

# Kabotaasi Suomessa



Tekijät EP-Logistics Oy: Pirjo Venäläinen,		Julkaisun laji Raportti	
Raimo Salmenkari, Riku Koskimaa, Petri Niemi		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Kabotaasi Suomessa			
Tiivistelmä <p>Hankkeessa selvitettiin kabotaasikuljetusten nykytilaa ja kehittymisnäkymiä Suomessa. Kabotaasilla tarkoitetaan ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon suorittamaa kotimaan kuljetusta. EU:n viimeisten laajentumisten yhteydessä Suomi asetti uusille jäsenmaille siirtymäajan, jonka aikana niihin rekisteröidyt ajoneuvot voivat harjoittaa vain ns. yhdistettyjen kuljetusten kabotaasia.</p> <p>Selvityksessä kerättiin tietoa Suomen meri- ja maaraajan ylittävistä kuorma-autoliikenteestä. Kabotaasin määrää ja ominaisuuksia selvitettiin satamissa ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajien haastatteluilla. Lisäksi tehtiin sidosryhmähaastatteluja.</p> <p>Suomessa kabotaasikuljetukset ovat vuositasolla noin 11 miljoonaa tonnikipometriä, joka on 0,04 prosenttia Suomen kuorma-autoliikenteen suoritteesta. Kabotaasin rajoitusten poistuminen 1.5.2008 lisänee sitä jonkin verran, mutta määrä ei ole uhkaava Suomen kuljetuselinkeinon kannalta. Haastatteluissa kabotaasin merkittävää yleistymistä pidettiin epätodennäköisenä. Pienet kuljetusliikkeet tosin pelkäävät hintakilpailun lisääntymistä kabotaasin siirtymäajan päätyttyä.</p> <p>Perusteita kabotaasin käytölle ovat Suomessa ajoittain koettu kuljettajapula sekä kansainvälisten kuljetusten kasvu ja halu parantaa kuljetustehokkuutta. Kabotaasin käytön esteitä ovat mm. laillisen kabotaasin vaikea tulkittavuus, kabotaasin epäsäännöllisyysvaatimus, puuttuvat tietotekniset valmiudet kabotaasikuljetusten järjestämiseen sekä ulkomaisten, suomea osaamattomien kuljettajien heikompi palvelutaso alueet tunteviin suomalaisiin kuljettajiin nähden, Baltian kustannustason nousu ja Baltian kuljettajien kysyntä muilla kuin Suomen markkinoilla.</p> <p>Suuret, kansainväliset kuljetusliikkeet ovat valmiita vapauttamaan kabotaasikuljetukset täysin. Myös Euroopan parlamentti on ehdottanut kabotaasin vapauttamista vuoteen 2014 mennessä.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Tavaraliikenne, kabotaasiliikenne, kuljetusala, ulkomaiset ajoneuvot			
Muut tiedot Yhteyshenkilö / LVM Jari Gröhn			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 26/2008		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkajulkaisu)	ISBN 978-952-201-747-5 (painotuote) 978-952-201-748-2 (verkkajulkaisu)
Kokonaissivumäärä (painotuote) 74	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare EP-Logistics Oy: Pirjo Venäläinen,		Typ av publikation <b>Rapport</b>	
Raimo Salmenkari, Riku Koskimaa, Petri Niemi		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Cabotage i Finland			
Referat <p>Syftet med utredningen är att klarlägga cabotagetransporternas nuläge och utvecklingsutsikter i Finland. Med cabotagetransporter avses inrikestransporter utförda av fordon som är registrerade utomlands. I samband med EU:s senaste utvidgningar införde Finland en övergångstid för de nya medlemsstaterna, under vilken tid i dessa stater registrerade fordon endast får bedriva s.k. kombinerade transporter. I utredningen kartlades lastbilstrafik som överskred Finlands sjö- eller landgräns. Cabotagetransporternas mängd och egenskaper klarlades genom att intervjua i utlandet registrerade fordons chaufförer. Dessutom intervjuares intressentgrupper.</p> <p>Finlands cabotagetransporter på årsnivå till 11 milj. tonkm, vilket motsvarar 0,04 % av Finlands lastbilstrafiksprestation. Upphörandet av restriktionerna för cabotage 1.5.2008 torde leda till en viss ökning av denna, men mängden hotar inte Finlands transportnäring. Enligt intervjuerna ansågs en betydande cabotageökning vara osannolik. Små transportföretag hyser dock farhågor för en ökad priskonkurrens vid övergångstidens slut.</p> <p>Motiv för utnyttjande av cabotage är den i Finland tidvis upplevda chaufförsbristen, samt ökningen av internationella transporter och önskan att förbättra transporteffektiviteten. Hinder för användandet av cabotage utgör bl.a. svårigheten att tolka vad som är laglig cabotage, tillfällighetskravet för cabotage, bristen på informationstekniska färdigheter för att arrangera cabotagetransporter, svag service av utländska chaufförer, som inte kan finska, i jämförelse med finska chaufförer som känner regionerna, ökningen av den baltiska kostnadsnivån och efterfågan på baltiska chaufförer inom andra marknader än den finska.</p> <p>De stora internationella transportföretagen är beredda att helt frige cabotagetransporterna. Även Europa parlamentet har föreslagit en frigivning av cabotagetransporter senast år 2014.</p>			
Nyckelord Godstrafik, kabotagetrafik, transportnäring, utländska fordon			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Jari Gröhn			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 26/2008		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-747-5 (trycksak) 978-952-201-748-2 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 74	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors EP-Logistics Oy: Pirjo Venäläinen,		Type of publication Report	
Raimo Salmenkari, Riku Koskimaa, Petri Niemi		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Cabotage in Finland			
Abstract <p>This study analysed the current state and development prospects of cabotage transports in Finland. Cabotage transport is domestic transport undertaken by a haulier registered in another country. With the latest enlargements of the EU, Finland started for the new Member States a transition period, during which the hauliers registered in those countries are only permitted to perform so called combined transport cabotage.</p> <p>During the study, information about the truck traffic over the Finnish border by sea and land was gathered. The volume and characteristics of cabotage were studied based on the interviews with foreign truck drivers as well as interest groups.</p> <p>Cabotage transports in Finland amounts to approximately 11 million tonnekilometres, that accounts for 0,04 % of the total road freight volume in Finland. Lifting of restrictions on cabotage on 1<sup>st</sup> May 2008 is anticipated to increase cabotage in some extend, but the volume is not threatening Finnish transport business. Still, small transport companies are afraid of increasing price competition after the end of the transition period.</p> <p>The reasons for using cabotage are occasionally experienced lack of truck drivers in Finland, growth of international transports and the willingness to increase transport efficiency. Factors hindering the usage of cabotage are among others unclear definition of legal cabotage, temporary nature of cabotage, lack of information technology required for managing cabotage transports, poorer service level of foreign, non-Finnish speaking drivers when compared with domestic drivers, increase in cost level in the Baltic States as well as demand for drivers from the Baltic States in other transport markets than Finland.</p> <p>Large, international transport companies are ready to fully open the cabotage. Also the European Parliament has proposed liberalisation of cabotage by the year 2014.</p>			
Keywords Freight traffic, cabotage traffic, transport business, foreign vehicles			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Jari Gröhn			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 26/2008		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-747-5 (printed version) 978-952-201-748-2 (electronic version)
Pages, total (printed version) 74	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

## Esipuhe

Kabotaasi eli yhteen maahan rekisteröidyllä ajoneuvolla tehty toisen maan kotimaan kuljetus vapautettiin Euroopan unionissa rajoitetusti vuonna 1994. Kabotaasin rajoittamisella on haluttu suojata jäsenmaiden kansallisia kuljetusmarkkinoita.

Euroopan unionin vuoden 2005 laajentumisen yhteydessä Suomi asetti uusien jäsenmaiden ajoneuvoille rajoituksen, jonka mukaan ne saavat suorittaa kabotaasia vain yhdistettyjen kuljetusten osana. Tämä rajoitus poistui 1.5.2008. Euroopan parlamentin mietinnössä helmikuussa 2008 on ehdotettu, että kabotaasi vapautettaisiin kokonaan vuoteen 2014 mennessä.

Tämän selvityksen tavoitteena oli selvittää kabotaasikuljetusten nykytilaa Suomessa sekä arvioida kabotaasin kehitysnäkymiä kabotaasia koskevien rajoitusten poistuessa. Selvitys toteutettiin tammi-huhtikuussa 2008.

Selvityksen toteutuksesta vastasi EP-Logistics Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Pirjo Venäläinen ja muina asiantuntijoina Raimo Salmenkari, Riku Koskimaa ja Petri Niemi. Satamien ajoneuvojen tunnistusjärjestelmien tietojen keruusta ja käsittelystä vastasi Visy Oy, jonka vastuuhenkilönä oli Petri Granroth. Satamissa toteutetuista kuljettajien haastatteluista vastasi Taloustutkimus Oy, jossa työn vastuuhenkilöinä olivat Jorma Puttonen ja Domna Repo.

Selvitystyötä ohjasivat liikenne- ja viestintäministeriöstä yli-insinööri Jari Gröhn, liikenneneuvos, johtava asiantuntija Lassi Hilska ja hallitusneuvos Jorma Hörkkö.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää lämpimästi selvityksen toteutukseen merkittävällä panoksella osallistuneita tullia, satamia, yrityksiä ja järjestöjä.

Helsingissä 2.5.2008

Yli-insinööri

Jari Gröhn

## **Yhteenveto**

Tieliikenteen kabotaasikuljetusten määrä Suomessa on vuositasolla noin 11 miljoonaa tonnikilometriä. Kabotaasi keskittyy lähinnä Etelä-Suomeen suuryksikkösatamien läheisyyteen. Vuonna 2007 kuorma-autoliikenteen suorite Suomessa oli 25 962 miljoonaa tonnikilometriä, josta kabotaasin osuus oli alle 0,04 %. Kabotaasi ei siis muodosta uhkaa suomalaiselle kuljetuselinkeinolle.

Kabotaasikuljetukset liittyvät Suomessa pääosin kansainvälisiin kuljetusvirtoihin. Sidosryhmähaastattelussa tuli ilmi myös tapauksia, joissa kabotaasia epäillään tehtävän Suomessa laittomasti.

Kabotaasia harjoitetaan Suomessa sellaisilla Itämeren alueen ajoneuvoilla, jotka käyvät Suomessa tiheästi. Puolet kabotaasia harjoittavista kuljettajista tekee kabotaasikeikkoja Suomessa vähintään 11 kertaa vuodessa. Kabotaasin harjoittaminen vaatii ulkomaiselta kuljettajalta paikallistuntemusta ja kontakteja.

Kabotaasikuljetuksia koskevien rajoitusten poistuminen uusilta EU-jäsenmailta tulee lisäämään jossain määrin lähinnä baltialaisten kuljetusliikkeiden kabotaasia Suomessa. Kuljetusmäärän kasvun ei uskota olevan suuren, mutta hintakilpailua arvellaan syntyvän jossain määrin. Se vaikuttanee joihinkin pieniin suomalaisiin kuljetusyhtiöihin. Hintakilpailun merkitystä vähentävät kuitenkin monet tekijät (tilapäisten kuljetusten järjestely on hankalaa, ulkomainen suomea osaamaton kuljettaja ei ole yhtä tehokas kuin alueet tunteva suomalainen kuljettaja, asiakaspalvelusyistä halutaan käyttää suomea osaavia kuljettajia jne.).

Suuremmat kuljetusliikkeet Suomessa eivät näe uusien jäsenmaiden kabotaasin vapauttamista uhkana. Päinvastoin ne näkevät, että kabotaasi voi helpottaa Suomen ajoittaista ja mahdollisesti pahenevaa kuljettaja- ja kalustopulaa. Kansainvälisesti toimivissa yrityksissä kabotaasi nähdään oman liiketoiminnan ja kuljetuskustannusten optimoinnin mahdollisuutena.

Kansainvälisiä kuljetus- ja huolintaliikkeitä kiinnostaa Euroopan unionissa valmisteilla oleva kabotaasin määritelmän ja pelisääntöjen täsmentäminen. Selkeiden sääntöjen myötä voidaan välttää tahaton laitton kabotaasi ja toisaalta kabotaasikuljetukset voidaan nykyistä tehokkaammin sisällyttää osaksi kuljetusten suunnittelua. Kansainvälisillä kuljetusliikkeillä on Baltian maissa tytäryhtiöitä, joiden ajoneuvoja kulkee Suomessa yhä enemmän, kun Baltian ja Suomen välinen kauppa kasvaa. Kabotaasin pelisääntöjen täsmentäminen voi lisätä myös Länsi-Euroopan ajoneuvojen kabotaasia Suomessa. Osa yrityksistä olisi valmis vapauttamaan kabotaasikuljetukset kokonaan, kuten Euroopan parlamentin mietinnössä helmikuussa 2008 on ehdotettu.

## Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	4
1.1	Tausta ja tavoitteet .....	4
1.2	Toteutus ja menetelmät .....	4
2	Kabotaasin nykytila ja potentiaali Suomessa .....	6
2.1	Kabotaasia koskeva lainsäädäntö.....	6
2.2	Kabotaasikuljetukset Euroopan unionissa .....	6
2.3	Kabotaasikuljetusten potentiaali Suomessa .....	8
2.4	Ulkomaisten kuljettajien haastattelut satamissa .....	9
3	Kabotaasikuljetusten kehittämiseen vaikuttavat tekijät .....	11
3.1	Kuljetusmäärät ja suuryksiköt.....	11
3.2	Muut tekijät.....	14
3.2.1	Lainsäädännölliset ja kustannustekijät .....	14
3.2.2	Kuljetusmarkkinoihin ja markkinahintoihin liittyvät tekijät .....	15
3.2.3	Muihin kuljetusratkaisuihin liittyvät tekijät .....	15
3.2.4	Kuljetustasapainoon liittyvät tekijät .....	16
3.3	Sidosryhmien haastattelut .....	17
4	Suomen kabotaasikuljetusten volyymi ja ominaisuudet.....	23
	Lähteet .....	25
	Haastattelut .....	27
	Liitteet.....	28
	Liite 1. Kuljettajien haastattelulomake .....	28
	Liite 2. Sidosryhmähaastattelujen runko .....	31
	Liite 3. Kabotaasikuljetukset Euroopan unionissa .....	32
	Liite 4. Suomen rajat ylittävä kuorma-autoliikenne .....	40
	Liite 5. Ulkomaisten kuorma-autojen kuljettajien haastattelut satamissa .....	49

## 1 Johdanto

### 1.1 Tausta ja tavoitteet

Kansainvälisen liikenteen kuljetukset vapautuivat Euroopan unionin jäsenmaissa vuonna 1992. Kabotaasikuljetukset eli yhdessä jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon suorittamat toisen jäsenmaan rajojen sisäiset kuljetukset avattiin puolestaan vuonna 1994.

Kansainvälisiin kuljetuksiin liittyy usein kuljetusten epätasapainoa, jolloin ajoneuvon toinen kuljetussuunta on tyhjä tai vajaa. Kabotaasikuljetusten sallimisella haluttiin vähentää vajaita kuljetuksia ja siten parantaa kuljetusten taloudellisuutta ja ekologisuutta. Kabotaasikuljetukset ovat kuitenkin sallittuja ainoastaan väliaikaisesti, jotta ne eivät uhkaisi kabotaasimaan omia kotimaan kuljetusmarkkinoita.

Euroopan unionin vuoden 2005 laajentumisen yhteydessä eräille uusille jäsenmaille (Latvia, Liettua, Puola, Slovakia, Tšekki, Unkari ja Viro) asetettiin siirtymäaika, jonka aikana kyseisiin maihin rekisteröidyt ajoneuvot voivat suorittaa toisessa EU-jäsenmaassa kabotaasikuljetuksia vain rajoitetusti.

Suomen kabotaasikuljetukset kiinnostavat todennäköisesti eniten naapurimaiden eli Viron, Ruotsin ja Norjan kuljetusliikkeitä. Venäläiset ajoneuvot eivät saa suorittaa kabotaasikuljetuksia Suomessa. Viron ja muiden Baltian maiden kabotaasisiirtymäaika päättyi vappuna 2008. Kyseisten maiden omat kuljetusmarkkinat ovat pienet ja kuljetusten kustannus- ja hintataso ovat Suomea matalammat. Lisääntyvän ulkomaankaupan myötä myös Suomen kabotaasimarkkinat lisännevät kiinnostusta.

Tämän selvityksen tavoitteena on kartoittaa Suomen kabotaasikuljetusten nykytilaa sekä arvioida, miten uusien EU:n jäsenmaiden kabotaasia koskevan siirtymäajan päättymisen tai muut tekijät vaikuttavat Suomen kabotaasikuljetusten määrään ja rakenteeseen sekä tästä mahdollisesti seuraavaan ”vakavaan markkinahäiriöön”.

### 1.2 Toteutus ja menetelmät

Työ toteutettiin kuudessa vaiheessa:

- katsaus kabotaasia koskevaan lainsäädäntöön ja määräyksiin sekä niihin ennakoituihin muutoksiin
- kirjallisuus- ja tilastselvitys kabotaasi- ja kabotaasille potentiaalisista kuljetuksista EU:ssa ja Suomessa
- ajoneuvojen rekisteröintimaiden selvitys satamissa
- ulkomaisten ajoneuvojen kuljettajien haastattelut satamissa
- sidosryhmien haastattelut kabotaasikuljetusten näkymistä
- analyysit ja johtopäätökset.

Yhteenveto työn vaiheista ja menetelmistä on kuvattu myös seuraavassa kaaviossa (Kuvio 1).



Kuvio 1. Selvityksen vaiheet ja menetelmät.

## 2 Kabotaasin nykytila ja potentiaali Suomessa

### 2.1 Kabotaasia koskeva lainsäädäntö

Kabotaasikuljetukset määriteltiin Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa 3118/93 ja kabotaasi vapautui Euroopan unionissa vuonna 1994. Kabotaasin tavoitteena on parantaa Euroopan kuljetustehokkuutta vähentämällä tyhjiä tai vajaita kuljetuksia kansainvälisten kuljetusten yhteydessä. Kabotaasi sallitaan kuitenkin vain tilapäisesti. Tilapäisyyden tarkemmasta määrittelystä on tehty ehdotus, koska määritelmän puute on koettu ongelmalliseksi sekä kabotaasikuljetusten hyödyntämisen että niiden valvonnan kannalta. Euroopan parlamentti on ehdottanut kabotaasi täyttä vapauttamista vuoteen 2014 mennessä.

Euroopan unionin viimeisten laajentumisten yhteydessä Suomi hyödynsi mahdollisuutta asettaa uusille jäsenvaltioille siirtymäaika Suomessa tehtäville kabotaasikuljetuksille. Tämä siirtymäkausi päättyi Latvian, Liettuan, Puolan, Tšekin, Unkarin, Slovakian ja Viron osalta 1.5.2008 sekä päättyi Romanian ja Bulgarian osalta 31.12.2009.

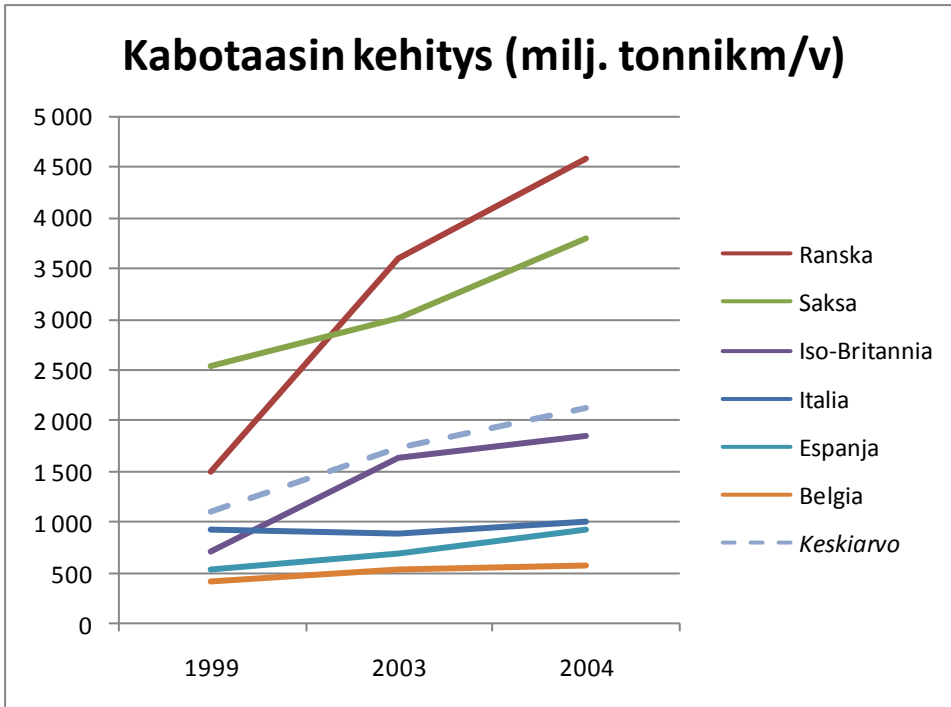
Kabotaasikuljetusten lainsäädännöllistä taustaa on kuvattu tarkemmin liitteessä 3.

### 2.2 Kabotaasikuljetukset Euroopan unionissa

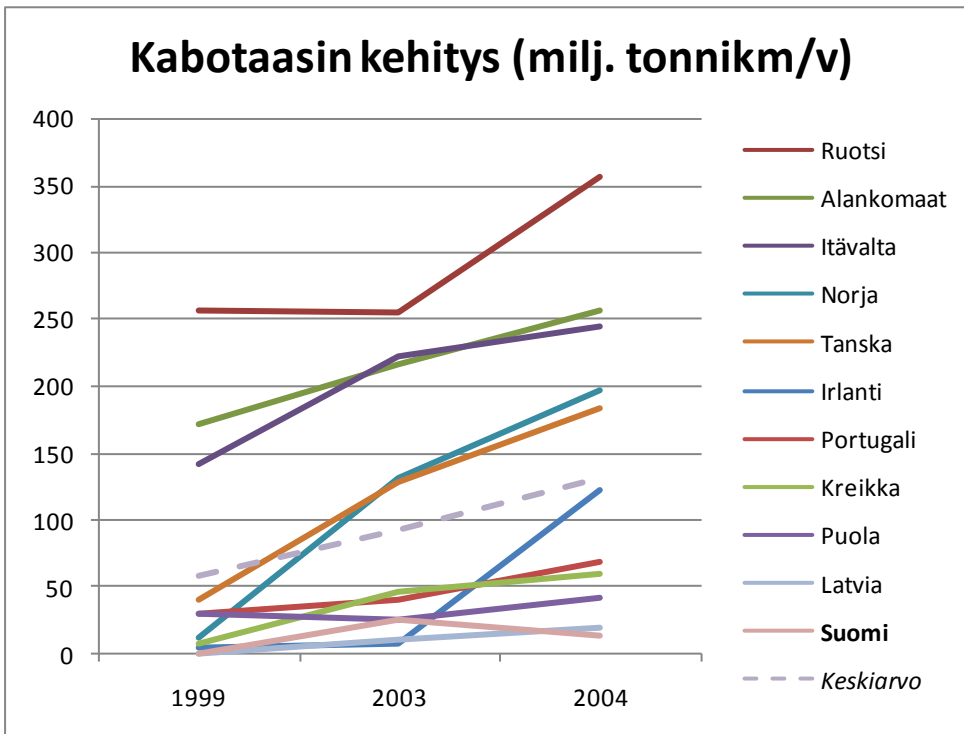
Euroopan unionin kabotaasikuljetuksia on selvitetty laajasti Euroopan komission selvityksessä (European Commission DG TREN, 2006). Kabotaasin osuuden EU:n kuorma-autokuljetusten kokonaismarkkinoista on arvioitu olevan 0,76 %. Kabotaasin määrä kuitenkin lähes kaksinkertaistui vuosien 1999 ja 2004 välillä (7,4:stä 13,8 miljardiin tonnikilometriin). Kabotaasilla on paikallista merkitystä varsinkin satamien ja raja-asemien lähialueilla.

