maanteiden tavaraliikenne Suomessa. Viitattu 19.3.2017 [https://www.skal.fi/edunvalvonta/kansallinen\\_edunvalvonta/skal\\_n\\_kummiyrittajat\\_kansanedustajille/maanteiden\\_tavaraliikenne\\_suomessa](https://www.skal.fi/edunvalvonta/kansallinen_edunvalvonta/skal_n_kummiyrittajat_kansanedustajille/maanteiden_tavaraliikenne_suomessa)

SKAL 2017. Tietoa meistä, SKAL pähkinänkuoressa. Viitattu 21.3.2017 [https://www.skal.fi/tietoa\\_meista/skal\\_pahkinankuoressa](https://www.skal.fi/tietoa_meista/skal_pahkinankuoressa)

Tilastokeskus 2017a. Tietoa tilastoista. Käsitteet. Viitattu 16.11.2016 <http://www.stat.fi/meta/kas/kabotaasi.html>

Tilastokeskus 2017b. Tilastot. Taulukot. Tieliikenteen tavarankuljetukset Viitattu 3.4.2017 <http://www.stat.fi/til/kttav/tau.html>



Trafi 2017. Tieliikenne. Luvat ja hyväksynnät. HCT-rekat. Viitattu 3.4.2017  
[https://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat\\_ja\\_hyvaksynnat/hct-rekat](https://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvaksynnat/hct-rekat)

Transval 2017. Palvelut, terminaalipalvelut. Viitattu 21.3.2017 <http://www.transval.fi/terminaalipalvelut>

Tulli 2016. Julkaisut ja esitteet. Viitattu 16.11.2016 [http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/julkaisut\\_ja\\_esitteet/tulliviesti/2014/AJuttu\\_22\\_2015\\_Kabotaasi/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/tulliviesti/2014/AJuttu_22_2015_Kabotaasi/index.jsp).

Tuontikuskit nälkäpalkalla 2015. Dokumentti. Toim. Eva Pursiainen. Yle Fem, Spotlight.

Venäläinen, P., Salmenkari, R., Koskimaa, R. & Niemi, P. 2008. Kabotaasi Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 26/2008. Viitattu 8.4.2017  
<http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78393/2608.pdf?sequence=1>

Vähälä 2017. Vähälä Logistics Oy. Yritys. Viitattu 6.3.2017 <http://www.vahala.fi/vahala-yhtiot>.

Vähälä, V. 2017. Vähälä Logistics, Oulu. Toimitusjohtajan haastattelu 3.3.2017.

## LIITTEET

Liite 1. Haastattelupyyntö

Liite 2. Haastattelun teemat

Liite 3. Haastattelurunko

Liite 1. Haastattelupyyntö

14.2.2017

Haastattelupyyntö

Olen 3. vuosikurssin liiketalouden opiskelija Lapin ammattikorkeakoulusta. Teen parhaillaan opinnäytetyötä, jossa tutkin kabotaasikuljetusten vaikutusta kuljetusyrityksiin.

Maantiekuljetusten kilpailun vapauttamiseen on mahdollisesti tulossa suuria muutoksia EU:n kabotaasilainsäädännön muutosten myötä. Etsin haastateltavakseni kuljetusalan ammattilaisia, joilla on asiantuntemusta ja tietoa kabotaasikuljetuksista sekä kuljetusalan kilpailutilanteesta Pohjois-Suomessa.

Olen kiinnostunut kuulemaan nimenomaan Teidän yrityksenne kokemuksista aiheesta ja suhtautumisestanne siihen. Pyydän saada haastatella yrityksenne edustajaa tutkimukseeni liittyen. Teen haastattelut mieluusti paikan päällä yrityksessänne helmi- maaliskuun aikana.

Aikaa haastatteluun on hyvä varata n. 30 min. Nauhoitan haastattelun tutkimuksen vuoksi, jos tämä sopii haastateltavalle. Kaikki haastattelussa kerrotut asiat säilyvät luottamuksellisena. Halutessanne yritys voidaan esitellä lopputyössäni myös anonymisti; esim. "Pohjois-Suomessa toimiva kuljetusalan yritys". Tai suostumuksellanne haastateltavan ja yrityksen nimellä.

Haastattelussa on kolme keskeistä aihealuetta: 1. Minkä verran yrityksellänne on tietoa kabotaasilainsäädännön tulevista muutoksista ja niiden mahdollisista vaikutuksista liiketoimintaan? 2. Miten yrityksenne kokee kabotaasin vaikuttavan omaan liiketoimintaansa juuri tällä hetkellä? 3. Minkälaista varautumista kabotaasikuljetusten kokonaan vapauttamiseen yrityksessänne on tehty?

Pidän tutkimusaiheittani erittäin kiinnostavana ja tärkeänä. Toivon, että myös Te koette niin ja olette kiinnostunut kertomaan minulle mielipiteenne.

Voitte ottaa minuun yhteyttä sähköpostitse, niin sovimme Teille sopivan haastatteluajan.

Ystävällisin terveisin,

Vesa Lämsä

Lapin ammattikorkeakoulu

Vesa.Lamsa2@edu.lapinamk.fi

## Liite 2. Haastattelun teemat

- Minkä verran yrityksillä on tietoa kabotaasilainsäädännön tulevista muutoksista ja niiden mahdollisista vaikutuksista liiketoimintaansa?
- Miten yritykset kokevat kabotaasin vaikuttavan omaan liiketoimintaansa nyt?
- Minkälaisia varautumisia kabotaasikuljetusten kokonaan vapauttamiseen yritykset ovat tehneet?

## Liite 3. Haastattelurunko

1. Henkilöstö määrä?
2. Kaluston määrä?
3. Minkä verran teillä on tietoa tulevista/ jo tulleista muutoksista kabotaasi lainsäädäntöön?
4. Onko aiheesta oltu yhteydessä/ SKAL / Logistiikka yritysten liitto/ tai joku muu?
5. Oletteko varautuneet/ottaneet lainsäädännön muutokset huomioon yrityksessänne (tulevaisuuden kannalta)?
6. Miten kabotaasi (sen asteittainen) vapautuminen on käytännössä vaikuttanut tähän mennessä?
7. Oletteko hävinnyt tarjouksia kabotaasin aiheuttaman hintakilpailun vuoksi?
8. Suoritatteko itse ulkomaan kuljetuksia/ Maat jonne kuljetetaan/ onko niissä tapahtunut muutoksia? (Tieto oman rahdin kulusta) Tuleeko kuljetuksia, jossa toinen suunta vajaa?
9. Onko kabotaasi lainsäädännön muutoksista (vapauttamisesta) ollut hyötyä?
10. Voisiko olla hyötyä kilpailun vapauttamisesta? (Tarjota omia kuljetuspalveluita ulkomaille?)
11. Liiketoiminnan tulevaisuuden näkymät? Onko irtisanottu? Onko palkattu lisää työntekijöitä?
12. Onko mielestänne kysytty/otettu huomioon kuljetusliikkeiden mielipiteitä?
13. Miten kuljetusliikkeiden kilpailukykyä voisi (hallinnollisesti) parantaa?