Kabotaasikuljetuksia tehdään eniten Euroopan maantieteellisesti ja kuljetusvolyymeiltä suurissa maissa, jotka sijaitsevat alueen keskellä. Ranskan ja Saksan osuus EU-15-maiden kabotaasista on 60 %.

Kabotaasikuljetukset ovat keskimääräisesti kaksinkertaistuneet viidessä vuodessa sekä ”suurissa” että valituissa ”pienissä” EU:n kabotaasimaissa (Kuvio 2 ja Kuvio 3). Kummassakin ryhmässä kabotaasin kasvu on ollut suurinta kyseisen ryhmän suurimmilla kabotaasimailla. Tarkastelluista maista ainoastaan Suomen, Viron ja Tšekin kabotaasikuljetukset ovat vähentyneet.



Kuvio 2. Kabotaasikuljetukset ns. suurissa kabotaasimaissa (milj. tonnikm/v). Lähde: Eurostat, 2006.



Kuvio 3. Kabotaasikuljetukset valituissa ns. pienissä kabotaasimaissa (milj. tonnikm/v). Lähde: Eurostat, 2006.

Eurostatin (2008) arvioiden mukaan kabotaasin osuus kotimaan kuljetuksista Suomessa on vaihdellut 2000-luvulla välillä 0,0 % - 0,1 % (Taulukko 1). Vastaavana aikana Ruotsissa kabotaasin osuus on vaihdellut 0,7:n ja 1,5 %:n välillä.

**Taulukko 1. Kabotaasin osuus kotimaan kuljetuksista Suomessa ja Ruotsissa (% tonnikilometreistä).**  
Lähde: (Eurostat, 2008).

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Suomi	0,00	0,01	0,12	0,01	0,10	0,05	0,08
Ruotsi	0,84*	0,67	0,76	0,67	0,80	1,08	1,47

\* Tieto ilmoitettu vanhan direktiivin määritysten mukaisesti

Euroopan kabotaasimarkkinoita on kuvattu tarkemmin liitteessä 3.

### 2.3 Kabotaasikuljetusten potentiaali Suomessa

Suomen kabotaasikuljetusten potentiaalin arvioimiseksi kartoitettiin, miten paljon maan rajojen yli kokonaisuudessaan on kuorma-autoliikennettä, mikä on tästä ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen osuus ja mikä on niiden ajoneuvojen osuus, jotka voisivat Suomessa ylipäätään harjoittaa kabotaasia. Tarkastelu tehtiin erikseen Suomen satamien ja maarajojen osalta.

Suomen rajojen yli kulkee noin 1,6 miljoonaa kuorma-autoa (Taulukko 2). Suomen rajan ylittävän ajoneuvon rekisteröintimaa tilastoidaan ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä maarajaliikenteessä. Satamissa tilastoidaan ainoastaan meren yli kuljetettavien ajoneuvojen merikuljetuksen lähtö- tai kohdamaa.

Satamien kautta kulkevien ulkomaisten ajoneuvojen rekisteröintimaa selvitettiin satamissa tehtävillä ajoneuvoja automaattisesti tunnistavien porttijärjestelmien tiedoilla tai liikenne-laskennoilla. Suuri osa Suomen ja Venäjän rajan ylittävistä, potentiaalisesti Suomessa kabotaasia harjoittavista ajoneuvoista kulkee todennäköisesti Suomen satamien kautta. Tehdyissä haastatteluissa arvioitiin, että Norjan ja Ruotsin maarajojen kautta Suomessa tehtävä kabotaasi on vähäistä. Näin ollen satamiin painottuva tarkastelu antanee tarpeeksi luotettavan kuvan Suomen kabotaasikuljetuksista.

Suomen rajat ylittävää kuorma-autoliikennettä on kuvattu tarkemmin liitteessä 4.

**Taulukko 2. Rajat ylittävät kuorma-autovirrat Suomessa 2006/2007. Lähde: Tullihallitus 2007a ja 2007b sekä Merenkululaitoksen Martina-tietokanta.**

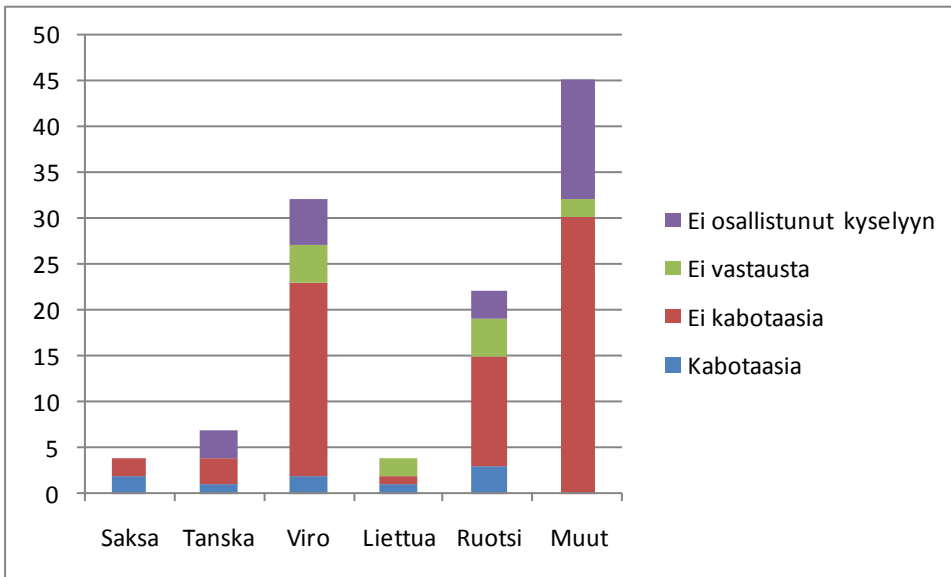
<b>Suomen merirajat ylittävä kuorma-autoliikenne</b>	
<i>Koko liikenne</i>	<b>479 935</b>
<b>Suomen maarajat ylittävä kuorma-autoliikenne (Ruotsi ja Norja)</b>	
<i>Koko liikenne</i>	<b>250 592</b>
Ruotsin ja Suomen rajan ylittävä	202 261
Norjan ja Suomen rajan ylittävä	48 331
<b>Suomen maarajat ylittävä kuorma-autoliikenne (Venäjän raja)</b>	
<i>Koko liikenne</i>	<b>894 278</b>
<i>Kabotaasille potentiaaliset ajoneuvot*</i>	21 923
Suomalaiset ajoneuvot*	209 148
Muut ajoneuvot*	663 208

\* Tyhjille ajoneuvoille on oletettu sama ajoneuvon rekisteröintimaan jakauma kuin kuormatuille ajoneuvoille

#### 2.4 Ulkomaisten kuljettajien haastattelut satamissa

Selvitystä varten haastateltiin Helsingin ja Turun satamissa ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajia. Haastattelujen toteutusta ja tuloksia on kuvattu tarkemmin liitteessä 5.

Haastatelluista 90:stä ajoneuvon kuljettajasta seitsemän kertoi tekevänsä kyseisen kuljetusmatkan yhteydessä kabotaasikuljetuksen ja lisäksi kaksi muuta kuljettajaa kertoi tehneensä kabotaasikuljetuksia Suomessa viimeisen vuoden aikana (Kuvio 4). Kabotaasia koskevaan kysymykseen jätti vastaamatta 12 haastateltua kuljettajaa.



**Kuvio 4. Kabotaasin harjoittaminen viimeisen 12 kk:n aikana ajoneuvon rekisteröintimaan mukaan (N=114).**

Havainnot Suomessa tehtävistä kabotaasikuljetuksista ovat haastattelujen perusteella seuraavat:

- kabotaasikuljetuksia tekevät Itämeren alueen ajoneuvot ja kuljettajat sekä uusista että vanhoista EU-jäsenmaista
- kabotaasikuljetuksia tekevät kuljettajat (ja muutkin ulkomaalaiset kuljettajat) asioivat Suomessa hyvin tiheästi ja käyttävät pääosin samaa ajoneuvoa
- kabotaasia harjoittavista kuljettajista viisi on suorittanut kabotaasikuljetuksen Suomessa vähintään 11 kertaa vuoden sisällä
- kabotaasikuljetukset ovat painottuneet pääkaupunkiseudulle, jossa on paljon kuljetusvolyymia
- kaikki kabotaasia harjoittaneet kuljettajat käyttivät haastattelun yhteydessä lyhyen matkan laivayhteyttä joko Tallinnaan tai Tukholmaan
- kukaan haastatteluista kuljetusyrittäjistä ei ollut harjoittanut kabotaasia.

Koska kabotaasikuljetuksia tehneiden kuljettajien määrä oli alle kymmenen, vastauksista tehtiin johtopäätöksiin tulee suhtautua varovasti.

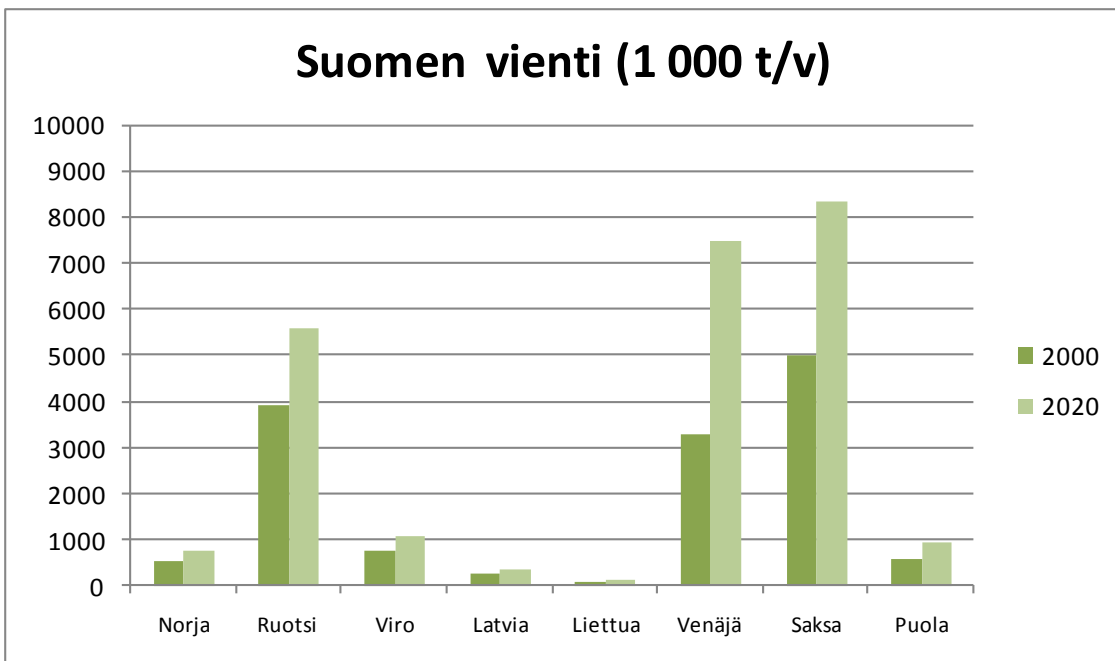
### 3 Kabotaasikuljetusten kehittymiseen vaikuttavat tekijät

Suomen kabotaasikuljetusten nykytilaan ja kehitysnäkymiin vaikuttavat mm. seuraavat tekijät:

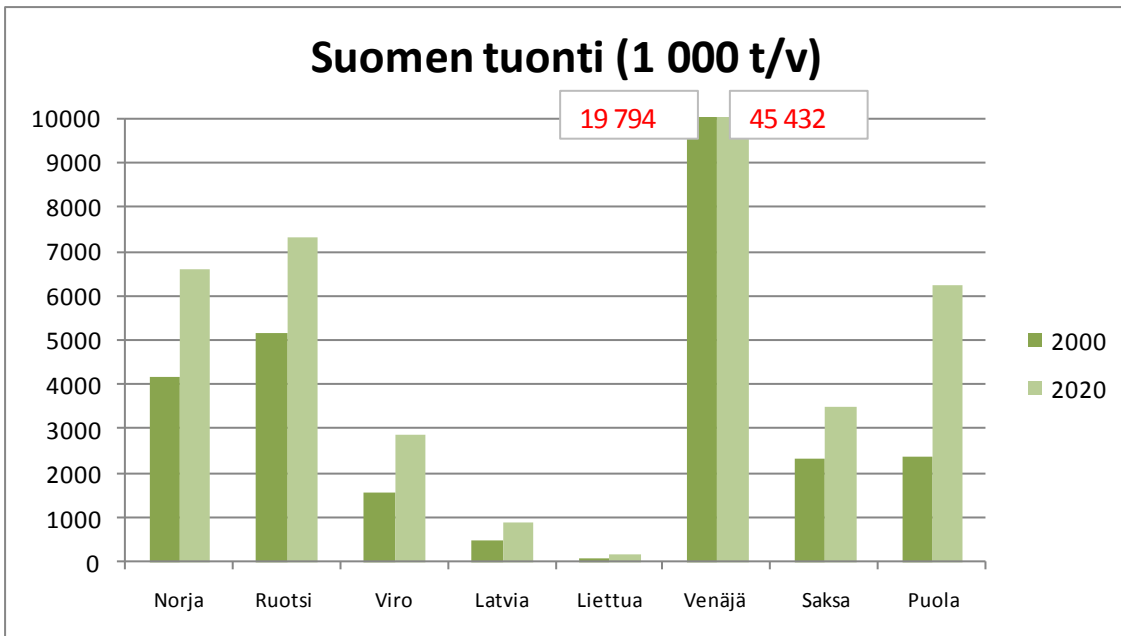
- kansainvälisen kaupan ja kuljetusten kasvu ja siten rajat ylittävän liikenteen kasvu
- suuryksikköliikenteen osuuden kasvu kansainvälisissä kuljetuksissa ja siten myös rajat ylittävän kuorma-autoliikenteen kasvu
- uusien EU:n jäsenmaiden matalammat kuljetuskustannukset
- kuljetusmarkkinoiden tilanne
- kuljetustasapaino.

#### 3.1 Kuljetusmäärät ja suuryksiköt

Tuoreessa viestiennusteessa (European Commission, 2007) Suomen Itämeren alueen vientikuljetusten arvioidaan kasvavan vuodesta 2000 vuoteen 2020 mennessä yli 80 %:lla ja tuontikuljetusten yli 120 %:lla. Venäjän osuus viennin kasvusta alueelle on 50 % ja tuonnin kasvusta 80 % (Kuvio 5 ja Kuvio 6). Ennusteessa ei erotella volyymeja tavaralajien tai kuljetusmuotojen mukaan, mikä helpottaisi kabotaasikuljetusten kehitysnäkymien arviointia. Esimerkiksi suuri osa Suomen tuonnista Puolasta on irtolastitavarana kuljetettavaa hiiltä.

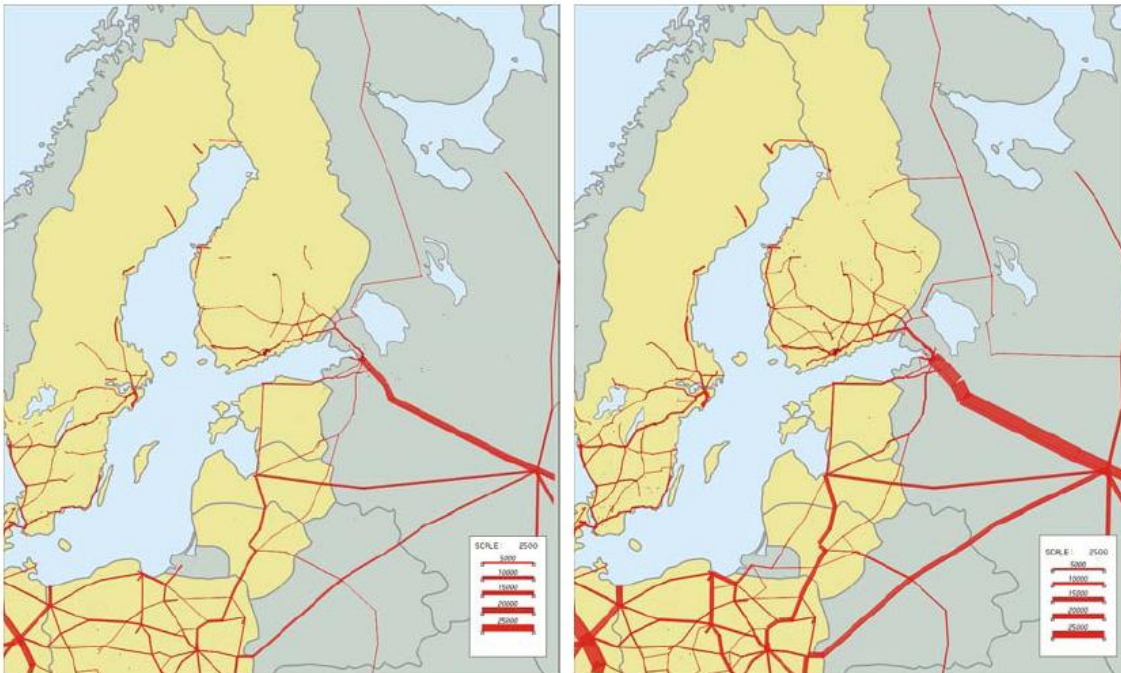


Kuvio 5. Suomen vienti vuosina 2000 ja 2020 Itämeren alueelle (1 000 t/v). Lähde: European Commission, 2007.



**Kuvio 6. Suomen tuonti vuosina 2000 ja 2020 Itämeren alueelta (1 000 t/v). Lähde: European Commission, 2007.**

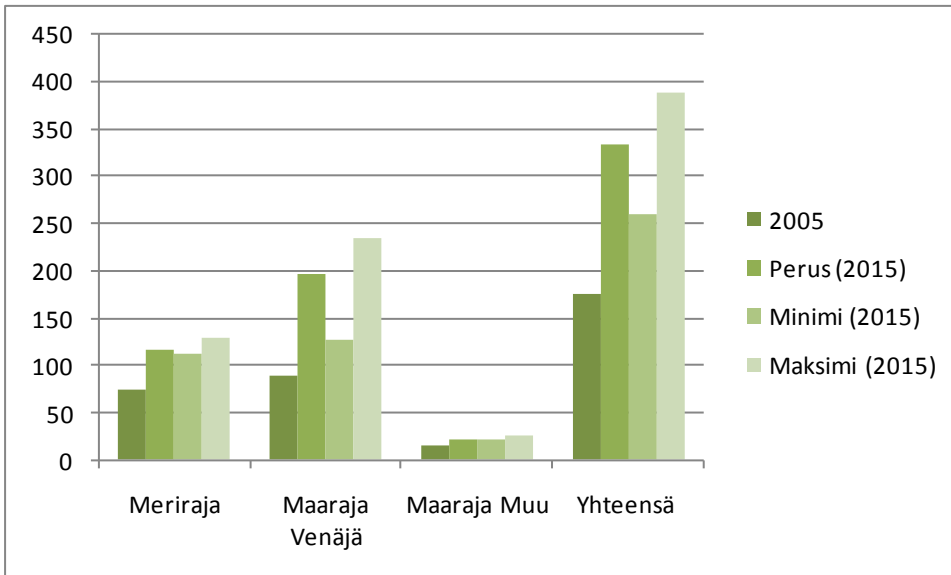
Kansainväliset maantiekuljetukset painottuvat Suomessa tällä hetkellä selvästi Turku – Helsinki – Vaalimaa -linjalle ja toisaalta Pori – Tampere – Nuijamaa -linjalle (Kuvio 7). Vuonna 2020 kansainväliset maantiekuljetusvirrat ovat laajentuneet, mikä lisää myös kabotaasikuljetusten todennäköisyyttä, jos ulkomaisten ajoneuvojen osuus kansainvälisestä liikenteestä pysyy vähintään nykyisellä tasolla.



**Kuvio 7. Kansainvälisten maantiekuljetusten alueellinen jakautuminen vuosina 2000 ja 2020 (1 000 t/v, poislukien alle 0,5 miljoonan tonnin tavaravirrat). Lähde: European Commission, 2007.**

Kabotaasikuljetusten kehittymiseen vaikuttavat Suomen ja ulkomaiden välisten **suuryksikkökuljetusten** kehitysnäkymät. Kansainvälisen kuorma-autoliikenteen kasvu lisää ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen käyntejä Suomessa. Muiden suuryksiköiden (varsinkin irtoperävaunujen) liikenteen kehittyminen lisää tarvetta yksiköiden siirtokuljetuksille satamista tai satamiin, mihin kabotaasi on varteenotettava ratkaisu.

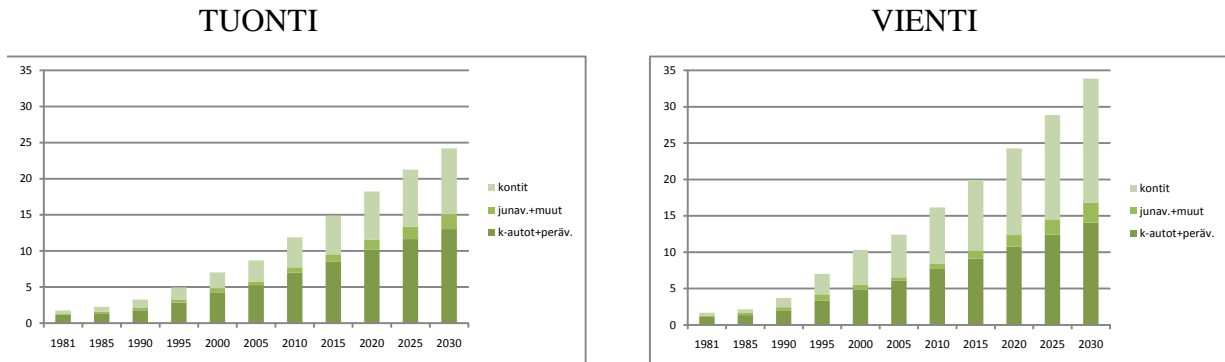
Ulkomaisten kaluston osuus Suomen teiden raskaan liikenteen suoritteesta on noin 6 %. Liikenne- ja viestintäministeriön (2007) julkaisemassa selvityksessä on esitetty arvio ulkomaisten kuorma-autojen liikenteen kehitymisestä Suomessa (Kuvio 8). Perustason ennusteessa ulkomaisten kuorma-autoliikenteen suoritteiden arvioidaan lähes kaksinkertaistuvan vuosien 2005 – 2015 välillä. Minimiskenaarionkin mukaan ulkomaisten ajoneuvojen suoritteiden on arvioitu kasvavan lähes 50 %. Skenaarioissa ei ole otettu huomioon kabotaasikuljetusten vaikutusta.



**Kuvio 8. Arvio ulkomaisten kuorma-autojen liikennesuoritteista 2005 ja kehitymisestä vuoteen 2015 ilman kabotaasin vaikutusta (miljoonaa tonnikilometriä vuodessa). Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö, 2007.**

Suuryksikköliikenteen kasvun taustalla on useita tekijöitä: arvokkaan tavaran osuuden kasvu kuljetuksissa, kuljetusten tiukkenevat aikatauluvaatimukset, yksiköiden nopea käsiteltävyys, suuryksiköiden hyvä suoja kuljetettavalle tavaralle ja nopeat roro-alusyhteydet. (vrt. Ratahallintokeskus, 2006; Liikenne- ja viestintäministeriö, 2005).

Suomen ulkomaan meriliikenteen suuryksikkökuljetusten ennustetaan lähes kolminkertaistuvan 60 miljoonaan tonniin vuoteen 2030 mennessä (Kuvio 9). Tällöin suuryksiköiden osuus ulkomaan merikuljetuksista kasvaa 25 %:ista reiluun 40 %:iin. (Merenkululaitos, 2006).



Kuvio 9. Ennuste suuryksikköliikenteen kehittymistä Suomen satamissa (milj. tonnia vuodessa).  
Lähde: Merenkululaitos, 2006.

### 3.2 Muut tekijät

#### 3.2.1 Lainsäädännölliset ja kustannustekijät

Kabotaasikuljetuksia saatetaan suosia niissä tilanteissa, joissa kabotaasia harjoittavan kuljetusyrityksen rekisteröintimaan alhaisempi kustannus- ja verotustaso mahdollistavat kabotaasimaata edullisemmat kuljetukset. Toisaalta useissa maissa on vero- ja muita etuja, joita voivat käytännössä hyödyttää vain ko. maassa rekisteröidyt ajoneuvot. Kabotaasikuljetuksia koskevat myös useat kabotaasimaan määräykset ja lainsäädäntö.

IRU:n vertailun mukaan Baltian maantiekustannusten ero muuhun EU:iin verrattuna johtuu lähinnä henkilöstökustannuksista (Taulukko 3). Tätä selvitystä varten tehdyissä sidosryhmähaastatteluissa todettiin, että myös henkilöstökustannukset ovat jo selvästi tulleet lähemmäksi EU-tasoa.

Taulukko 3. Vuosittaiset kustannukset kansainvälisessä liikenteessä 200 000 km vuodessa kulkevalle 20 tonnin kuorma-autolle (2001). Lähde: IRU lähteessä World Bank, 2005.

Euroa/vuosi	Viro	Latvia	Liettua	EU
Henkilöstö	11 500	13 000	12 000	56 600
Poistot	14 000	16 000	14 700	11 500
Verot/tietullit/lisenssit	6 600	7 500	7 000	2 400
Vakuutukset	2 100	2 300	2 200	3 000
Korot	2 500	2 800	2 600	3 600
Polttoaine	20 600	23 500	21 700	21 700
Renkaat	2 100	2 800	2 200	1 800
Korjaus ja huolto	1 700	1 900	1 700	4 800
Muut	20 600	12 200	13 900	15 600
<b>Yhteensä*</b>	<b>81 700</b>	<b>82 000</b>	<b>78 000</b>	<b>121 000</b>

\* Laskelmaan ei ole sisällytetty yleiskustannuksia

### 3.2.2 Kuljetusmarkkinoihin ja markkinahintoihin liittyvät tekijät

Keski-Euroopan kabotaasikuljetusmarkkinoilla on tyypillistä, että pienten maiden kuljetusliikkeet tarjoavat kabotaasikuljetuksia isoissa maissa. Tähän vaikuttaa paitsi kabotaasimaiden markkinoiden volyymi myös maiden alueellinen koko, jolloin kuljetusmatkat ovat pidempiä ja tarjoavat kannattavamman markkinan kabotaasikuljetuksille. Suositut kabotaasimaat sijaitsevat Euroopan keskiosissa, joissa on paljon läpimenokuljetuksia eri markkinoille.

Suomen kabotaasimarkkinoiden kiinnostavuutta vähentävät Suomen pienet kuljetusmarkkinat ja ohuet tavaravirrat. Pitkät kuljetusmatkat puolestaan tukevat kiinnostusta kabotaasia kohtaan.

Baltiassa kuljetusala on väestömäärään nähden merkittävä elinkeinosektori (Taulukko 4). Varsinkin Venäjän transitovirroista vahvasti hyötyvä Liettua työllistää suuren osan väestömäärästään kuljetussektorilla.

**Taulukko 4. Työntekijöiden määrä maantierahdin kuljetuspalveluissa vuonna 2004. Lähde: Eurostat (2007a).**

<b>Maa</b>	<b>Maantierahdin kuljetuspalvelualan työntekijät</b>
Saksa	285 000
Viro	13 000
Latvia	14 000
Liettua	28 000
Puola	200 000
Suomi	39 000
Ruotsi	67 000
<b>EU-25</b>	<b>2 600 000</b>
Norja	27 000

Baltian kuljetusmarkkinoilla muodostui ylikapasiteettia, kun transitoliikenteen kasvuarviot eivät toteutuneet. Tämä heikensi alan kannattavuutta ja hintatasoa. Alan yritykset toimivat yhä useammin kansainvälisten kuljetusliikkeiden alihankkijoina. Länsimaiden markkinoiden saavutettavuutta parantaa rajamuodollisuuksien poistaminen, mikä lisää kuljetustarjontaa ja siten madaltaa markkinahintoja (World Bank, 2005). Tätä selvitystä varten tehdyissä sidosryhmähaastatteluisa todettiin, että ylikapasiteettitilanne on ohitse ja baltialaiset kuljettajat tekevät paljon kuljetuksia Itä- ja Länsi-Euroopan markkinoilla.

### 3.2.3 Muihin kuljetusratkaisuihin liittyvät tekijät

Kabotaasikuljetukset on tarkoitettu lisäämään kuljetusketjujen taloudellisuutta ja tehokkuutta mutta vain poikkeuksellisenä ratkaisuna. Sekä lastinantajien että kuljetus-

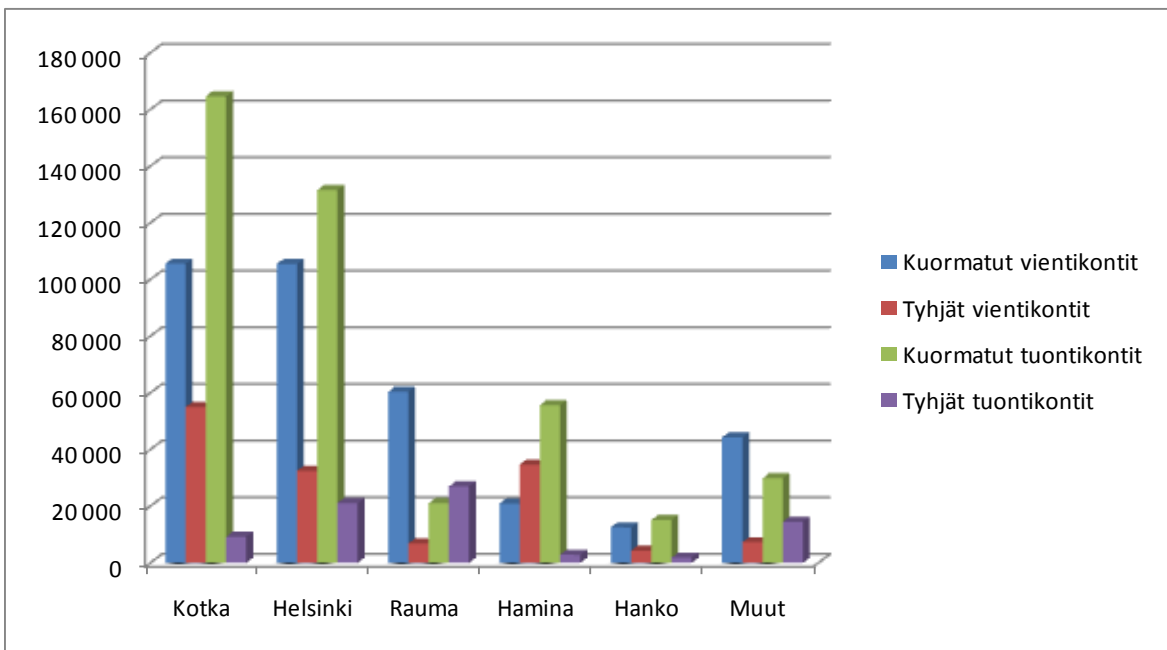
liikkeiden kannalta vain tilapäisesti sallitut kuljetukset ovat hankalia järjestää, jolloin niiden taloudellisuuskin heikkenee.

Yritykset voivatkin olla kabotaasia enemmän kiinnostuneita seuraavista kuljetusten taloudellisuutta ja tehokkuutta lisäävistä ratkaisuksista:

- ulkomaisten kuljettajien palkkaaminen kotimaisilla ajoneuvoilla ajettaviin kotimaan kuljetuksiin
- tytäryhtiön perustaminen kustannuksiltaan edullisempaan maahan
- ajoneuvojen ulosliputus edullisempaan maahan
- uusien ajoneuvojen hankinnan keskittäminen edullisempaan maahan.

### 3.2.4 Kuljetustasapainoon liittyvät tekijät

Kabotaasin kiinnostavuutta lisää kansainvälisten kuljetusten epätasapaino. Kuljetustasapaino vaihtelee paljon alueittain ja tavaralajeittain. Esimerkiksi Suomen satamien vienti- ja tuontikonteista 22 % oli tyhjiä vuonna 2007 (Kuvio 10). Tasapainoon vaikuttaa kuljetusliikkeiden kansainvälisyys ja kyky markkinoida ja etsiä kuljetuksia kumpaankin suuntaan. Kuljetusliike voi myydä kuljetuspalveluja pääsuuntaan edullisemmin, kun sillä on kuljetuksia myös vajaan suuntaan.



**Kuvio 10. Suomen satamien kautta kuljetetut kuormatut ja tyhjät kontit (konttia/vuosi, 2007). Lähde: Merenkululaitoksen Martina-tietokanta.**

### 3.3 Sidosryhmien haastattelut

#### **Haastattelujen toteutus**

Ulkomaisten kuljettajien haastattelujen lisäksi selvitystä varten haastateltiin huolinta- ja kuljetusalan yrityksiä ja liittoja (haastattelut on lueteltu raportin lopussa). Yrityksiä haastateltiin seitsemän ja alan liittoja kolme. Haastateltaviksi yrityksiksi valittiin merkittäviä kansainvälisten kuljetusten huolinta- ja kuljetusliikkeitä. Alan liitot olivat käyneet keskustelua kabotaasiteemasta jäsenyritystensä kanssa ennen haastatteluita, joten liittojen edustajat toivat haastatteluissa esiin myös jäsenkunnan näkemyksiä.

Sidosryhmähaastattelujen tavoitteena oli selvittää

- kabotaasikuljetusten nykyistä käyttöä Suomessa
- arvioita kabotaasikuljetusten kehittymisestä
- tekijöitä, jotka edistävät tai estävät kabotaasikuljetusten käyttöä nyt tai tulevaisuudessa.

Haastateltavien pienen määrän takia haastattelujen tavoitteena ei ollut luoda tarkkaa kuvaa kabotaasin määrästä. Haastattelut tehtiin kasvotusten tai puhelimitse liitteessä 2 esitetyn viitteellisen haastattelurungon pohjalta. Haastattelurungon teemoja täydennettiin vapaamuotoisella keskustelulla.

#### **Kabotaasikuljetusten nykytila**

Haastateltavat uskoivat Suomen nykyisten kabotaasikuljetusmäärien olevan pieniä. Haastatelluilla yrityksillä oli vähän tai ei ollenkaan omaa kabotaasikuljetusten käyttöä. Haastateltavilla oli muutenkin vähän tietoa Suomessa muuten harjoitettavasta kabotaasiliikenteestä. Huomiota olivat kiinnittäneet lähinnä laittomaksi epäilty kabotaasitapaukset. Suomessa toimivat kansainväliset kuljetus- ja huolintaliikkeet ovat usein kieltäneet kuljetusalihtankkijoiltaan muiden asiakkaiden kuljetukset, jolloin näillä liikkeillä on hyvä käsitys myös alihankkijoidensa tekemistä kuljetuksista. Joissakin kuljetus- ja huolintaliikkeissä sopimukset eivät sisällä muiden kuljetusasiakkaiden kieltä, eikä näissä tapauksissa mahdollisesta kabotaasiliikenteestä ole tietoa.

Kabotaasin uskotaan keskittyvän lähinnä pääkaupunkiseudun ja sen vaikutusalueen tienoille. Baltialaisten uskotaan jo jonkin verran harjoittavat kabotaasia Suomessa, vaikka satamissa tehdyissä haastatteluissa ei juuri tullut vastaan baltialaisten harjoittamaa kabotaasia.

#### **Kabotaasikuljetusten kehitysnäkymät**

Kabotaasirajoituksen poistamisen uusien EU:n jäsenmaiden kuljetusyrityksiltä uskotaan jossain määrin lisäävän erityisesti Baltiaan rekisteröityjen ajoneuvojen kabotaasia Suomessa. Muutoksen ei kuitenkaan uskota olevan kovin merkittävä. Kiinnostuneimpia

lienevät pienet tai keskisuuret kuljetusliikkeet, joiden mahdollisen hintakilpailun vaikutus kohdistuu lähinnä pieniin suomalaisiin kuljetusyrityksiin.

Kabotaasin vapautuminen kiinnostaa myös joitakin suuria kuljetus- ja huolintaliikkeitä, jotka toimivat kansainvälisesti ja voivat paremmin hyödyntää ulkomaisia resursseja tai alihankkijoita Suomessa.

Haastatellut uskovat, että kabotaasimääriin Suomessa vaikuttaa enemmän kabotaasin määritelmän täsmentäminen kuin uusien jäsenmaiden rajoitusten poistaminen. Nykyisen määritelmän puitteissa kabotaasia ei uskalleta harjoittaa, ettei tahattomasti syyllistytä laittomuuteen. Toisaalta kabotaasin tarkempi määritelmäkään ei lisää monen yrityksen kiinnostusta kabotaasiin syistä, joista kerrotaan seuraavassa.

### **Kabotaasikuljetusten käyttöä edistävät ja estävät tekijät**

Haastattelujen perusteella kabotaasikuljetusten käyttöä edistävät ja estävät tekijät voidaan jakaa muutamaaan pääluokkaan:

- kuljetuskysyntätekijät
- resurssitekijät
- kuljetusten järjestelytekijät
- kustannus- ja hintatekijät
- palvelutasotekijät
- lainsäädännölliset tekijät.

Kabotaasia eniten edistäviksi tekijöiksi mainittiin kuljettaja- ja kalustopulatilanteet sekä baltialaisten toistaiseksi suomalaisia edullisemmat kuljettajakustannukset.

Kabotaasikuljetusten käytön esteeksi mainittiin useimmiten Suomen ohuet ja Etelä-Suomeen painottuneet kuljetusvirrat, kabotaasin selkeän tulkinnan ja pelisääntöjen puuttuminen, resurssipula myös Baltian maissa, ulkomaisten kuljettajien käytön hankaluus Suomessa sekä epäsäännöllisten kabotaasikuljetusten vaikea kustannustehokas hyödyntäminen kotimaankuljetuksissa.

Kuljetuskustannusten nousu Baltiassa kaventaa kustannushyötyä suomalaisten kuljetusliikkeiden käyttöön nähden.

Kuten edellä mainittiin, erityisesti kabotaasin tulkinnan ja muiden määräysten täsmentyminen voivat herättää niiden yritysten kiinnostuksen, jotka kokevat kabotaasin hyödyntämisen laillisesti tällä hetkellä vaikeaksi.

### *Kuljetuskysyntä*

Suomen kuljetuskysyntä pysyy vahvana ja maassa on koettu ajoittaista kuljettaja- ja kalustopulaa esimerkiksi ajoneuvojen veromuutosten yhteydessä ja kesälomakausina. Kuljetuskysynnän kehitystä on tarkasteltu erikseen luvussa 3.1. Suomen ja Viron välinen

tiheä ja nopea alusliikenne paitsi luo merkittävän kuorma-autovirran Suomen ja Viron välille, mahdollistaa lyhyidenkin kabotaasikeikkojen toteuttamisen Suomessa kustannus-  
tehokkaasti.

Keski-Eurooppaan verrattuna Suomen kuljetusvirrat ovat kuitenkin ohuet ja saarimaisen sijainnin takia maassa ei ole merkittäviä läpikulkuvirtoja Venäjän transitoa lukuun ottamatta. Venäjän transitoliikenne on puolestaan vahvasti venäläisten kuljetusliikkeiden hallussa. Suomen ulkomaankuljetusten virrat ovat myös keskittyneet Helsinki – Turku – Tampere -akselille, jolloin kuljetusmatkat ovat liian lyhyitä, jotta kabotaasi tarjoaisi merkittävää kilpailuetua.

Baltialaisten kuljetusyritysten uskotaankin olevan kiinnostuneempia Länsi- ja Itä-Euroopan (esimerkiksi Saksan, Venäjän, Kazakstanin ja Ukrainan) kuin Suomen kuljetus-  
markkinoista.

#### *Resurssit*

Suomessa ajoittain koetun kuljettaja- ja kalustopulan takia kuljetusliikkeitkään eivät näe kabotaasikuljetuksia Suomessa uhkana, mikäli kabotaasi toteutetaan lain vaatimusten mukaisesti. Kuljettajapulan odotetaan pahenevan lähivuosina kuljettajien eläköitymisen myötä. Eräs haastateltu ehdotti, että kuljettaja- ja kalustopulatilanteissa voitaisiin käyttää poikkeusluvilla kabotaasikuljetuksia normaalia vapaammin.

Kabotaasin tuomat mahdollisuudet Suomen kuljettaja- ja kalustopulaan nähdään rajoitettuna, koska myös Baltiassa koetaan resurssipulaa. Baltialaisia kuljetusliikkeitä toimii paljon kansainvälisessä ja kabotaasiliikenteessä Itä- ja Länsi-Euroopan markkinoilla, joilla on selvästi Suomea suuremmat volyymit. Suomen läheisyys voisi olla keino houkutella varsinkin virolaisia kuljettajia tarvittaessa myös Suomen markkinoille.

Suomalaiset kuljetusyrietykset ovat perustaneet Baltiaan tytäryhtiöitä paikallisille markkinoille, mutta niiden ajoneuvoja voitaisiin tarvittaessa hyödyntää myös Suomen markkinoilla.

#### *Kuljetusten järjestely*

Epäsäännöllisten kabotaasikuljetusten hyödyntäminen kotimaan kuljetuksissa nähtiin käytännössä hyvin vaikeaksi, jolloin kabotaasista saatavat taloudelliset hyödyt voivat jäädä jopa järjestelyiden vaatimia kustannuksia pienemmiksi. Kuljetus- ja huolintaliikkeissä on usein eriytetty kotimaisten ja kansainvälisten kuljetusten järjestely ja ohjaus, jolloin vapaista ulkomaisista ajoneuvoista ei aina olla edes tietoisia. Kabotaasimäärien tulisi kasvaa huomattavasti, jotta kuljetusten ohjaukseen kannattaisi tehdä merkittäviä muutoksia. Kuljetusten järjestelyiden kannalta kabotaasiin sopisivat parhaiten Suomessa säännöllisesti käyvät kuljettajat, joiden käynti Suomessa voidaan ennakoida ja jotka oppivat tuntemaan paikalliset asiakkaat ja olosuhteet.

Isot kuljetus- ja huolintaliikkeet hankkivat merkittävän osan kuljetuksista pienemmiltä kuljetusyrittäjiltä, joiden kanssa tehdyissä sopimuksissa saatetaan kieltää kuljetus-sopimukset muiden asiakkaiden kanssa. Kuljetukset perustuvat muutenkin pitkiin sopimuskausiin, jolloin sopimusten ulkopuoliset irralliset kuljetukset voidaan kokea hankalaksi järjestää.

Tieto- ja viestintäteknologian kehittyminen ja ajoneuvokohtaisten päätteiden yleistyminen tukevat tulevaisuudessa myös yksittäisten kuljetusten ohjausta.

Internetissä toimivien kuljetuspörssien merkitys kabotaasimarkkinoille arvioitiin vähäiseksi. Turvallisuus- ja laatuksymysten takia kuljetuksia ei haluta antaa ennestään tuntemattomalle yritykselle. Puhtaasti kustannuspainotteisesti kuljetuksia ostava, pienen kuljetusvolyymin yritys voisi toki hyödyntää tätäkin keinoa.

#### *Kustannukset ja hinnat*

Baltialaisten kuljetusyrietysten Suomea alhaisemman hinta- ja kustannustason nähdään olevan tärkein syy siihen, miksi baltialaisten ajoneuvojen hyödyntämisestä kabotaasissa on kiinnostuttu. Kustannusero muodostuu lähinnä kuljettajien palkka- ja sosiaalikuljettajien palkkusta, jotka tosin nekin ovat nousseet viime vuosina merkittävästi. Palkkaeron arveltiin olevaan Suomeen verrattuna noin kolmannes tai enemmän. Myös vakuutusmaksut ovat Baltiassa Suomea edullisemmat. Kalustokustannukset ovat jo lähes Suomen tasolla ja polttoainekustannusten eroa voidaan hyödyntää Suomen puolella vain rajallisesti. Kaiken kaikkiaan baltialaisten kuljetusliikkeiden hintaeron arvellaan olevan 5 – 15 % suomalaisiin verrattuna. Kustannuseron arvellaan kaventuvan jatkossa lisää.

Suomen Baltiaa korkeampi hintataso voinee houkutella pienempiä ja keskisuuria baltialaisia kuljetusyrietyksiä, jotka haluavat kilpailla varsinkin hinnalla. Jotkut arvelivat aivan pienten yritysten olevan kiinnostuneita Suomen markkinoista. Toisaalta nähtiin, että Suomen markkinoille tulo vaatii yritykseltä jossain määrin markkinointi- ja kalustoresursseja. Hintakilpailuperusteisesti Suomen markkinoille tulevat haastavat eniten pienehköjä suomalaisia yrityksiä, joilla on tulijoita korkeammat kustannukset ja heikko kannattavuus. Länsieurooppalaisten kabotaasin Suomessa ei uskota lisääntyvän. Puola mainittiin mahdollisena kabotaasiyritysten lähtömaana.

Kuljettajapulasta ja osin kustannustekijöistä johtuen Suomessa on palkattu baltialaisia ja venäläisiä kuljettajia, mutta määrät ovat vielä pienet. Kuljettajapulan paheneminen voi kuitenkin lisätä kiinnostusta rekrytoida ulkomaisia kuljettajia.

Koska yhtenä merkittävänä kabotaasin käyttöperusteena pidetään Suomen kuljettaja- ja kalustopulaa, baltialaisten kuljetusliikkeiden alhaisempaa kustannus- ja hintatasoa ei pidetä kaikissa tapauksissa tärkeänä kysymyksenä. Yrityksille maksetaan normaalin markkinahinnan mukaisesti. Kansainvälisessä liikenteessä toimivat baltialaiset kuljetusliikkeet eivät itsekään välttämättä näe tarpeellisena hinnoitella Suomen kuljetuksia halvemmallalla.

Norjalaisten ja ruotsalaisten ajoneuvojen suorittamaa kabotaasia Pohjois-Suomessa ei pidetty kovinkaan merkittävänä, koska suomalaiset kuljetukset ovat edullisia verrattuna norjalaisiin ja ruotsalaisiin kuljetuksiin. Pohjoisen kuljetuksissa suomalaisten ajoneuvojen osuus on korkea ja pikimminkin suomalaiset harjoittavat kabotaasia Ruotsin ja Norjan puolella.

Kansainvälisesti toimivien kuljetus- ja huolintaliikkeiden motiivi kabotaasin käytölle on kuljetuskaluston käytön ja siten kuljetuskustannusten optimointi. Samalla vähennetään myös kuljetusten ympäristövaikutuksia. Toisaalta kabotaasin epäsäännöllisyyden vaatimus, kuljettajien heikompi paikallistuntemus ja suomalaisten käyttämiä moduuliyhdistelmiä pienemmät ajoneuvot heikentävät kabotaasin käytöstä saavutettavaa kustannushyötyä.

#### *Palvelutaso*

Ulkomaisten, suomea osaamattomien kuljettajien käyttöä kotimaan kuljetuksissa pidettiin usein laatu-, turvallisuus- ja varsinkin asiakaspalvelunäkökulmien takia jopa mahdottomana. Ulkomaisilta kuljettajilta puuttuu alue- ja kohdetuntemusta, mikä heikentää kuljetuksen luotettavuutta ja kabotaasista saatavaa kustannushyötyä.

Ulkomaisille ajoneuvoille arveltiin sopivan parhaiten sellaiset kuljetukset, jotka liittyvät kuljetus- tai huolintaliikkeiden sisäisiin ja välisiin kuljetuksiin (esimerkiksi kuljetukset terminaalien välillä tai irtoperien ja konttien noudot tai viennit satamiin). Ne kuljettajat, jotka käyvät säännöllisesti Suomessa, oppivat tuntemaan paikalliset olosuhteet.

Kaupan kuljetusten aikataulu-, hygieni- ja kielitaitovaatimukset ovat pääsääntöisesti liian tiukkoja kabotaasille. Sitä vastoin teollisuuden kuljetuksiin kabotaasin arveltiin sopivan (esimerkiksi teollisuuden omien toimipaikkojen väliset kuljetukset).

#### *Lainsäädäntö*

Kuten edellä jo mainittiin, kabotaasirajoitusten poistuminen uusilta EU-jäsenmailta tullee lisäämään jossain määrin kabotaasikuljetuksia Suomessa. Kabotaasin kasvun ei arvioitu kuitenkaan olevan merkittävä. Kilpailun lisääntymisellä voi olla vaikutuksia lähinnä pieniin kuljetusliikkeisiin varsinkin, jos kilpailu on hintapainotteista.

Kaikkein merkittävin syy siihen, ettei kabotaasikuljetuksia käytetä tällä hetkellä, on se, ettei kabotaasin epäsäännöllisyyden tulkinta ole selkeä. Epäsäännöllisyyden vaatimus itsessään tekee kabotaasikuljetusten kustannustehokkaan hyödyntämisen vaikeaksi ja toisaalta epäselvä tulkinta herättää pelkoa tahattomasta laittomasta kabotaasista. Yritykset kokevat, ettei niillä ole keinoja, millä ne voivat tarvittaessa todistaa tekevänsä vain lainmukaisia kabotaasikuljetuksia.

Euroopan komission valmisteleman kabotaasikuljetuksen tarkemman määritelmän uskotaan lisäävän kabotaasikuljetuksia enemmän kuin vappuna 2008 toteutunut kuljetusten vapautuminen. Silti silloinkaan ei uskota kabotaasikuljetusten merkittävästi lisääntyvän.

Merkittävää on se, mitä lainsäädäntöä, vaatimuksia ja sopimuksia kabotaasikuljetuksissa noudatetaan. Kabotaasikuljetuksilla tulisi olla samat pelisäännöt kuin muillakin kotimaan kuljetuksilla. Kabotaasin seurattavuuteen ja laillisuuden todentamiseen tulisi olla selkeät toimintamallit. Euroopan parlamentti on helmikuussa 2008 tehnyt näitä kysymyksiä koskevan ehdotuksen.

### **Kabotaasikuljetusten mahdolliset käyttötilanteet**

Kabotaasille mahdollisesti sopivia tilanteita ovat:

- kansainvälinen kuljetus, jonka toinen suunta tyhjä
- transitokuljetus, jonka toinen suunta tyhjä
- vajaa kansainvälinen kuljetus, jota täydennetään kotimaan kuljetuksella joko erikseen tai jo suunnitellun välilastauksen/-purun yhteydessä
- aluksen lähtöä odottaessa tehty kuljetus sataman lähialueella
- tyhjien perien täyttö asiakkaalla ja palautus paikalliseen hubiin
- kuljetus- tai huolintaliikkeiden toimipisteiden välinen liikenne, jossa ei olla kontaktissa loppuasiakkaaseen, jolloin asiakaspalvelutaso ei kärsi ja terminaali-alueet tunnetaan paremmin
- irtoperä- ja konttiliikenne (sataman ja kuljetusliikkeen terminaalin välillä tai sataman ja asiakkaan terminaalin välillä).

Haastatelluista osa uskoi, että kabotaasi liittyy vain kansainväliseen kuljetukseen. Jotkut näkivät, että voi syntyä myös puhtaasti kabotaasiin perustuvaa liikennettä. Yritys- ja reittikohtaisesti on eroa sillä, kannattaako kabotaasikuljetus tehdä vain täydelle kuormalle vai sopiiko se myös osalasteihin.

Osa uskoi kabotaasikuljetusten keskittyvän pääkaupunkiseudulle, jossa on suurimmat kuljetusvolyymit. Osa näki kabotaasin kannattavaksi vain, jos kuljetusmatka Suomessa on riittävän pitkä. Pääkaupunkiseudulla kabotaasia saatettaisiin käyttää jopa jakelukuljetuksiin. Pitkillä matkoilla kabotaasin uskottiin sopivan parhaiten teollisuuden kuljetuksiin.

#### 4 Suomen kabotaasikuljetusten volyymi ja ominaisuudet

Laaditun arvion (Taulukko 5) mukaan satamien kautta kulkevien ulkomaisten ajoneuvojen Suomessa suorittama kabotaasi on noin 11 miljoonaa tonnikilometriä vuodessa. Lisäksi kabotaasikuljetuksia tehdään hieman Norjan ja Ruotsin maarajat ylittävään liikenteeseen liittyen. Vuonna 2007 kuorma-autoliikenteen kuljetussuorite Suomessa oli 25 962 miljoonaa tonnikilometriä. Kabotaasi muodostaa tästä 0,04 %.

Laskelmalla saatu arvio Suomen kabotaasikuljetusten määrästä on pienempi kuin Eurostatin julkaisema arvio, jonka mukaan vuonna 2004 Suomen kabotaasikuljetukset olivat noin 14 miljoonaa tonnikilometriä. Vuonna 2005 kabotaasikuljetusten osuudeksi kotimaan kuljetuksista oli arvioitu 0,08 %. Laskelman karkeus huomioon ottaen arvioiden ero ei ole merkittävän suuri.

Suomen satamissa käy vuodessa arviolta 112 000 ajoneuvoa, jotka voisivat rekisteröinti- maansa puolesta harjoittaa kabotaasia Suomessa. Määrä koostuu paitsi välittömästi aluksilla Suomeen saapuvista tai Suomesta lähtevistä ajoneuvoista, myös satamissa muuten asioivista ajoneuvoista. Taulukosta 5 nähdään, että varsinkin Kaakkois-Suomen satamissa asioi virolaisia ajoneuvoja huomattavasti enemmän, kuin mitä näihin satamiin saapuu meritse kuorma-autoja. Toisaalta esimerkiksi Naantalissa satamassa käyvien ajoneuvojen määrä ei ole paljon suurempi kuin sataman kautta aluksilla kuljetettujen kuorma-autojen määrä.

Kabotaasia suorittavia ajoneuvoja arvioidaan olevan vuosittain noin 10 000. Näistä vajaat 4 000 tulee Suomeen Turun ja Naantalien satamien kautta, noin 5 000 Helsingin sataman kautta ja vajaat 1 000 Kaakkois-Suomen satamien kautta.

Haastattelujen perusteella ei voi tehdä pitkälle vietyjä johtopäätöksiä siitä, mihin maihin rekisteröidyillä ajoneuvoilla kabotaasia tehtäisiin eniten. Tämän takia laskelmassa on arvioitu kaikille EU-maihin rekisteröidyille ajoneuvoille sama kabotaasikuljetusten osuus. Laskelmassa on myös arvioitu, että eri satamissa asioivat EU-ajoneuvot tekevät kabotaasia samalla todennäköisyydellä. Todellisuudessa kabotaasin todennäköisyydessä lienee alueellisia eroja mm. alusten aikatauluista johtuen.

Laskelmassa kabotaasikuljetuksen keskipituutena on käytetty 100 kilometriä. Haastattelutulokset puoltavat sitä, että varsinkin pääkaupunkiseudulla kabotaasikuljetusmatka on alle 50 km.

Kabotaasikuljetusten määrän ja rakenteen selvittäminen Suomessa on vaikeaa, koska ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen määrää seurataan vain Suomen ja Venäjän välisessä rajaliikenteessä. Kabotaasikuljetusten osuus kokonaisliikenteestä on niin pieni, että pelkkien kabotaasihaastattelujen toteutus on työlästä ja kabotaasia koskevien johtopäätösten tekeminen on vaikeaa. Jatkossa kabotaasikuljetuksia koskevia selvityksiä kannattaa yhdistää esimerkiksi Etelä-Suomen tiepiirien liikenne- ja rajatutkimuksiin tai satamien määräraippatutkimuksiin. Myös yrityshaastattelujen määrän lisääminen antaisi luotettavamman kuvan kabotaasin käytöstä.

**Taulukko 5. Satamien ajoneuvoliikenne ja arvio kabotaasin osuudesta.**

Ulkomaan kuljetukset meritse 2007 1)	Vaasa	Naantali	Turku	Hanko	Helsinki Länsisatama roro	Helsinki Länsisatama kontti	Helsinki Eteläsatama	Helsinki Sörnäinen	Hamina	Kotka Mussalo	Kotka Hietanen	Muut	Yhteensä
Kuorma-autoja	11 427	140 945	63 861	1 306		248 098			1 365	6 241		6 692	479 935
Perävaunuja	51	35	66 888	51 165		284 473			18 602	3 837		5 114	430 165
Muut kuljetusvälineet	1 669	2 719	12 849	17		17 343			1 317	15 200		41 435	92 549
Kontit	0	0	15 405	31 863		270 911			106 658	310 965		189 998	925 800
<b>Aluksissa kuljetetut kuorma-autot 2)</b>	<b>11 427</b>		<b>63 861</b>		<b>150 000</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>						<b>325 288</b>
Suomi	10 033		39 008										49 041
Ruotsi	372		19 574										19 946
Saksa	186		1 355										1 541
Viro	372		1 261										1 633
Muu EU	465		1 355										1 820
Venäjä	0		888										888
Muu / Ei tunnistettu	0		420										420
<b>Satamissa kulkeneet ajoneuvot 3)</b>	<b>11 427</b>	<b>158 600</b>	<b>63 861</b>	<b>151 160</b>	<b>150 000</b>	<b>300 560</b>	<b>143 260</b>	<b>222 144</b>	<b>1 113 736</b>	<b>1 165 008</b>	<b>272 688</b>	<b>6 692</b>	<b>3 759 136</b>
Suomi	10 033	123 864	39 008	149 099		278 928	111 436		1 028 040	905 112	264 160		2 909 680
Ruotsi	372	7 696	19 574	0		104	3 120		0	0	0		30 866
Saksa	186	5 720	1 355	312		0	8 320		0	0	0		15 892
Viro	372	4 992	1 261	207		2 600	10 816		5 616	4 992	936		31 792
Muu EU	465	0	1 355	1 028		2 496	1 612		0	0	0		6 956
Venäjä	0	13 624	888	514		7 800	2 600		76 440	251 888	5 304		359 058
Muu / Ei tunnistettu	0	2 704	420	0		8 632	5 356		3 640	3 016	2 288		26 056
<b>Potentiaaliset kabotaasiajoneuvot 4)</b>	<b>1 394</b>	<b>18 408</b>	<b>23 545</b>	<b>1 547</b>	<b>22 500</b>	<b>5 200</b>	<b>23 868</b>	<b>3 332</b>	<b>5 616</b>	<b>4 992</b>	<b>936</b>	<b>669</b>	<b>112 007</b>
<b>Potentiaalisten osuus kaikista ajoneuvoista %</b>	<b>12,2 %</b>	<b>11,6 %</b>	<b>36,9 %</b>	<b>1,0 %</b>	<b>15,0 %</b>	<b>1,7 %</b>	<b>16,7 %</b>	<b>1,5 %</b>	<b>0,5 %</b>	<b>0,4 %</b>	<b>0,3 %</b>	<b>10,0 %</b>	<b>3,0 %</b>
<b>Arvio kabotaasiajoneuvoista vuodessa 5A)</b>	<b>125</b>	<b>1 652</b>	<b>2 113</b>	<b>139</b>	<b>2 019</b>	<b>467</b>	<b>2 142</b>	<b>299</b>	<b>504</b>	<b>448</b>	<b>84</b>	<b>60</b>	<b>10 052</b>
<b>Arvio kabotaasiajoneuvoista vuodessa 5B)</b>	<b>294</b>	<b>3 886</b>	<b>4 971</b>	<b>327</b>	<b>4 750</b>	<b>1 098</b>	<b>5 039</b>	<b>703</b>	<b>1 186</b>	<b>1 054</b>	<b>198</b>	<b>141</b>	<b>23 646</b>
<b>Esimerkkejä kabotaasin kuljetussuoritteesta</b>													
Kuljetussuorite (100 km ja 11 t/ajoneuvo) 6A	137 567	1 817 200	2 324 314	152 711	2 221 154	513 333	2 356 200	328 944	554 400	492 800	92 400	66 062	11 057 085
Kuljetussuorite (25 km ja 11 t/ajoneuvo) 6A	34 392	454 300	581 079	38 178	555 288	128 333	589 050	82 236	138 600	123 200	23 100	16 516	2 764 271
<b>Esimerkkejä kabotaasin kuljetussuoritteesta 6B)</b>	<b>323 610</b>	<b>4 274 747</b>	<b>5 467 672</b>	<b>359 234</b>	<b>5 225 000</b>	<b>1 207 556</b>	<b>5 542 680</b>	<b>773 802</b>	<b>1 304 160</b>	<b>1 159 253</b>	<b>217 360</b>	<b>155 403</b>	<b>26 010 476</b>

1) MKL:n tilasto 2008

2) Vaasa: jakauma liikennelaskennasta, Turku: alusten ramppien tunnistajärjestelmän tiedot, Helsinki: Helsingin sataman arvio

3) Sataman porttitietojen mukaan. Turun, Vaasan ja Helsingin Länsisataman roro-alusten osalta vain aluksissa kuljetettuja ajoneuvoja koskevat tiedot

4) Potentiaali on ne ajoneuvot, jotka ovat rekisteröity maahan, joiden ajoneuvot voivat suorittaa Suomessa kabotaasia.

Potentiaali on karkeasti arvioitu niiden satamanosien osalta, joilta ei ole saatavilla kansalaisuusjakaumaa.

5A) Arviossa on käytetty samaa kabotaasiajoneuvojen suhdetta kuin haastatteluissa eli 7/78 potentiaalisista ajoneuvoista harjoittaa kabotaasia

5B) Arviossa kabotaasin suorittajiksi on tulkittu myös ne kuljettajat, jotka eivät vastanneet kabotaasia koskeneeseen kysymykseen (yhteensä 19/90 ajoneuvoista)

6) Kabotaasikuljetuksen pituus on arvioitu haastattelutulosten perusteella

## Lähteet

Euroopan parlamentti (2008). *Mietintö ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu)*. (KOM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD)). 12.2.2008. Saatavilla internetissä:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2008-0038+0+DOC+PDF+V0//FI&language=FI>

Euroopan yhteisöjen komissio (2004). *Komission selittävä tiedonanto kabotaasin tilapäisyydestä maanteiden tavaraliikenteessä*. Bryssel K (2004) XXX. Saatavilla internetissä:

<http://ec.europa.eu/transport/road/policy/marketaccess/roadhaulage/doc/18612-fi.pdf>

Euroopan yhteisöjen neuvosto (1993). *Neuvoston asetus (ETY) N:o 3118/93, annettu 25 päivänä lokakuuta 1993, edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa*. Saatavilla internetissä: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R3118:FI:HTML>

European Commission DG TREN (2006). *Study on Road Cabotage in the freight transport market*. Final report. Saatavilla internetissä:

[http://ec.europa.eu/transport/road/policy/marketaccess/roadhaulage/cabotage\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/marketaccess/roadhaulage/cabotage_en.htm)

European Commission Directorate-General Energy and Transport (2007). *The Northern Transport Axis. Pilot for the analytical support framework to monitor the implementation of the infrastructure and “soft” measures proposed by the High Level Group*. Saatavilla internetissä: [http://www.ten-naxis.info/ten\\_naxis\\_final\\_report.pdf](http://www.ten-naxis.info/ten_naxis_final_report.pdf)

Eurostat (2006). *Statistics in focus. Road freight transport 1999-2004: Cabotage and transport with non-EU countries*. Saatavilla internetissä:

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-NZ-06-008/EN/KS-NZ-06-008-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-NZ-06-008/EN/KS-NZ-06-008-EN.PDF)

Eurostat (2007a). *Panorama of Transport. Edition of 2007*. Saatavilla internetissä:

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-DA-07-001/EN/KS-DA-07-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-07-001/EN/KS-DA-07-001-EN.PDF)

Eurostat (2007b). *Statistics in focus. Trends in road freight transport 1999 – 2005*.

Saatavilla internetissä: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-SF-07-027/EN/KS-SF-07-027-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-07-027/EN/KS-SF-07-027-EN.PDF)

Eurostat (2008). *Statistics in focus. Trends in road freight transport 1999 – 2006*. Saatavilla internetissä: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-SF-08-014/EN/KS-SF-08-014-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-08-014/EN/KS-SF-08-014-EN.PDF)

Liikenne- ja viestintäministeriö (2005). *Ulkomaankaupan suuryksikkökuljetusten liikenneyhteydet*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 52/2005. Saatavilla internetissä: [http://www.mintc.fi/oliver/upl725-Julkaisuja%2052\\_2005.pdf](http://www.mintc.fi/oliver/upl725-Julkaisuja%2052_2005.pdf)

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). *Tienkäyttömaksujen vaikutukset Suomessa. Esiselvitys. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2007*. Saatavilla internetissä: [http://mintc.fi/oliver/upl781-LVM35\\_2007.pdf](http://mintc.fi/oliver/upl781-LVM35_2007.pdf)

Merenkulkulaitos (2006). *Suomen ja ulkomaiden välisen meriliikenteen kehitysnäkymät vuoteen 2030*. Merenkululaitoksen julkaisuja 10/2006. Saatavilla internetissä: [http://www.fma.fi/media/julkaisusarjat/ML\\_ennuste\\_2030.pdf](http://www.fma.fi/media/julkaisusarjat/ML_ennuste_2030.pdf)

Merenkulkulaitos (2008). *Meriliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä. Kuukausitilastot*. Saatavilla internetissä: <http://www.fma.fi/palvelut/tilastot/?cat=&page=1>

Ratahallintokeskus (2006). *Rautatieinfrastruktuurin kehitystarpeet suuryksikkökuljetusten yleistyessä*. Ratahallintokeskuksen julkaisuja A 11/2006. Saatavilla internetissä: <http://www.rhk.fi/tietopalvelu/julkaisut/?x37715=1584823>

Tullihallitus (2007a). *Liikennetilasto N30.2*. Tammi-joulukuu 2006.

Tullihallitus (2007b). *Liikennetilasto N31.2*. Tammi-joulukuu 2006.

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (tavaraliikenteen yhteisölupa-asetus). 18.10.2007. Saatavilla internetissä: [http://217.71.145.20/TRIPviewer/temp/TUNNISTE\\_U\\_33\\_2007\\_fi.html](http://217.71.145.20/TRIPviewer/temp/TUNNISTE_U_33_2007_fi.html)

World Bank (2005). *Trade and Transport Facilitation Audit of the Baltic States (TTFBS): On a Fast Track to Economic Development*. Paino-Raisio Oy: Finland.

Merenkulkulaitoksen Martina-tietokanta

**Haastatellut**

Liikennejohtaja Bjarne Karlsson	Schenker Oy
Ent. toimitusjohtaja Krister Kronlund	Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry
Toimitusjohtaja Petri Laitinen	Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry
Toimitusjohtaja Iiro Lehtonen	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Hallituksen puheenjohtaja Tapio Mäkinen	SE Mäkinen Oy
Liikennejohtaja Pirjo Orava	Varova Oy
Toimitusjohtaja Kyösti Orre	Logistiikkayritysten Liitto ry
Tuote- ja tuotantojohtaja Kim Peltonen	DHL Freight (Finland) Oy
Osastopäällikkö Mika Rapo	Kuehne + Nagel Oy
Vice President Erkkä Suvikumpu	Finnair Cargo Oy
Senior Manager Timo Turunen	Finnair Cargo Oy
Special Projects Manager Pekka Ovaska	TNT Suomi Oy

## Litteet

### Liite 1. Kuljettajien haastattelulomake

# FIN



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

**VASTAUKSET KÄSITELLÄÄN EHDOTTOMAN  
LUOTTAMUKSELLISESTI JA TULOKSET  
ESITETÄÄN NIIN, ETTEIVÄT YKSITTÄISET  
VASTAAJAT/YRITYKSET EROTU JOUKOSTA**

## Haastattelukysymykset kuorma-autojen kuljettajille

### Taustatiedot (haastattelija täyttää)

1. Satama (ja satamanosa)
  - a. Helsinki / Länsisatama
  - b. Helsinki / Eteläsatama + Katajanokka
  - c. Helsinki / Sörnäinen
  - d. Naantali
  - e. Turku/Kantasatama
  - f. Turku/Pansio
  - g. Hanko
  
2. Päiväys ja kellonaika
3. Haastattelija
  
4. Ajoneuvon rekisteröintimaa
 

AT	BE	<b>BG</b>	CY	<b>CZ</b>	DE	DK	<b>EE</b>	ES	FR
GR	<b>HU</b>	IE	IS	IT	LI	<b>LT</b>	LU	<b>LV</b>	MT
NL	NO	<b>PL</b>	PO	<b>RO</b>	SE	SI	<b>SK</b>	UK	
  
5. Ajoneuvon tyyppi
  - a. Pakettiauto
  - b. Kuorma-auto
  - c. Vetoauto (nuppi)
  - d. Vetoauto ja kontti
  - e. Vetoauto ja puoliperävaunu
  - f. Vetoauto ja täysperävaunu
  - g. Säiliöauto

**Kysymykset**

6. a) Miltä paikkakunnalta/kunnasta Suomessa olette tulossa?  
 \_\_\_\_\_ TAI  
 b) Mille paikkakunnalle/kuntaan Suomessa olette menossa?  
 \_\_\_\_\_
7. Mikä maa on kuljetuksenne  
 a) määränpää \_\_\_\_\_ TAI  
 b) lähtöpaikka? \_\_\_\_\_
8. Mille laivayhteydelle olette menossa / miltä laivayhteydeltä olette tulossa?  
 a Hki – Tallinna b Hki – Tukholma c Hki – Travemünde d Hki – Gdynia  
 e Hki – Århus f Hki – Rostock g Hanko – Lyypekki h Hanko – Rostock  
 i Hanko – Paldiski j Hanko – Gdynia k Naantali – Kapellskär  
 l Turku – Travemünde m Turku – Tukholma  
 n Joku muu, mikä? \_\_\_\_\_  
 o Muu käynti satamassa (esimerkiksi irtoperän tai kontin nouto/tuonti)
9. Miten usein teette kuljetusmatkoja Suomeen?  
 a. Monta kertaa viikossa  
 b. Kerran viikossa  
 c. 1 – 3 kertaa kuussa  
 d. Harvemmin
10. Käytättekö näillä matkoilla aina samaa ajoneuvoa? Kyllä/ei
11. Miten usein ajamanne ajoneuvo käy Suomessa?  
 a. Monta kertaa viikossa  
 b. Kerran viikossa  
 c. 1 – 3 kertaa kuussa  
 d. Harvemmin
12. Onko ajoneuvolla useimmiten aina sama kuljettaja? Kyllä/Ei
13. Liittykö tämänkertaiseen Suomeen käyntiinne kabotaasikuljetus (eli Suomen sisäinen kuljetus, joka päättyy ja alkaa Suomessa)?  
 a. Kyllä (rajoittamaton kabotaasi, vanhat EU-maat)  
 b. Kyllä (yhdistettyjen kuljetusten kabotaasi satamasta/satamaan, uudet EU-maat)  
 c. Ei (siirry kysymykseen 15)
14. Mille alueelle tämä kabotaasikuljetus kohdistuu (kuljetuksen lähtö- ja määränpääpaikkakunnat Suomessa)  
 a. Lähtöpaikkakunta \_\_\_\_\_  
 b. Määränpääpaikkakunta \_\_\_\_\_

15. Oletteko suorittaneet viimeisen vuoden (12 kk) aikana muita kabotaasikuljetuksia Suomessa ja arviolta kuinka monta?
- a. 0
  - b. 1 – 5
  - c. 6 – 10
  - d. 11 – 20
  - e. Yli 20
16. Mikä on kansalaisuutenne? \_\_\_\_\_
17. Missä maassa asutte vakituisesti? \_\_\_\_\_
18. Oletteko
- a. Kuljetusyrittäjä (ajoneuvon omistaja)
  - b. Kuljetusliikkeen työntekijä

*Liite 2. Sidosryhmähaastattelujen runko*

**Haastatteluteemat**

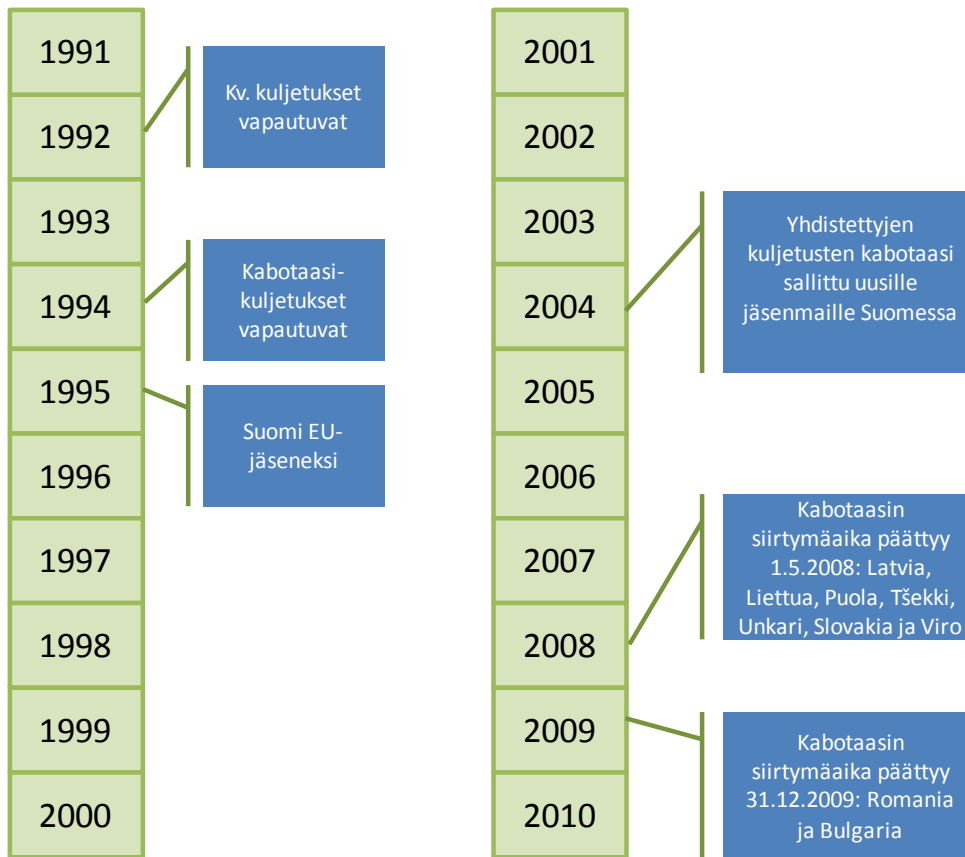
- Arvioita nykyisestä kabotaasista (yrityksen oma käyttö ja yleisiä arvioita kabotaasin käytöstä)
  - Käyttömäärät
  - Kabotaasin käyttötilanteet (esim. liittyykö kabotaasi tuonti- tai vientiliikenteeseen, säännölliseen vai satunnaiseen liikenteeseen?)
  - Kabotaasin alueellinen painottuminen (alue Suomessa ja kansainvälisen kuljetuksen lähtö- tai kohtemaa)
  - Mihin maahan rekisteröityjä ajoneuvoja kabotaasiin käytetään?
  - Kabotaasikuljetuksen syntyprosessi (aloitteentekijä, tiedonkulku)
  - Kuljetustarpeet ja -tilanteet, joihin a) kabotaasi soveltuu hyvin b) joihin kabotaasi ei sovellu
- Arvioita kabotaasin vapautumisen ja muiden tekijöiden vaikutuksista kabotaasin kehittymiseen
  - Eri maiden hinta- ja kustannustasojen erot
  - Suomen ohuet kuljetusvirrat
  - Kansainvälisten kuljetusliikkeiden markkinaosuuden kasvu
  - Muut kuljetusten kustannussäästökeinot (esim. ajoneuvojen ulosliputus) jne.
- Suomen kabotaasimarkkinoiden erot Euroopan markkinoihin (esim. Saksa)

### *Liite 3. Kabotaasikuljetukset Euroopan unionissa*

#### **Kabotaasia koskeva lainsäädäntö ja määräykset**

- Kansainväliset kuljetukset EU:ssa vapautettiin vuonna 1992 (Neuvoston asetus 881/92)
- Oikeus kabotaasiin määritettiin Euroopan yhteisöjen neuvoston tavaraliikenteen kabotaasia koskevassa asetuksessa 3118/93
  - Tavoitteena kuljetusresurssien tehokas käyttö
  - Kabotaasiliikenteen harjoittamiseen sovelletaan vastaanottavan jäsenvaltion voimassa olevia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä seuraavilla aloilla:
    - a) Kuljetussopimusta koskevat hinnat ja muut ehdot
    - b) Tieliikenteen ajoneuvojen painot ja mitat
    - c) Kuljetuksia koskevat vaatimukset (vak, elintarvikkeet, elävät eläimet)
    - d) Ajo- ja lepoajat
    - e) Liikenteen arvonnalisävero
- Lisäksi kabotaasikuljetuksia koskevat kansallisen lainsäädännön mukaiset minimi-työtehdot. Joissakin maissa kabotaasiliikenteeseen sovelletaan asetusta lähetetyistä työntekijöistä.
- Kabotaasi vapautui vuonna 1994
- Vuoteen 1998 asti kabotaasia rajoitettiin kiintiöillä
- Komissio antoi selittävän tiedonannon kabotaasin tilapäisyydestä maanteiden tavaraliikenteessä (2005/C 21/02, Euroopan yhteisöjen komissio, 2004)
  - Tilapäisyydelle on neljä perustetta: kuljetuksen kesto, määrä, toistuvuus ja jatkuvuus
  - Eri toimijoille (viranomaiset, lastinantajat, kuljetusliikkeet) on silti epäselvää, mitä sosiaalimääräyksiä noudatetaan kabotaasikuljetuksissa.
- Siirtymäaika EU:n uusilla jäsenvaltioilla (Latvia, Liettua, Puola, Tšekki, Unkari ja Slovakia ja Viro) 1.5.2008 saakka. Tähän asti ko. maihin rekisteröidyt ajoneuvot saivat tehdä vain ns. yhdistettyjen kuljetusten kabotaasia
- Romanian ja Bulgarian siirtymäkausi kestää 31.12.2009 saakka.

Yhteenveto kabotaasin vaiheista on esitetty seuraavassa kuviossa (Kuvio 11).



Kuvio 11. Kabotaasimääräysten aikataulu.

### Ehdotetut muutokset kuljetuksia koskeviin säännöksiin

*Komission ehdotus 23. päivänä toukokuuta 2007 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä, KOM (2007) 265 lopullinen, Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (tavaraliikenteen yhteisölupa-asetus)*

- Säädöksiin tehtäisiin myös joitakin muutoksia, joiden tavoitteena on parantaa lupavalvontaa ja kansainvälistä yhteistyötä viranomaisten välillä sekä selventää, milloin kabotaasi eli vieraan maan rekisterissä olevalla ajoneuvolla tehtävä kuljetus on sallittava. Nykyisin käytäntö eri maissa vaihtelee.
- 8 artikla. Artiklan 1 kohdassa säädetään kabotaasin harjoittamisesta. Sen mukaan kabotaasikuljetus olisi sallittu kolmen kuljetuksen verran viikon aikana siitä, kun ajoneuvo on tullut maahan ja purkanut kuorman. Sen jälkeen olisi poistuttava maasta ennen kuin uusi oikeus kabotaasiin alkaa. Poistuminen ei edellytä ajoneuvon rekisteröintivaltioon palaamista. Esimerkiksi virolainen ajoneuvo voisi poistua Suomesta Ruotsiin tai Venäjälle. Kohta on uusi. Suomessa kabotaasille ei ole säädetty suoranaisia rajoituksia, mutta ajoneuvojen rekisteröintipakko asettaa rajoituksen. Ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 51 § 3 momentissa

(684/2007) annetaan oikeus käyttää rekisteröimättä autoverotonta ajoneuvoa, siis esimerkiksi kuorma-autoa, Suomessa vain 30 päivän ajan sen maahantuonnista.

- Kabotaasi on liittymissopimusten nojalla ollut toistaiseksi mahdollista kieltää useimpien niin sanottujen uusien jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajilta. Suomi on käyttänyt tämän kieltomahdollisuuden. Laki eräiden Euroopan yhteisön jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien kiellosta harjoittaa Suomen sisäistä liikennettä (305/2006) kieltää Latviaan, Liettuaan, Puolaan, Slovakiaan, Tšekkiin, Unkariin ja Viroon sijoittautuneiden liikenteenharjoittajien kabotaasin Suomessa huhtikuun loppuun 2008 saakka.
- 9 artikla. Artiklan mukaan kabotaasissa tulee noudattaa kabotaasivaltion kansallista lainsäädäntöä kuljetussopimuksista, ajoneuvon mitoissa ja painoissa, vaarallisten aineiden, pilaantuvien ruokatarvikkeiden, elävien eläinten ja muiden määrätyn tyyppisten tavaroiden kuljetuksissa. Kohta vastaa asiasisällöltään nykyisen kabotaasiasetuksen 6 artiklaa.
- Sen sijaan kabotaasi kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain nojalla Ahvenanmaan toimivaltaan. EU:n ja Suomen välisessä liittymissopimuksessa oleva Ahvenanmaan pöytäkirja kuitenkin jättää elinkeinon harjoittamisesta päättämisen Ahvenanmaan viranomaisille eikä tämä säädösehdotus pakota Ahvenanmaata hyväksymään kabotaasia.
- Neuvoston direktiivin 92/106/ETY mukainen yhdistettyjen kuljetusten kabotaasi on ollut Suomessa vuodesta 2000 lähtien vapaata. Se sallii kabotaasin esimerkiksi Suomen satamasta 150 kilometrin kuljetukselle linnuntietä, kun merimatka on ollut vähintään 150 kilometriä. Kuljetusoikeus koskee myös niin sanottujen uusien jäsenvaltioiden kuljetusyriksiä. Direktiivi on Suomessa pantu täytäntöön lailla eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista (440/2000). Tälläistakaan kabotaasia ei Suomessa juuri ole ollut.
- Valtioneuvosto kannattaa komission esitystä. Yhteinen sallitun kabotaasin määritelmä tarvitaan yhtenäistämään nykyisiä erilaisia käytäntöjä eri jäsenvaltioissa. Valtioneuvosto on kuitenkin valmis hyväksymään komission esitystä jonkin verran väljemmänkin kannan kabotaasin rajoittamiseen. Kabotaasin olisi kuitenkin jatkossakin oltava luonteeltaan tilapäistä eikä perustua esimerkiksi toistaiseksi voimassa oleviin sopimuksiin.
- Tärkeää on huolehtia siitä, että Suomessa kabotaasia harjoittavat ulkomaiset kuljetusyriksykset noudattavat kaikkia laillisia velvoitteita eikä synny kilpailun vääristymää esimerkiksi sen vuoksi, etteivät ne noudattaisi kuljettajien palkkausta, ajo- ja työaikoja sekä verotusta koskevia säännöksiä. Tätä varten voitaisiin ottaa käyttöön muitakin pakollisia asiakirjoja kuin tässä asetusehdotuksessa tarkoitettu kuljettajatodistus ja CMR-rahtikirja. Tästä valtioneuvostolla ei kuitenkaan ole valmista esitystä.
- Kabotaasin salliminen autoilla, joille ei tarvita yhteisölupaa, on seuraamusten kannalta ongelmallista, koska lupaseuraamuksia ei voi käyttää rikkomistapauksissa. Tämän johdosta valtioneuvosto kannattaa kabotaasin sallimisen rajoittamista niihin autoihin, joilla on yhteisöluja. Pienkaluston kabotaasilla ei ole kuitenkaan suurta käytännön merkitystä, eikä se ole kynnyskysymys ehdotuksen hyväksymiselle.

*Euroopan parlamentin mietintö 12. päivänä helmikuuta 2008 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu) (tummennetut tekstit ovat Euroopan parlamentin ehdottamia lisäyksiä tai muutoksia asetustekstiin)*

- *(4 a) Saapuva tai lähtevä maanteiden tavaraliikenne tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta annetussa neuvoston direktiivissä 92/106/ETY tarkoitettujen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ja siten yhdistetyt rautatie-maantiekuljetukset ja/tai vesitie-maantiekuljetukset kumpaankin suuntaan eivät kuulu kabotaasiliikenteen määritelmään.*
- *(12 a) Kabotaasimatkojen määrän ja suoritusajankohdan rajoittaminen on välttämätön välivaihe, jonka tarkoituksena on kannustaa jäsenvaltioita yhdenmukaistamaan mahdollisimman pitkälti verotukselliset edellytykset ja työskentelyolosuhteet. Siksi tässä asetuksessa vahvistetut rajoitukset ovat väliaikaisia, ja niistä on tarkoitus luopua 1 päivästä tammikuuta 2014 alkaen.*
- *(12 b) Joillakin naapurijäsenvaltioilla on vahvoja ja pitkäaikaisia taloudellisia siteitä. Tällaisten jäsenvaltioiden olisi siksi voitava sallia asianomaisten naapurijäsenvaltioiden liikenteenharjoittajille laajempi oikeus kabotaasiin.*
- *2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen liikenteenharjoittajien saavat ajaa samalla ajoneuvolla enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu. **Tämän kabotaasiliikenteen harjoittamislupa ei edellytä, että ajoneuvon kuorma on purettu kokonaan. Vastaanottavasta jäsenvaltiosta poistumista edeltävien kabotaasimatkojen viimeinen kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin.***
- *2 a. Kabotaasiliikennettä voidaan harjoittaa myös jäsenvaltiossa, jonka kautta ajoneuvon on kuljettava sen jälkeen, kun kansainvälisessä kuljetuksessa tuotu kuorma on purettu toimitusjäsenvaltiossa, jos lyhyin paluureitti kulkee tämän jäsenvaltion kautta ja jos paluu tapahtuu seitsemän päivän kuluessa toimitusmaassa suoritettua kuorman purkamisesta.*
- *Jäsenvaltiot eivät vaadi erityistä lisäasiakirjaa ja päällekkäisiä asiakirjoja 3 kohdan ehtojen täyttymisen toteen näyttämiseksi. Komissio laatii 1 päivään tammikuuta 2010 mennessä 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen yhdenmukaistetun rahtikirjamallin, joka on voimassa koko Euroopan unionissa kansainvälisessä liikenteessä, kansallisessa liikenteessä ja kabotaasiliikenteessä.*
- *6 c. Saapuva tai lähtevä maanteiden tavaraliikenne direktiivissä 92/106/ETY tarkoitettujen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ei kuulu kabotaasiliikenteen määritelmään.*
- *Johdanto-osan 13 kappaleessa todetaan, että kabotaasiin sovelletaan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annettua direktiiviä. Asia olisi mainittava myös artiklaosassa.*

### **Kabotaasikuljetusten volyymi ja ominaisuudet**

EU-15-maista kabotaasi on kaikkein yleisintä Ranskassa ja Saksassa, joiden osuus kabotaasikuljetuksista on yhteensä 60 % (Taulukko 6). Ranskan osuus kabotaasikuljetuksista kasvoi 1999 – 2004 selvästi (20 %:n osuudesta 33 %:iin). Syynä tähän ovat Ranskan kabotaasimarkkinoille tulleet luxemburgilaiset ja espanjalaiset kuljetusliikkeet. Pitkät kotimaan kuljetusetäisyydet parantavat kabotaasin taloudellista kannattavuutta, joten Ranskan ja Saksan korkea osuus kabotaasikuljetuksista on luonnollinen. Suuret asukasluvut ja siten suuret kuljetusmarkkinat sekä keskeinen sijainti lisäävät kabotaasimarkkinoiden houkuttelevuutta.

Vuonna 2004 kabotaasikuljetusten osuus EU-maiden kotimaankuljetuksista oli 2 %. Kabotaasin osuus oli korkein Belgiassa, Ranskassa ja Luxemburgissa ja Itävallassa, joissa kabotaasin osuus oli noin 2 % tai enemmän. Suomessa kabotaasin osuus on hyvin pieni. Muissa pohjoismaissa (Ruotsi, Norja, Tanska) kabotaasin osuus on yli 1 % kotimaan markkinoista. Myös kabotaasin kasvu on ollut Pohjoismaissa merkittävää (noin 40 %:n kasvu tonnikilometreissä viiden vuoden aikana).

**Taulukko 6. Kabotaasikuljetusten määrä (miljoonaa tonnikipometriä vuodessa) ja kabotaasin osuus eri maiden kotimaan kuljetuksista. Lähde: Eurostat, 2006 ja 2007b.**

Maa	1999	2003	2004	Muutos-% 2003-2004	Osuus % kotim. kulj. 2004
Alankomaat	171	217	257	18,6 %	0,75
Belgia	419	537	574	6,9 %	2,87
Espanja	537	693	929	34,1 %	0,60
Irlanti	5	8	122	1 452,3 %	0,92
Iso-Britannia	712	1 632	1 855	13,7 %	1,19
Italia	933	886	1 001	12,9 %	0,63
Itävalta	142	222	245	10,1 %	1,94
Kreikka	7	47	60	27,4 %	..
Latvia	0	10	20	89,8 %	0,82
Liettua	0	0	5	1 007,2 %	0,23
Luxemburg	11	7	11	49,1 %	1,99
Portugali	30	40	69	69,5 %	0,39
Puola	31	26	42	61,1 %	0,07
Ranska	1 488	3 591	4 586	27,7 %	2,50
Ruotsi	257	255	356	39,5 %	1,08
Saksa	2 537	3 013	3 794	25,9 %	1,61
Slovakia	0	3	7	110,0 %	0,13
Slovenia	1	1	2	62,3 %	0,07
<b>Suomi</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>14</b>	<b>-46,5 %</b>	<b>0,05</b>
Tanska	41	129	184	42,3 %	1,72
Tšekki	18	30	27	-10,7 %	0,17
Unkari	8	23	29	27,4 %	0,26
Viro	..	0	0	-55,9 %	0,00
<b>Yhteensä</b>	<b>7 349</b>	<b>11 398</b>	<b>14 187</b>	<b>24,5 %</b>	<b>1,22</b>
Norja	12	132	197	49,2 %	1,34

Kabotaasikuljetusten osuus eri maiden kuljetusyritysten kokonaiskuljetuksista tonnikipometreissä mitattuna on suurin niissä maissa, joissa yritysten kotimarkkinat ovat pienet (Taulukko 7). Luxemburgin kuljetusyrityksillä kabotaasin osuus on lähes neljäsnes kokonaiskuljetuksista, kun muissa EU-15-maissa kabotaasin osuus on korkeintaan 4 %. Suomalaisten kuljetusliikkeiden kokonaisliikenteestä 0,2 % on kabotaasikuljetuksia. (European Commission, 2006).

Naapurimaiden kuljetusliikkeiden osuus maan kabotaasikuljetuksista on merkittävä. Esimerkiksi saksalaisilla kuljetusliikkeillä on melkein puolet Italian kabotaasimarkkinoista. Iso-Britannian kabotaasimarkkinoista Irlannin ja Alankomaiden kuljetusliikkeiden markkinaosuus on yhteensä yli 60 %. (European Commission, 2006).

Kabotaasia huomattavasti yleisempi ilmiö on cross-trade -liikenne, jossa kuljetus toteutuu kahden maan välillä, joista kumpikaan ei ole kuljetusajoneuvon rekisteröintimaa. EU-25-

maihin rekisteröityjen ajoneuvojen suorittamat cross-trade -kuljetukset olivat vuonna 2006 lähes 90 000 miljoonaa tonnikilometriä. Cross-trade -kuljetusten määrä oli lähes 6-kertainen kabotaasikuljetusten määrään nähden. Cross-trade on selvästi kabotaasikuljetuksia suhteellisesti yleisempää uusien EU-jäsenmaiden ajoneuvojen osalta. Liettuaan, Tšekkiin, Latviaan, Slovakiaan ja Unkariin rekisteröityneiden ajoneuvojen suorittama cross-trade -kuljetusten määrä on 50 – 100 kertaa kabotaasikuljetusten määrä. (Eurostat, 2008).

**Taulukko 7. Eri maissa rekisteröityjen ajoneuvojen suorittama kabotaasiliikenne ja kuljetukset kolmansien maiden välillä eli cross-trade -kuljetukset (miljoonaa tonnikilometriä). Lähde: Eurostat, 2008.**

Maa	Kabotaasikuljetukset			Cross-trade
	1999	2004	2006	2006
Alankomaat	1 632	2 871	2 172	9 012
Belgia	938	1 816	1 552	2 876
Bulgaria	..	..	204	1 387
Espanja	271	1031	854	1 882
Irlanti	416	505	434	563
Iso-Britannia	44	203	242	205
Italia	350	847	1 100	1 300
Itävalta	222	390	717	5 780
Kreikka	..	17	89	96
Latvia	..	10	30	2 546
Liettua	..	28	66	6 919
Luxemburg	1 039	2 262	2 133	3 608
Portugali	99	708	712	3 622
Puola	..	506	1 273	17 425
Ranska	756	624	523	728
Ruotsi	..	170	164	504
Saksa	1 533	1 944	2 273	8 692
Slovakia	..	89	125	6 654
Slovenia	..	132	264	2 379
<b>Suomi</b>	<b>35</b>	<b>70</b>	<b>88</b>	<b>109</b>
Tanska	102	254	239	370
Tšekki	..	32	86	8 733
Unkari	..	92	80	3 954
Viro	..	57	102	597
<b>Yhteensä (EU-25)</b>	<b>..</b>	<b>14 631</b>	<b>15 317</b>	<b>88 554</b>
Liechtenstein	..	..	18	241
Norja	24	12	19	33

EU:n laajentumisen uskotaan lisäävän kilpailua kabotaasikuljetuksista niillä markkinoilla, joilla kabotaasia jo harjoitetaan. Uusien EU-jäsenmaiden uskotaan hyötyvän eniten kabotaasimarkkinoista ko. maiden alemmasta kustannustasosta johtuen. Laajentumisen

uskotaan yleensäkin kasvattavan kabotaasimarkkinoita. Myös kuljetusliikkeiden kansainvälistyminen edistää kabotaasin kehittymistä.

Euroopan komission kabotaasiselvityksen kyselyosuudessa selvitettiin kabotaasikuljetusten ominaisuuksia. Havaittuja yhtäläisyyksiä kuljetuksissa olivat seuraavat:

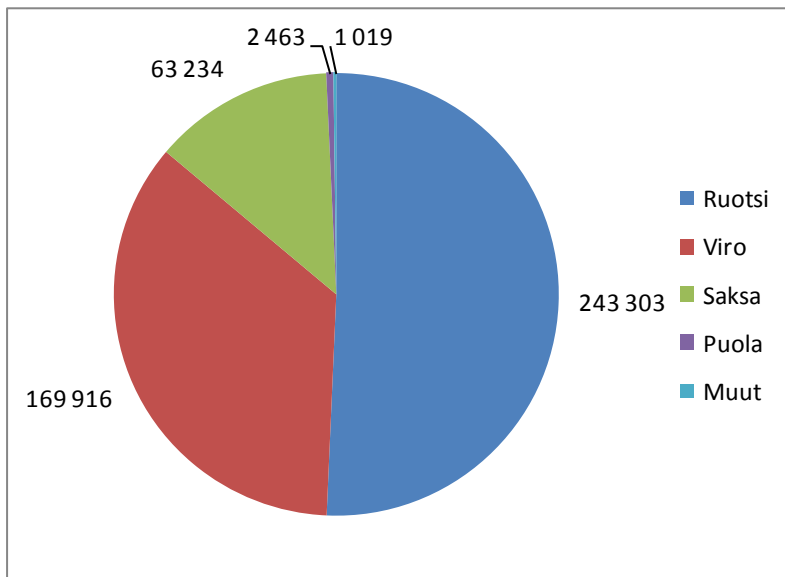
- Kabotaasikuljetuksella pyritään vähentämään tyhjiä paluukuljetuksia kansainvälisissä kuljetuksissa
- Kabotaasikuljetuksilla pyritään parantamaan ajoneuvon käyttöastetta esim. satamiin liittyvinä odotusaikoina
- Kabotaasikuljetusten osuus yksittäisten kuljetusliikkeiden kokonaiskuljetuksista on pieni (yleensä alle 5 %)
- Naapurimaiden kuljetusliikkeet hoitavat suurimman osan kabotaasikuljetuksista.

#### Liite 4. Suomen rajat ylittävä kuorma-autoliikenne

##### Meriliikenteen kuorma-autokuljetukset

Satamissa asioi aluksilla meritse saapuvia tai lähteviä kuorma-autoja sekä satamista maitse suuryksiköitä tai irtolastia noutavia tai tuovia kuorma-autoja. Meritse saapuvat tai lähtevät ulkomaiset kuorma-autot voivat harjoittaa Suomessa kabotaasia esimerkiksi odottaessaan kansainvälisen kuljetuksen lastia paluumerimatalle. Satamista suuryksiköitä tai irtolastia noutavat tai tuovat ulkomaiset ajoneuvot harjoittavat kabotaasia, jollei kyseessä ole kolmanteen maahan liittyvä transitokuljetus.

Vuonna 2007 Suomen satamien kautta kuljetettiin lähes 480 000 kuorma-autoa (Kuvio 12). Ruotsin ja Viron osuus merenylittävästä kuorma-autoliikenteestä oli 85 %. Edelliseen vuoteen verrattuna kasvoi varsinkin Saksan-liikenne. (Merenkululaitos, 2008). Liikennetilasto kertoo vain merikuljetuksen välittömät lähtö- tai kohdesatamat, ja kuljetuksen varsinainen lähtö- tai kohdealue on usein kauempana.

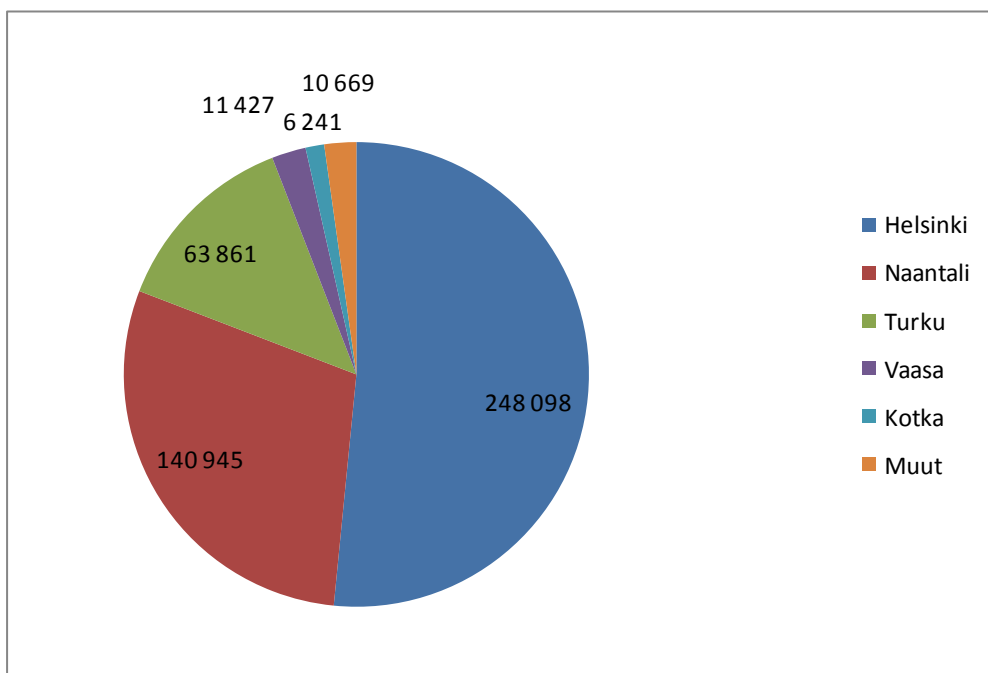


**Kuvio 12. Eri maiden osuudet Suomen merenylittävistä kuorma-autokuljetuksista (kuorma-autoa vuodessa, 2007). Lähde: Merenkululaitoksen Martina-tietokanta.**

Ulkomaan kuorma-autokuljetuksista selvästi suurin osuus (52 %) on Helsingin satamalla (Kuvio 13). Muita merkittäviä satamia ovat Naantali, Turku ja Hanko. (Merenkululaitos, 2008). Satamien kuorma-auto- ja suuryksikköliikenteeseen ovat vaikuttaneet seuraavat viimeaikaiset muutokset:

- SuperFast Ferries -liikenteen siirtyminen Helsinkiin Hangosta (vaikutus myös kuljetettujen ajoneuvojen rakenteeseen)
- Transfennican liikenteen alkaminen Hangossa loppuvuodesta 2007

- Kotkan ja Sillamäen välisen liikenteen loppuminen (liikenne mahdollisesti alkaa kuitenkin uudestaan)
- Finnlinesin Lyypekin- ja Hullin-alusten siirtyminen Haminasta Kotkaan helmikuussa 2008.



**Kuvio 13. Satamien osuus merenylittävästä kuorma-autoliikenteestä (ajoneuvoa vuodessa, 2007).**  
Lähde: Merenkululaitos, 2008.

Merkittävimmät kuorma-autokuljetusten meriyhteydet ovat Helsinki – Viro sekä Naantali – Ruotsi, joiden osuus koko liikenteestä on yhteensä 63 % (Taulukko 8).

**Taulukko 8. Eri satamien osuus eri maiden kuorma-autokuljetuksista vuonna 2007 (kuorma-autoa vuodessa). Lähde: Merenkululaitoksen Martina-tietokanta.**

	Ruotsi	Viro	Saksa	Puola	Muut	<b>Yhteensä</b>
Helsinki	21 809	163 383	60 400	2 419	87	248 098
Naantali	140 945					140 945
Turku	62 586		1 267		8	63 861
Vaasa	11 427					11 427
Kotka		6 022	214		5	6 241
Eckerö	3 993					3 993
Maarianhamina	2 543	19				2 562
Hanko		492	751	44	19	1 306
Hamina			602		763	1 365
Muut					137	137
<b>Yhteensä</b>	<b>243 303</b>	<b>169 916</b>	<b>63 234</b>	<b>2 463</b>	<b>1 019</b>	<b>479 935</b>

Mahdollisuus suorittaa kabotaasia Suomessa riippuu osittain roro-alusten aikatauluista (esimerkkejä Taulukko 9). Vain kerran päivässä kulkeva alus jättää ulkomaiselle ajoneuvolle helposti ylimääräistä aikaa, joka voidaan hyödyntää kabotaasikuljetuksia tekemällä. Toisaalta myös Viron ja Suomen välinen tiheä laivayhteys antaa joustavuutta kabotaasikuljetusten tekoon yhden työpäivän aikana. Aikataulun lisäksi kabotaasin tekoon vaikuttaa aluksen nopeus. Esimerkiksi Saksan-liikenteessä kuljettaja tulee todennäköisemmin mukaan nopeaan alukseen (ropax-alukset).

**Taulukko 9. Merkittävimpien roro-linjojen frekvenssit ja aikataulut. Lähde: varustamoiden internet-sivut.**

Lähtö-satama	Määränpää	Varustamo	Sataman-osa	Frekvenssi	Lähtöaika* / pvä	
Helsinki	Tallinna	Viking Line	Katajanokka	2*pvä	12:30 Päivittäin 21:00 Päivittäin	
		Tallink Silja	Länsisatama	5*päivä	8:30 Päivittäin 10:30 Päivittäin 17:00 Päivittäin 18:30 Päivittäin 23:55 Päivittäin	
	Tukholma	Viking Line	Katajanokka	7*vko	17:30 Päivittäin	
		Tallink Silja	Eteläsatama	7*vko	17:00 Päivittäin	
	Travemünde	Finnlines	Sompasaari	9*vko	18:00 Ma-La 22:00 Ti,Pe 15:00 Su	
	Gdynia	Finnlines	Sompasaari	6*vko	19:00 Ma-Pe 17:00 La	
	Århus	Finnlines	Sompasaari	3*vko	18:00 Ti,To 15:00 La	
	Rostock	Tallink Silja	Länsisatama	7*vko	20:15 Ma-Su	
	Hanko	Lyypekki	Transfennica	Länsisatama	7*vko	23:00 Ma-Pe 12:00 La,Su
		Rostock	Scanlines	Länsisatama	4*vko	9:00 Ma, Ke 22:00 To, La
Paldiski		Transfennica	Länsisatama	4*vko	9:00 Ti, To, Pe 12:00 Su	
Gdynia		Transfennica	Länsisatama	1*vko	12:00 La	
Naantali	Kapellskär	Finnlink		4*pvä	1:00 Ma-La 9:30 Ma-Su 17:00 Ma-Pe 22:30 Ma-Su 12:00 Su	
Turku	Travemünde	Finnlines	Pansio	3*vko	14:00 Ti,La 22:00 Pe	
		Viking Line	Kantasatama	2*pvä	8:45 Ma-Su 21:00 Ma-Su	
	Tukholma	Tallink Silja	Kantasatama	2*pvä	8:00 Ma-Su 20:15 Ma-Su	
		Tallink Silja / Seawind	Kantasatama	6*vko	21:15 Ma-Pe 9:15 Su	
Vaasa	Uumaja	Rg-Line		7*vko	20:00 Ma,Ti 15:00 Ke 9:00 To,Pe,Su 21:00 Su	

\* tai viimeinen ilmoittautumisaika satamaan

## Satamissa asioivien kuorma-autojen rekisteröintimaiden jakautuminen

Koska satamissa ei yleisesti tilastoida kuorma-autojen rekisteröintimaata, toteutettiin tämän selvityksen yhteydessä rekisteröintimaiden jakauman otanta valituissa satamissa. Otanta tehtiin satamien automaattisten ajoneuvojen tunnistamisjärjestelmien tai liikenne-laskentojen tiedoista (Taulukko 10). Tunnistuslaitteet on sijoitettu satamissa joko satamaporttien tai alusten ajoramppien yhteyteen.

**Taulukko 10. Ajoneuvojen rekisteröintimaan otannat satamissa.**

Satama/ satamanosa	Tunnistettu tai laskettu liikenne	Tieto**
Vaasa	RG Linen aluksella kuljetut kuorma-autot (pl. puolustusvoimien ajoneuvot)	LL
Naantali	Pääportin ja Satamatien porttien kautta kulkeva ajoneuvoliikenne	AT
Turku, Kantasatama	Aluksilla kuljetetut kuorma-autot	AT
Hanko, Länsisatama	Pääportin kautta kulkeva ajoneuvoliikenne*	LL
Helsinki, Länsisatama	Porttien A1 ja B kautta satamanosaan saapuva ajoneuvoliikenne	AT
Helsinki, Olympiaterminaali	B-portin kautta kulkeva ajoneuvoliikenne	AT
Helsinki, Katajanokka	B-portin kautta kulkeva ajoneuvoliikenne	AT
Helsinki, Sompasaari	Portin A1 kautta kulkeva ajoneuvoliikenne	AT
Hamina	Pääportin kautta kulkeva ajoneuvoliikenne	AT
Kotka, Mussalon konttisatama	Pääportin kautta kulkeva ajoneuvoliikenne	AT
Kotka, Hietanen	ISPS-alueen portin kautta kulkeva ajoneuvoliikenne*	AT

\* Kyseisten porttien kautta ei kulje autonkuljetusajoneuvoja

\*\* AT = automaattinen ajoneuvojen tunnistuslaite, LL = liikennelaskenta

Satamaportin yhteydessä olevan ajoneuvojen tunnistusjärjestelmän tietokantaan tulevat mukaan myös satamassa maan kautta vierailevat, esimerkiksi irtoperiä noutavat ajoneuvot tai tullissa asioivat ajoneuvot. Selvityksen kannalta myös irtoperiä tai kontteja noutavat tai tuovat kuorma-autot ovat kiinnostavia, koska jos kyseessä on ulkomaille rekisteröity ajoneuvo, kyseessä voi olla kabotaasikuljetus. Tullissa puolestaan asioivat lähinnä EU-maiden ulkopuolelle rekisteröidyt ajoneuvot, jotka eivät ole siis potentiaalisia kabotaasikuljetusten harjoittajia.

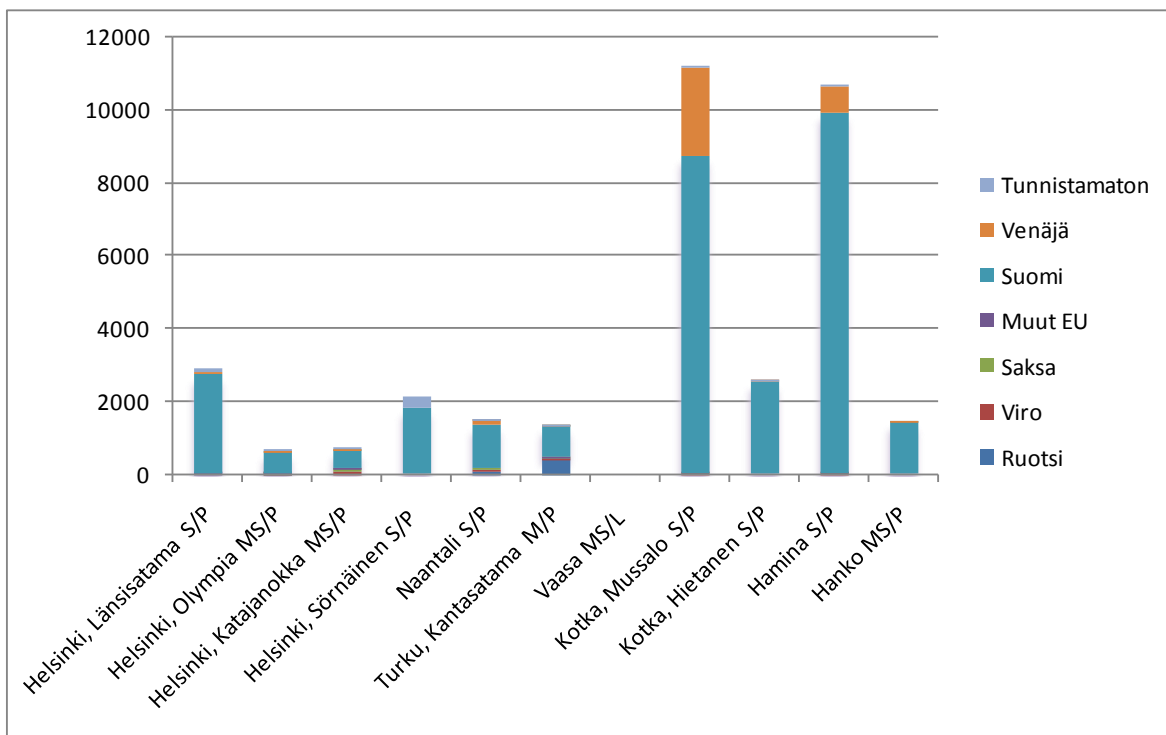
Ajoramppien yhteydessä olevat tunnistuslaitteet seuraavat ainoastaan aluksista saapuvaa tai aluksiin menevää ajoneuvoliikennettä, jolloin satamassa muuten asioivat ajoneuvot jäävät tunnistusjärjestelmän ulkopuolelle (esimerkiksi Turun kantasatamassa).

Ajoneuvojen tunnistusjärjestelmään tulevat tiedot kaikesta tunnistuspisteen kautta kulkevasta ajoneuvoliikenteestä henkilöautot mukaan lukien. Tammi-huhtikuussa tehtävän tarkastelun aikana ulkomaisten henkilöajoneuvojen osuus kokonaisliikenteestä on kuitenkin pieni. Suomalaiset ajoneuvot eivät ole kabotaasiselvityksen kannalta kiinnostavia, joten erottelu niiden osalta henkilö- ja tavara-ajoneuvoihin ei ole tarpeen.

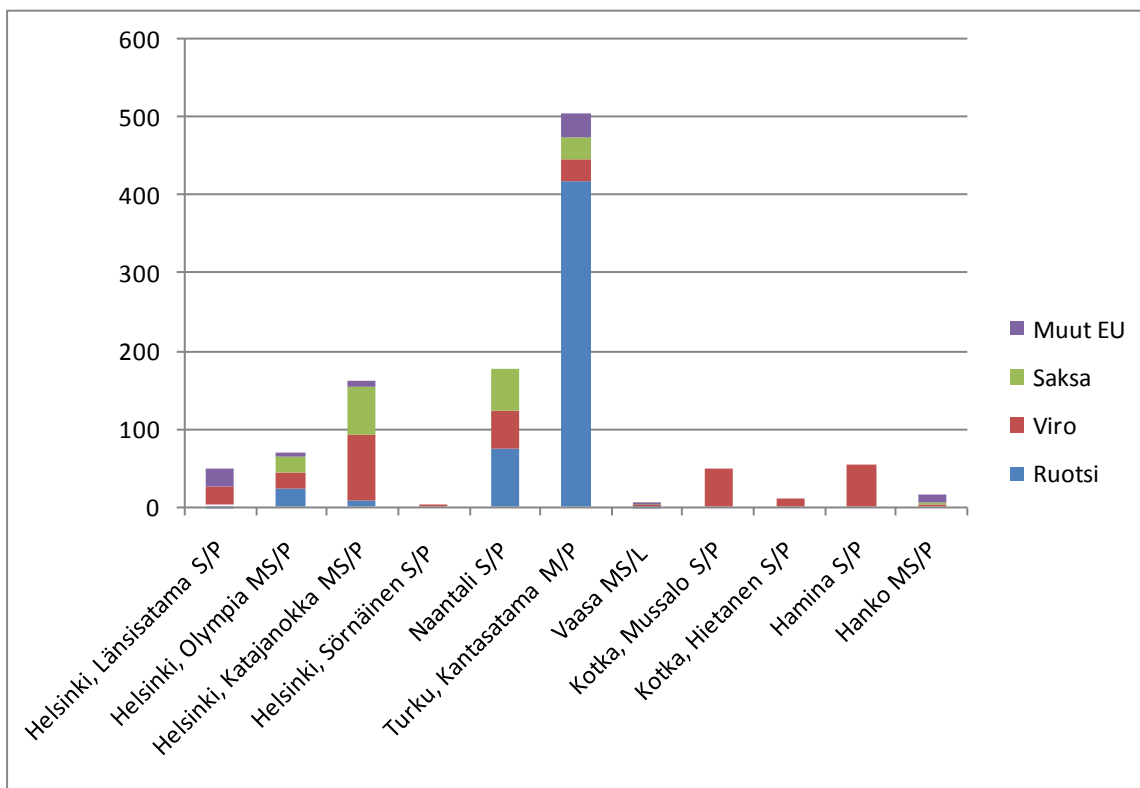
Ajoneuvojen automaattiset tunnistusjärjestelmät eivät pysty kirjaamaan kaikkea järjestelmän kautta kulkevaa liikennettä mm. likaisista rekisterilaatoista johtuen. Edellä mainituista automaattisiin tunnistusjärjestelmiin liittyvistä ongelmista huolimatta järjestelmien kautta hankittu tieto antaa kohtalaisen luotettavan kuvan ajoneuvojen rekisterimaan jakaumasta.

Tätä selvitystä varten kerättiin tunnistusjärjestelmistä tai liikennelaskennalla liikennetiedot yhden arkiviikon (maanantai-perjantai) ajalta tammi-huhtikuussa 2008. Ko. otantajakso kuvaa melko hyvin satamien tyypillistä liikennettä, koska jaksolta puuttuvat vuodenvaihteelle tyypillinen tavaraliikenteen piikki sekä ulkomaisten henkilöautojen liikenne, joka keskittyy kesäkuukausille.

Kerättyjen tietojen mukaan kabotaasia potentiaalisesti harjoittaviin maihin rekisteröityjen ajoneuvojen osuus satamien kokonaisliikenteestä on hyvin pieni (Kuvio 14).



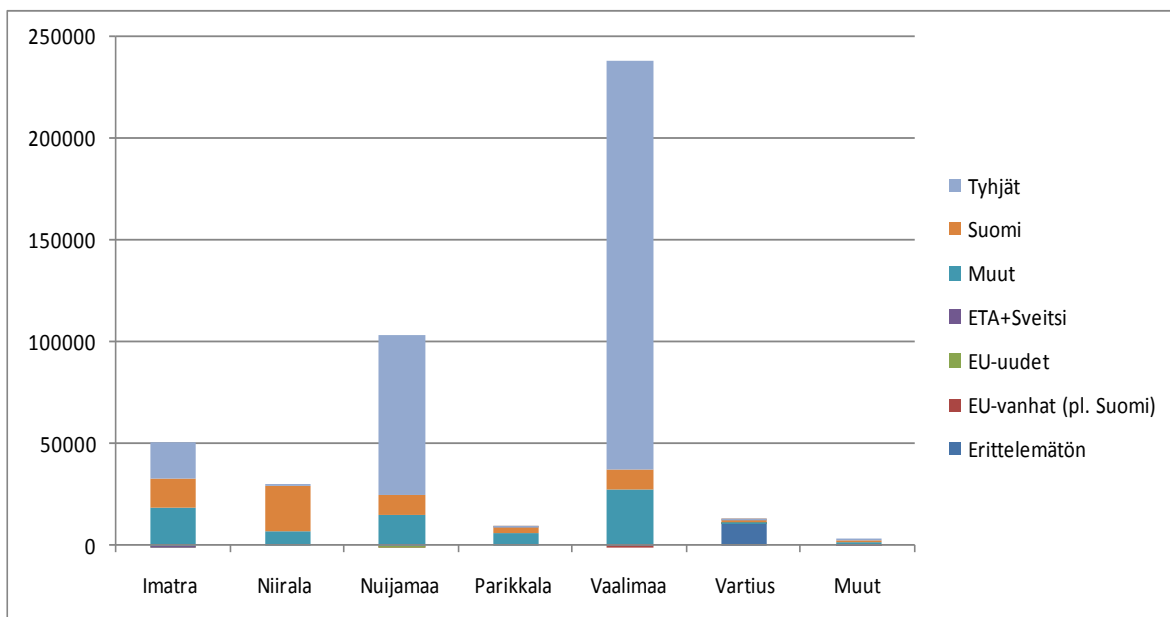
**Kuvio 14.** Eri maihin rekisteröityjen ajoneuvojen määrä valituissa satamissa (ajoneuvoa/arkiviikko). *Huom! Suomalaiset ajoneuvot voivat sisältää muutakin kuin tavaraliikennettä (sataman henkilökunnan ja huoltoajoliikenne). M=satamasta mantereelle päin tuleva liikenne, S=mantereelta satamaan päin menevä liikenne, MS=kummankin suunnan liikenne jaettuna kahdella. P=porttitietoihin perustuva tieto, L=liikennelaskentoihin perustuva tieto.*



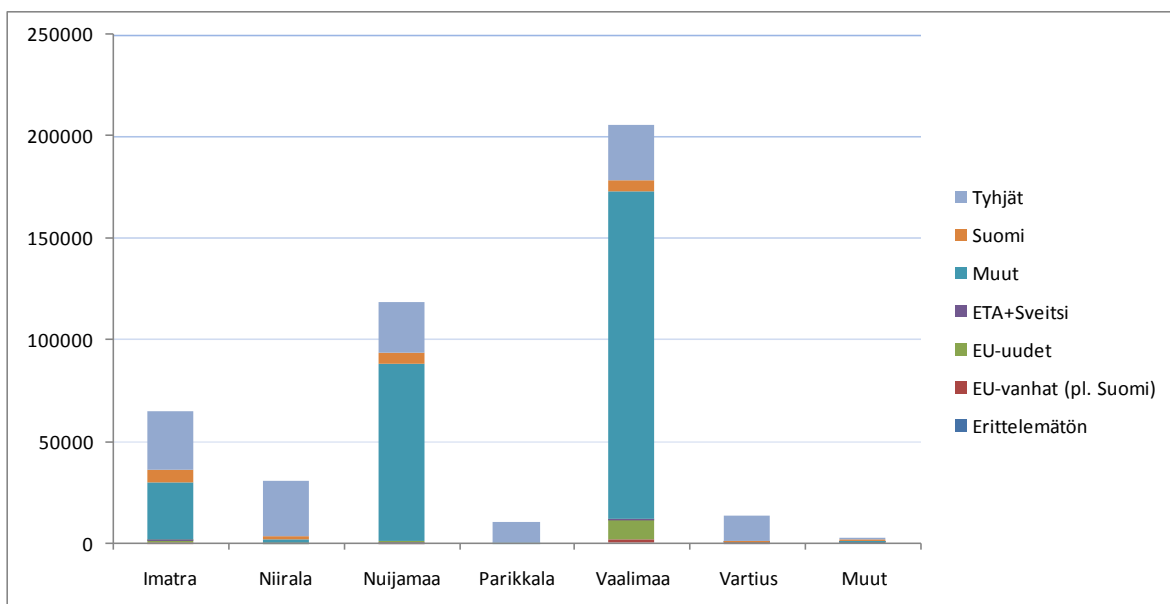
**Kuvio 15. Potentiaalsiin kabotaasin harjoittajamaihin rekisteröityjen ajoneuvojen määrä tarkastelluissa satamissa (ajoneuvoa/arkiviikko).**

### Venäjän rajan ylittävä kuorma-autoliikenne

Suomen ja Venäjän välisen maarajan ylitti vuonna 2006 yhteensä 870 000 kuorma-autoa. Venäjälle lähteneistä kuorma-autoista 74 % oli kuormattuja, kun taas Venäjältä saapuneista ainoastaan 33 % oli kuormattuja. (Tullihallitus 2007a ja 2007b). Suomen kabotaasi-kuljetuksia potentiaalisesti harjoittavia kuorma-autoja kulkee lähinnä Vaalimaan, Nuijamaan ja Imatran raja-asemien yli (EU- ja ETA-maat Suomea lukuun ottamatta Kuvio 16 ja Kuvio 17). Ajoneuvojen kansallisuusjakauma on esitetty kuvioissa vain kuormattujen ajoneuvojen osalta, koska tyhjien ajoneuvojen rekisteröintimaita ei ole tilastoissa eritelty kaikkien raja-asemien osalta.

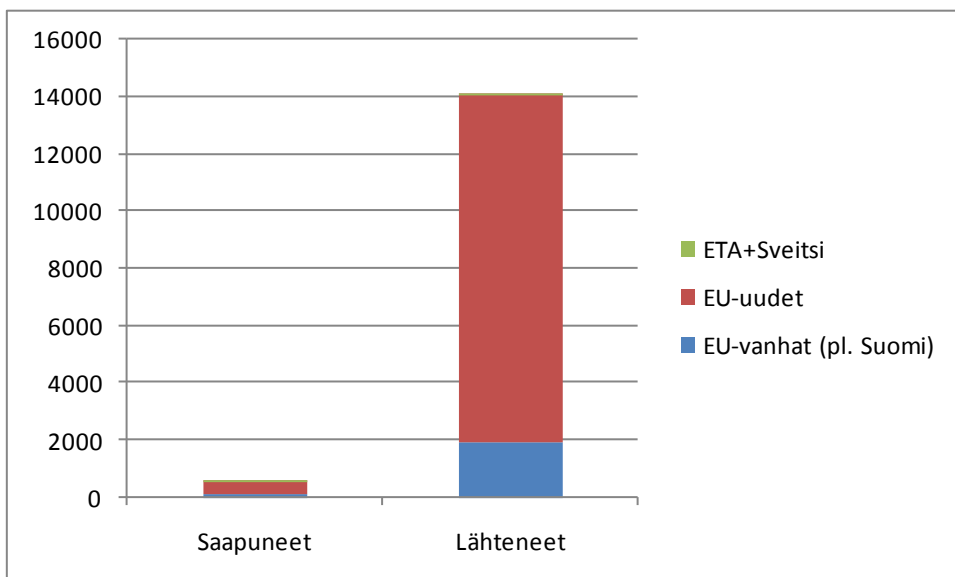


**Kuvio 16. Kuorma-autojen rekisteröintimaan jakauma Suomen ja Venäjän välisessä rajaliikenteessä (Venäjältä saapuneet kuorma-autot, 2006). Lähde: Tullihallitus, 2007a.**



**Kuvio 17. Kuorma-autojen rekisteröintimaan jakauma Suomen ja Venäjän välisessä rajaliikenteessä (Venäjälle lähteneet kuorma-autot, 2006). Lähde: Tullihallitus, 2007b.**

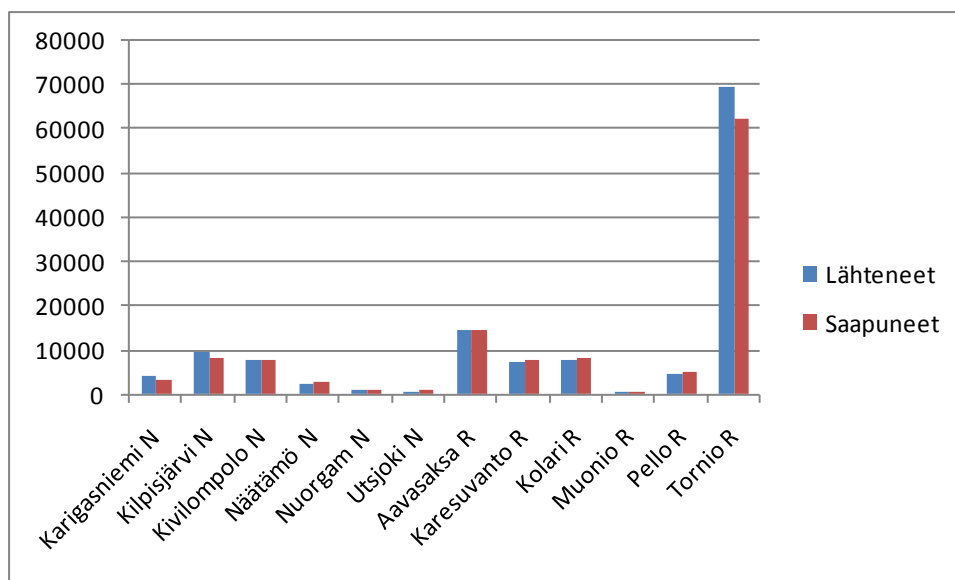
Kuormattuja EU-maihin rekisteröityjä ajoneuvoja kulki Suomesta Venäjälle vuonna 2006 noin 14 000 (Kuvio 18). Venäjältä puolestaan saapui vain 600 ko. maihin rekisteröityä kuormattua ajoneuvoa. Liikenteen epätasapaino voi hyvinkin synnyttää kabotaasi-kuljetusten tarjontaa kuljetusten tyhjälle paluusuunnalle.



**Kuvio 18. Kabotaasia potentiaalisesti harjoittavat kuorma-autot Suomen ja Venäjän välisessä rajaliikenteessä (kuormatut ajoneuvot, 2006). Lähde: Tullihallitus, 2007b.**

### Ruotsin ja Norjan rajan ylittävä kuorma-autoliikenne

Vuonna 2006 Suomen ja Ruotsin välisen rajan ylitti yhteensä 202 000 kuorma-autoa ja Suomen ja Norjan välisen rajan yhteensä 48 000 kuorma-autoa. Selvästi eniten liikennöity rajanylityspaikka oli Tornio, jonka osuus on 65 % Suomen ja Ruotsin rajan ylittävistä kuorma-autoliikenteestä (Kuvio 19). (Tullihallitus, 2007a ja 2007b). Rajat ylittävien ajoneuvojen rekisteröintimaita ei ole tilastoitu tai seurattu satunnaisissakaan selvityksissä.



**Kuvio 19. Suomen ja Norjan sekä Suomen ja Ruotsin rajan ylittäneet kuorma-autot vuonna 2006. Lähde: Tullihallitus, 2007a ja 2007b.**

*Liite 5. Ulkomaisten kuorma-autojen kuljettajien haastattelut satamissa***Haastattelujen toteutus**

Selvitystä varten haastateltiin satamissa ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajia. Haastattelujen tavoitteena oli saada tietoa:

1. Kabotaasikuljetusten yleisyydestä satamittain ja ajoneuvon rekisteröintimaan mukaan sekä
2. Kabotaasikuljetusten ominaisuuksista (alueellisuus jne.).

Kuljettajien haastattelut toteutettiin Helsingin ja Turun satamissa, joiden kautta kulkee yhteensä 65 % Suomen ja ulkomaiden välillä meritse kuljetetuista kuorma-autoista (Merenkululaitos, 2008). Naantalın satamasta ei saatu lupaa toteuttaa kuljettaja-haastatteluita, mutta satama toimitti tiedot tärkeimmistä asiakasyrityksistä.

Haastatteluajankohdat valittiin ro-ro-alusliikenteen lähtöaikataulujen mukaan (Taulukko 11) lukuun ottamatta Helsingin Länsisataman konttisatamaa, jossa kuorma-autojen asiointi satamissa ei liity yhtä läheisesti alusten aikatauluun. Haastattelut aloitettiin noin pari tuntia ennen alusten lähtöaikaa, koska aluksilla lähtevien kuorma-autojen tulee olla satamassa yleensä noin 1,5 tuntia ennen aluksen ilmoitettua lähtöaikaa.

Kussakin satamassa tai satamanosassa haastateltiin niitä kuljettajia, joiden ajoneuvon rekisteröintimaa sallii kabotaasin harjoittamisen Suomessa. Haastatteluihin ei siis valittu esimerkiksi Suomeen tai Venäjälle rekisteröityjä ajoneuvoja.

Haastattelukysymykset on esitetty liitteessä 1. Haastattelu toteutettiin niin, että haastatteliija kysyi kysymykset kuljettajilta pääosin englanniksi. Lisäksi haastattelulomake oli käännetty venäjäksi, ruotsiksi, saksaksi, ranskaksi, viroksi ja latviaksi. Tarvittaessa haastatteliija antoi käännetyn lomakkeen kuljettajalle. Näin ollen kuljettaja pystyi vastaamaan kysymyksiin, vaikka yhteinen puhekieli haastattelijan kanssa olisi heikko.

**Taulukko 11. Haastatteluihin valittujen alusten aikataulut.**

Lähtö-satama	Määränpää	Varustamo	Sataman-osa	Frekvenssi	Lähtöaika	Haastattelu-päivät
Helsinki	Tallinna	Viking Line	Katajanokka	2*pvä	12:30	9.3, 15.-16.3
	Tukholma	Viking Line	Katajanokka	7*vko	17:30	9.3, 15.-16.3
	Tallinna	Tallink Silja	Länsisatama	5*päivä	8:30	9.3, 15.-16.3
	Tallinna	Tallink Silja	Länsisatama	5*päivä	10:30	8.-10.3.
	Rostock	Tallink Silja	Länsisatama	7*vko	20:15	8.3, 10.3.
	Tukholma	Tallink Silja	Eteläsatama	7*vko	17:00	8.-10.3.
	Århus	Finnlines	Sompasaari	3*vko	18:00	13.3.
	Travemünde	Finnlines	Sompasaari	9*vko	18:00	12.3.
	Gdynia	Finnlines	Sompasaari	6*vko	19:00	14.3.
	eri	eri/Finnsteve	Länsisatama			8.-10.3
Turku	Tukholma	Viking Line	Kantasatama	2*pvä	8:45	11.3, 13.-14.3
	Tukholma	Tallink Silja	Kantasatama	2*pvä	8:00	10.3, 12.3
	Tukholma	Tallink Silja (Seawind)	Kantasatama	6*vko	21:15	10.3, 12.-13.3

## Haastattelutulokset

### *Haastatellut*

Kuljettajia haastateltiin 90. Näistä 33 haastateltiin Turun satamassa ja loput Helsingin eri satamanosissa (Taulukko 12). 24 kuljettajaa kieltäytyi haastatteluista. Haastateltujen määrä oli karkeasti arvioiden puolet niiden ajoneuvojen yhden vuorokauden määrästä, jotka voisivat potentiaalisesti harjoittaa Suomessa kabotaasia.

**Taulukko 12. Kontaktoidut ajoneuvot ja arvio ajoneuvojen määrästä (vrk).**

	Haastatellut	Kieltäytyneet	Kontaktoidut	Ajoneuvoja vrk*
Helsinki/Länsisatama	33	2	35	76
Helsinki/Eteläsatama	21	11	32	65
Helsinki/Sörnäinen	3	2	5	9
Turku/Kantasatama	33	8	41	65
<b>Yhteensä</b>	<b>90</b>	<b>23</b>	<b>113</b>	<b>215</b>

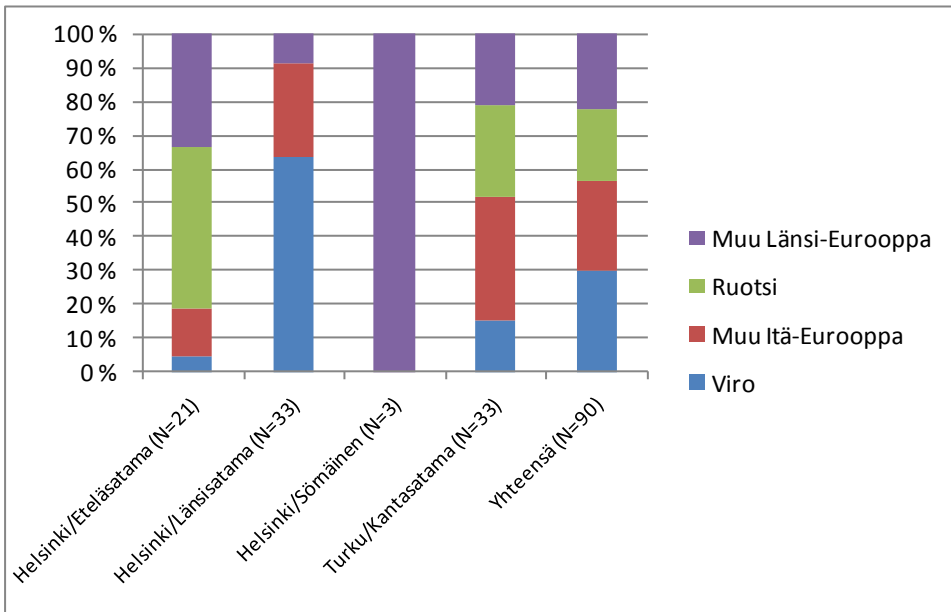
\* = karkea arvio kuorma-autojen vuorokausimäärästä (sis. vain ne ajoneuvot, jotka voisivat rekisteröintimaan pohjalta tehdä kabotaasia)

Haastatelluista 83 oli aloittanut kuljetuksensa Suomesta ja 7 oli aloittanut ulkomailta ja oli matkalla Suomen läpi. Ulkomailta lähteneet kuljetukset olivat Norjasta ja Venäjältä.

### *Ajoneuvojen rekisteröintimaat*

Viron ja Ruotsin rekisterissä olevien ajoneuvojen osuus kaikissa haastatteluissa oli lähes 60 % (Kuvio 20 ja Taulukko 13). Rekisteröintimaiden osuudet vaihtelivat kuitenkin selvästi satamanosittain. Haastatteluissa olivat aliedustettuina Ruotsiin ja Saksaan rekisteröityjen

ajoneuvojen kuljettajat (osuus haastateltavista 25 %, kun osuus ko. satamien EU-kuorma-autoliikenteestä on yli 60 %) (Taulukko 14)..



**Kuvio 20. Haastateltujen ajoneuvojen rekisteröintimaat eri satamiosissa.**

**Taulukko 13. Haastateltujen ja haastatteluista kieltäytyneiden ajoneuvojen rekisteröintimaat satamansittain.**

Ajoneuvon rekisteröinti-maa	Helsinki Eteläsatama		Helsinki Länsisatama		Helsinki Sörnäinen		Turku Kantasatama		Yhteensä Vast.
	Vast.	Ei-vast.	Vast.	Ei-vast.	Vast.	Ei-vast.	Vast.	Ei-vast.	
Viro	1	2	21	2			5	1	27
Ruotsi	10						9	3	19
Latvia			2				4		6
Puola		4	4				1		5
Slovakia							5		5
Alankomaat	1				3	2			4
Iso-Britannia	4								4
Liettua	1		1				2		4
Saksa	1		2				1		4
Tanska							4	3	4
Bulgaria			2						2
Espanja			1						1
Italia							1		1
Norja							1		1
Portugali	1								1
Tsekki	1	2							1
Unkari	1								1
Belgia		3							
Ranska								1	
<b>Yhteensä</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>33</b>	<b>8</b>	<b>90</b>

**Taulukko 14. Haastateltujen ajoneuvojen rekisteröintimaat verrattuna satamassa asioivien ajoneuvojen jakaumaan (EU-maat pl. Suomi).**

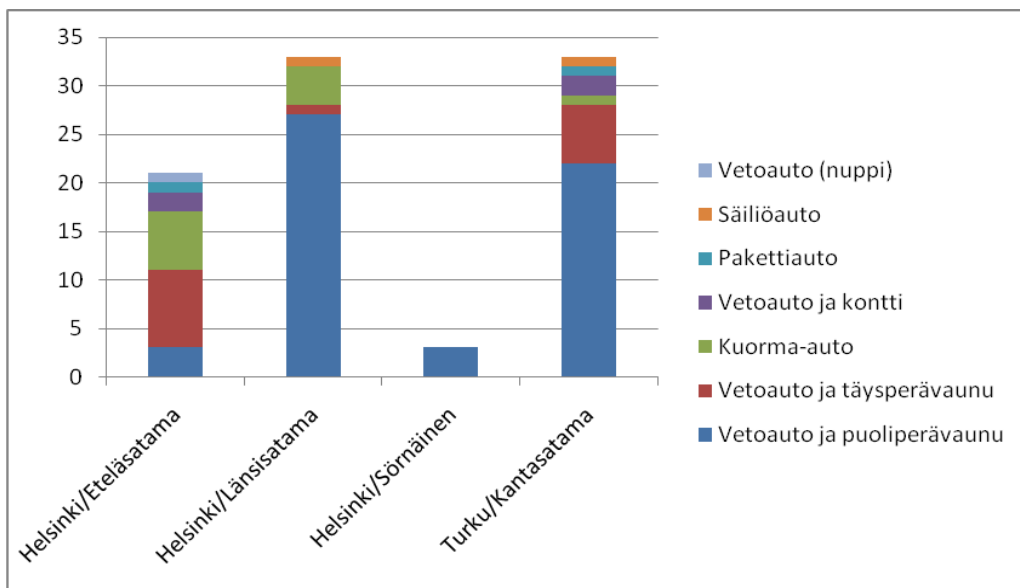
Ajoneuvot	Turku	Osuus %	Helsinki Länsisatama roro	Osuus %	Helsinki Länsisatama kontti	Osuus %	Helsinki Eteläsatama	Osuus %	Helsinki Sörnäinen	Osuus %	Yhteensä	Osuus %
Ruotsi	19 574	83,1 %			104	2,0 %	3 120	13,1 %			22 798	43,3 %
Saksa	1 355	5,8 %			0	0,0 %	8 320	34,9 %			9 675	18,4 %
Viro	1 261	5,4 %			2 600	50,0 %	10 816	45,3 %			14 677	27,9 %
Muu EU	1 355	5,8 %			2 496	48,0 %	1 612	6,8 %			5 463	10,4 %
<b>Yhteensä</b>	<b>23 545</b>	<b>100,0 %</b>	<b>na.</b>	<b>na.</b>	<b>5 200</b>	<b>100,0 %</b>	<b>23 868</b>	<b>100,0 %</b>	<b>na.</b>	<b>na.</b>	<b>52 613</b>	<b>100,0 %</b>

Haastattelut	Turku	Osuus %	Helsinki Länsisatama roro	Osuus %	Helsinki Länsisatama kontti	Osuus %	Helsinki Eteläsatama	Osuus %	Helsinki Sörnäinen	Osuus %	Yhteensä	Osuus %
Ruotsi	9	27,3 %	0	0,0 %	0	0	10	47,6 %	0	0,0 %	19	21,1 %
Saksa	1	3,0 %	2	6,1 %	0	0	1	4,8 %	0	0,0 %	4	4,4 %
Viro	5	15,2 %	21	63,6 %	0	0	1	4,8 %	0	0,0 %	27	30,0 %
Muu EU	18	54,5 %	10	30,3 %	0	0	9	42,9 %	3	100,0 %	40	44,4 %
<b>Yhteensä</b>	<b>33</b>	<b>100,0 %</b>	<b>33</b>	<b>100,0 %</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3</b>	<b>100,0 %</b>	<b>90</b>	<b>100,0 %</b>

### *Ajoneuvotyyppien jakauma satamansittain*

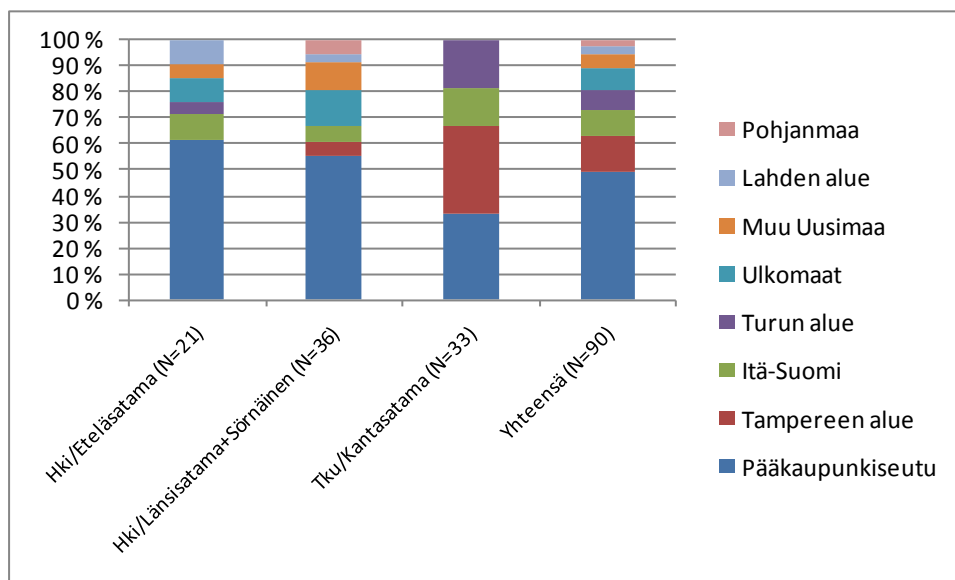
Käytetyistä ajoneuvotyypeistä ylivoimaisesti yleisin oli vetoauto ja puoliperävaunu (55 ajoneuvoa) (Kuvio 21). Vetoauto ja täysperävaunu (15) ja kuorma-auto (11) olivat seuraavaksi yleisimmät tyypit. Puoliperävaunuilla on hallitseva osuus Turussa ja Helsingin Länsisatamassa. Helsingin Eteläsatamassa ajoneuvotyyppien hajonta on huomattavasti suurempaa.



Kuvio 21. Haastateltujen ajoneuvojen tyypit eri satamanosissa (N=90).

### Ajoneuvon lähtöalueet ja kohdemaat

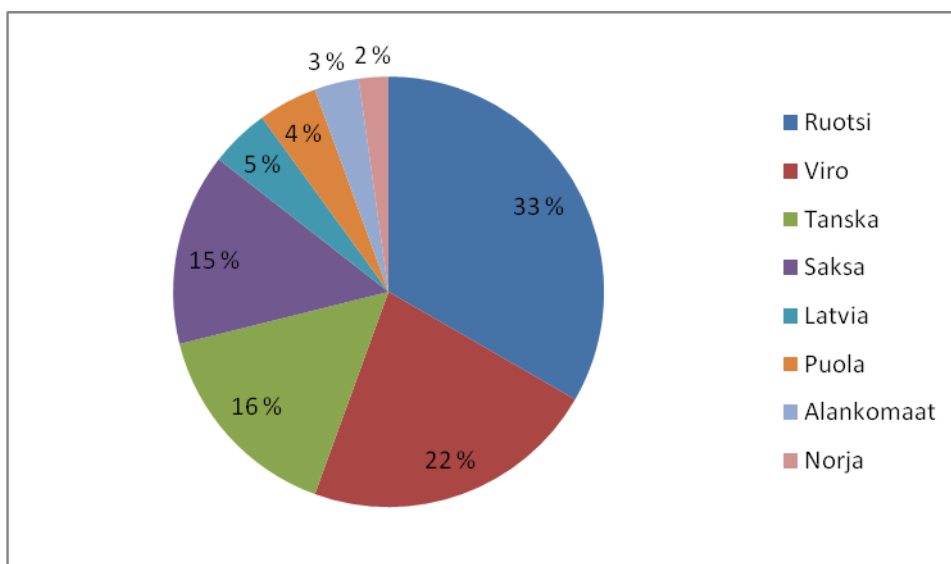
Helsingin satamien kautta kulkeneiden haastateltujen ajoneuvojen lähtöalue Suomessa on noin 60 %:ssa tapauksista pääkaupunkiseudulla (Kuvio 22). Turun satamassa kuljetusten lähtöalue on 80 %:sti Turun alueen ulkopuolella.



Kuvio 22. Haastateltujen ajoneuvojen lähtöalueet satamanosittain.

Ruotsi ja Viro vastaavat yhteensä yli puolta haastateltujen kuljetusten kohdemaista (Kuvio 23). Muut merkittävät kohdealueet ovat Tanska ja Saksa. Satamanosakohtaisesta vertailusta nähdään, että Turusta lähtevät autot menevät enimmäkseen muihin Pohjoismaihin.

Helsingistä lähtee myös ajoneuvoja Ruotsiin, mutta enemmän Viroon, Saksaan ja muualle Manner-Eurooppaan.



Kuvio 23. Haastateltujen ajoneuvojen kohdemaat.

### *Kuljetusten lähtöpaikat ja kohdemaat*

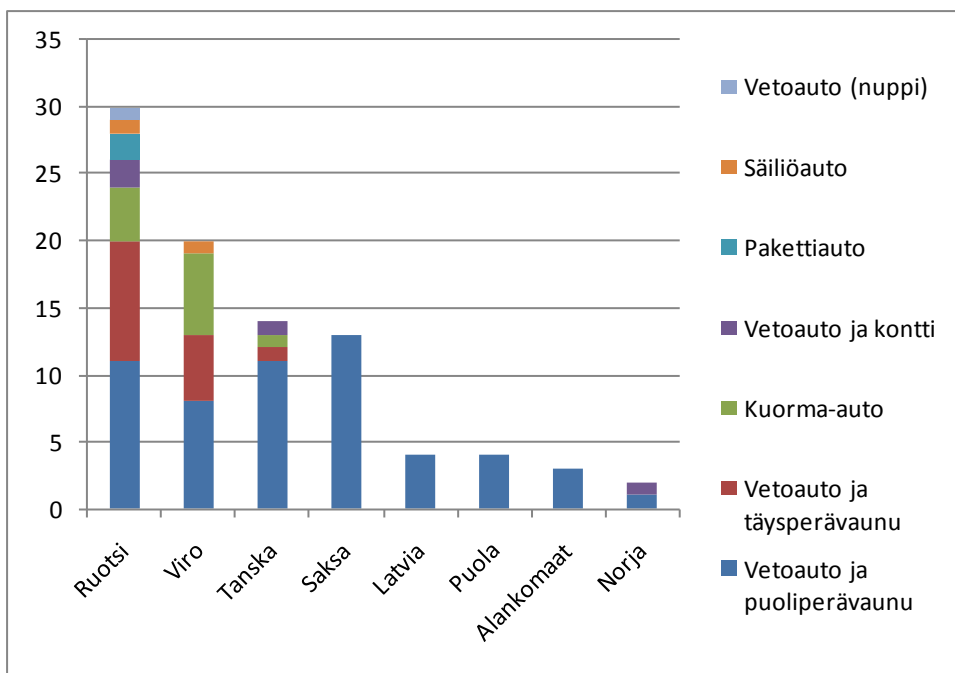
Seuraavasta taulukosta (Taulukko 15) näkyy haastateltujen kuljettajien kohdemaat kuljetusten lähtöalueittain. Pääkaupunkiseudulta ja Uudeltamaalta lähteneet ajoneuvot jakautuvat tasaisesti eri kohdemiin. Sen sijaan Turun ja Tampereen alueilta lähteneet menevät suurelta osin muihin Pohjoismaihin.

**Taulukko 15. Haastateltujen lähtöalueiden ja kohdemaiden vertailu.**

Lähtöalue/Kohdemaat	Ruotsi	Viro	Tanska	Saksa	Latvia	Puola	Alanko- maat	Norja	Yhteensä
Pääkaupunkiseutu	15	11	4	10	1	2	1		44
Tampereen alue	5		6	1		1			13
Itä-Suomi	4	4	1						9
Turun alue	3		3					1	7
Ulkomaa	2			2	2		1		7
Muu Uusimaa	1	2			1	1			5
Lahden alue		1					1	1	3
Pohjanmaa		2							2
<b>Yhteensä</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>90</b>

### *Ajoneuvotyyppien jakautuminen eri kohdemiin*

Lähialueille Ruotsiin ja Viroon ajetaan eri tyyppisillä ajoneuvoilla (Kuvio 24). Kauemmas Eurooppaan ajettaessa on käytössä lähes yksinomaan puoliperävaunu.



Kuvio 24. Eri kohteiden kuljetuksiin käytetyt ajoneuvotyypit.

### *Rekisteröintimaa/kohdema*

Seuraavaan ajoneuvojen rekisteröintimaa ja kuljetusten kohdemaata koskevaan taulukkoon (Taulukko 16) on korostettu ne tapaukset, joissa ajoneuvon rekisteröintimaa ja kuljetuksen kohdemaata ovat samat. Näitä tapauksia on 50 % aineistosta. Suurin ryhmä, joka ajoi muuhun maahan kuin mihin ajoneuvo oli rekisteröity, oli virolaiset (15 tapausta). Myös Slovakiaan, Isoon-Britanniaan, Latviaan ja Liettuaan rekisteröidyt autot ajoivat muihin kuin ajoneuvojen rekisteröintimaihin. Eniten muita kuin kyseisen maan rekisterissä olevia ajoneuvoja ajoi Ruotsiin, Tanskaan, Viroon ja Saksaan.

**Taulukko 16. Ajoneuvon rekisteröintimaan ja kuljetuksen kohdemaan vertailu.**

Rekisteröintimaa/kohdema	Ruotsi	Viro	Tanska	Saksa	Latvia	Puola	Alankomaat	Norja	Yhteensä
Viro	3	12	2	8	1	1			27
Ruotsi	19								19
Latvia			4		2				6
Puola			1		1	3			5
Slovakia	2		3						5
Alankomaat							3	1	4
Iso-Britannia		4							4
Liettua	2	1	1						4
Saksa			1	3					4
Tanska	2		2						4
Bulgaria				2					2
Espanja		1							1
Italia	1								1
Norja								1	1
Portugali	1								1
Tseki		1							1
Unkari		1							1
<b>Yhteensä</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>90</b>

**Laivayhteydet**

Kaikki haastatellut kuljettajat olivat tulossa tai menossa alukseen eivätkä siis olleet pelkästään tuomassa tai viemässä satamasta suuryksiköitä. Alla oleva taulukko (Taulukko 17) selvittää, mitä laivayhteyksiä käytettiin eri kohdemiin mentäessä. Tapaukset, joissa laivayhteys vie suoraan ko. kohdemaan, on merkitty korostettuna. Laivalinjan kohdemaan osuus lopullisena kohteena on merkittävä lukuun ottamatta Turku, josta huomattava osa Ruotsin-liikenteestä jatkaa Tanskaan. Tämä johtuu merkittävästä elin-  
tarviketuonnista Tanskasta ja suorien Tanskan-linjojen puutteesta.

**Taulukko 17. Käytetyt laivayhteydet eri kohdemiin.**

Laivayhteys\Kohdema	Ruotsi	Viro	Tanska	Saksa	Latvia	Puola	Alankomaat	Norja	Yhteensä
Hki-Rostock				12		2			14
Hki-Tallinna		20			4	2			26
Hki-Travemünde							3		3
Hki-Tukholma	12		1					1	14
Turku-Tukholma	18		13	1				1	33
<b>Yhteensä</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>90</b>

Seuraavassa taulukossa (Taulukko 18) on verrattu haastateltujen käyttämien laivalinjojen jakaamaa satamien kuorma-autotilastoihin. Haastateltuaineistossa ylikorostuu Turku-Ruotsi-linja linjan todellisiin kuorma-automääriin nähden. Haastateltujen käyttämien laivalinjojen lähtö- ja kohdemaiden jakauma puolestaan on melko lähellä kaikkien kuorma-autojen käyttämien laivalinjojen lähtö- ja kohdemaiden jakaamaa.

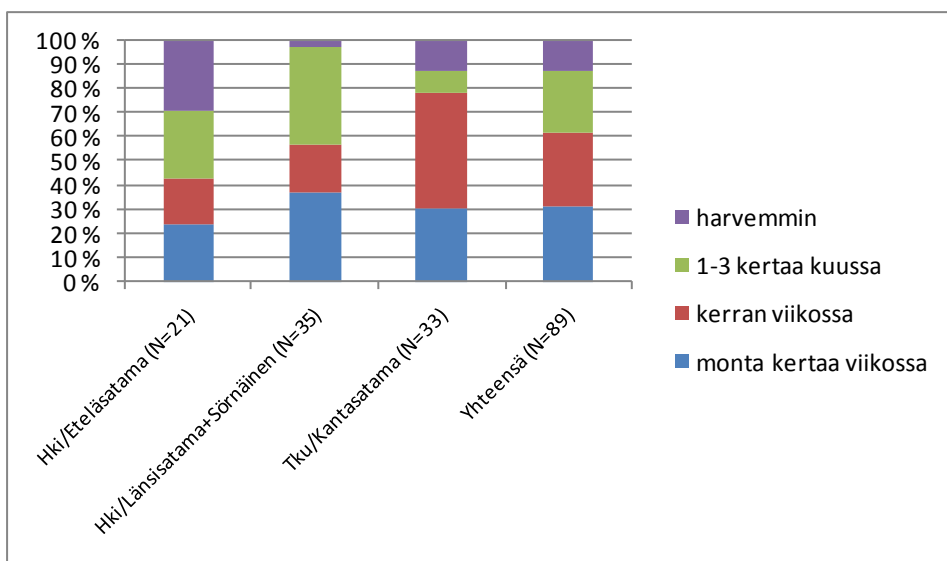
**Taulukko 18. Haastateltujen käyttämät laivalinjat ja kuorma-autojen määrät ko. laivalinjoilla vuonna 2007. Lähde: Merenkululaitoksen Martina-tietokanta.**

Laivalinja	Haastattelut	Osuus %	Linjan kuorma-autot	Osuus %
Helsinki-Ruotsi	14	15,6 %	21 809	4,5 %
Helsinki-Viro	26	28,9 %	163 383	34,0 %
Helsinki-Saksa	17	18,9 %	60 400	12,6 %
Turku-Ruotsi	33	36,7 %	62 586	13,0 %
Muut linjat	0	0,0 %	171 757	35,8 %
<b>Yhteensä</b>	<b>90</b>	<b>100,0 %</b>	<b>479 935</b>	<b>100,0 %</b>

Maa	Haastattelut	Osuus %	Maan kuorma-autot	Osuus %
Ruotsi	47	52,2 %	243 303	50,7 %
Viro	26	28,9 %	169 916	35,4 %
Saksa	17	18,9 %	63 234	13,2 %
Muut maat	0	0,0 %	3 482	0,7 %
<b>Yhteensä</b>	<b>90</b>	<b>100,0 %</b>	<b>479 935</b>	<b>100,0 %</b>

### *Suomessa käyntien tiheys*

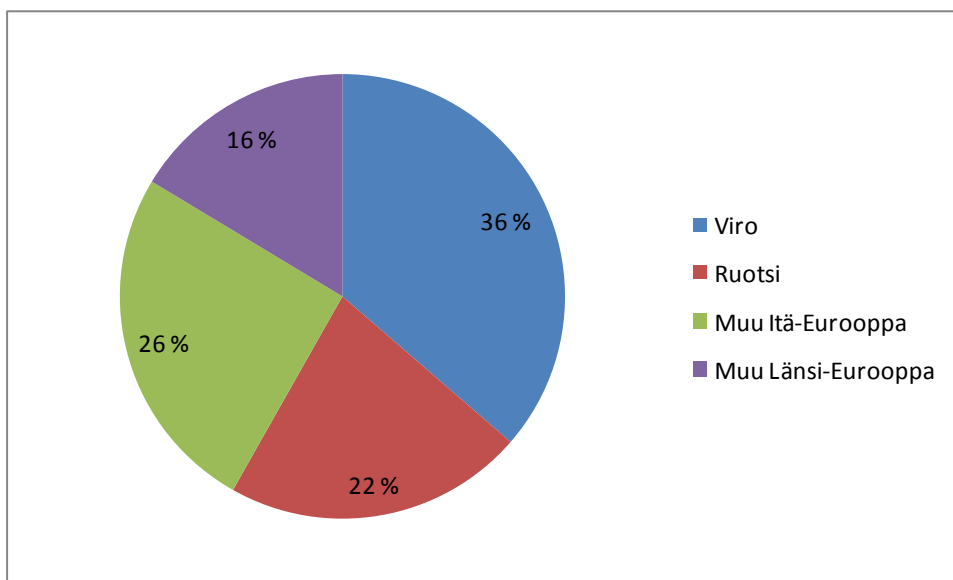
Noin kolmannes haastatelluista kuljettajista käy Suomessa monta kertaa viikossa ja 61 % vähintään viikoittain (Kuvio 25). Tämän otannan valossa Turun satamaa käyttävien liikenne näyttäisi olevan selvästi tiheämpää kuin Helsingin satamien, koska Turussa kuljettajista lähes 80 % käy Suomessa vähintään viikoittain.



**Kuvio 25. Kuljettajien Suomessa käyntien tiheys eri satamanosissa.**

### *Suomessa käynnin tiheys ajoneuvon rekisteröintimaan mukaan*

Haastatelluista 61 % käy Suomessa vähintään kerran viikosta. Näistä virolaisten osuus on 36 % (Kuvio 26 ja Taulukko 19). Osuus on hieman suurempi kuin virolaisten osuus kaikista haastateltavista (30 %). ”Muun Länsi-Euroopan” ajoneuvojen osuus on vähintään kerran viikossa Suomesta asioivista 16 %, kun niiden osuus kaikista vastaajista on 22 %.



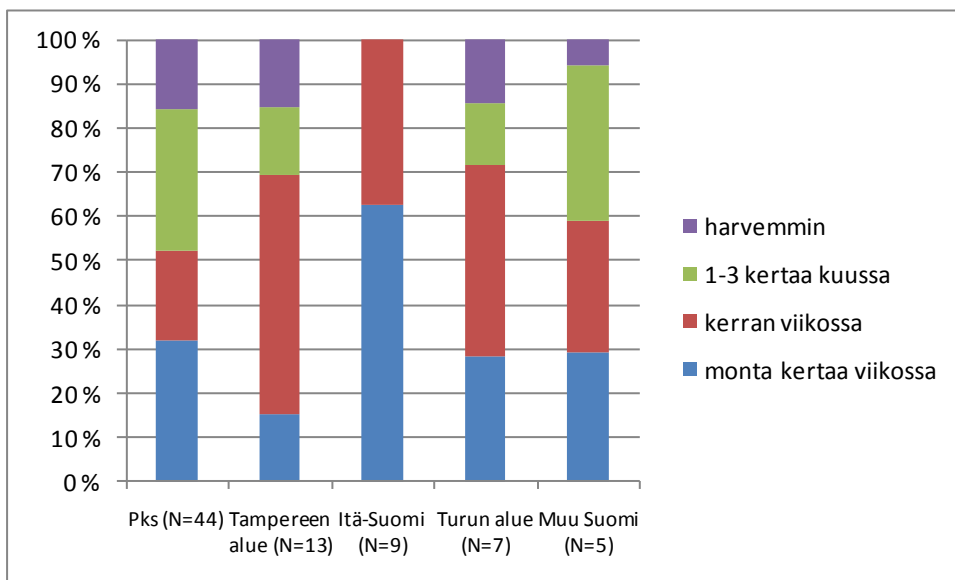
Kuvio 26. Vähintään kerran viikossa Suomessa käyvien ajoneuvojen rekisteröintimaa (N=55).

Taulukko 19. Kuljetusmatkojen tiheys Suomeen ajoneuvon rekisteröintimaan mukaan.

	mona kertaa viikossa	kerran viikossa	1-3 kertaa kuussa	harvemmin	ei vastannut	Yhteensä
Viro	11	9	7			27
Ruotsi	5	7	3	4		19
Latvia	1	3	2			6
Puola	1	1	3			5
Slovakia	4	1				5
Saksa	1	2	1			4
Tanska	2	1	1			4
Liettua		2	1	1		4
Alankomaat	2	1	1			4
Iso-Britannia				4		4
Bulgaria			2			2
Tsekki	1					1
Espanja					1	1
Unkari			1			1
Italia				1		1
Norja				1		1
Portugali			1			1
<b>Yhteensä</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>23</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>90</b>
<b>Yhteensä (%)</b>	<b>31 %</b>	<b>30 %</b>	<b>26 %</b>	<b>12 %</b>	<b>1 %</b>	<b>100 %</b>

### *Suomessa käyntien tiheys Suomen lähtöalueiden mukaan*

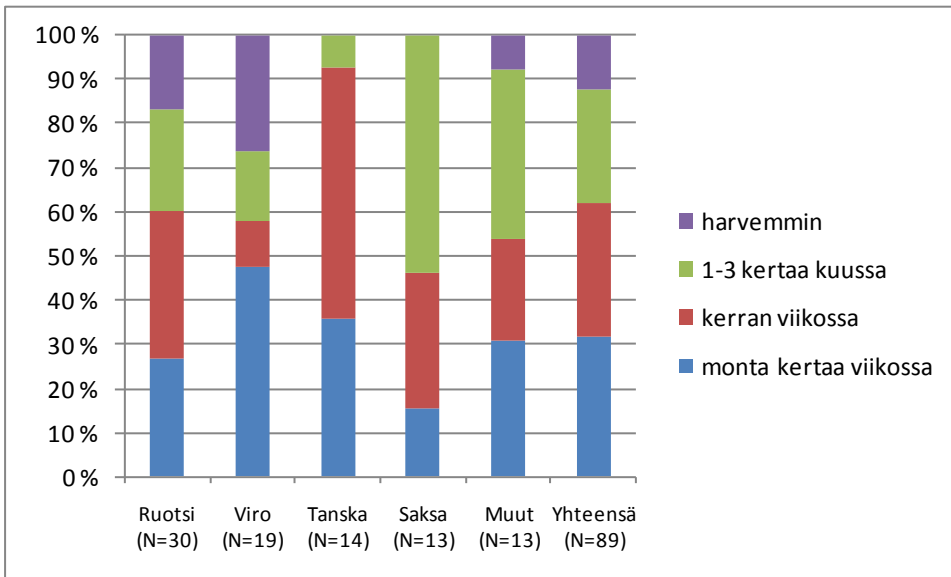
Yllättävää on se, että ne kuljettajat, joiden kuljetuksen lähtöalue Suomessa oli muita lähtöalueita kaukaisempi eli Itä-Suomi, tekevät kaikkein tiheimmin kuljetuksia Suomessa (Kuvio 27).



**Kuvio 27. Kuljettajien Suomessa käyntien tiheys kuljetusten Suomen lähtöalueiden mukaan (N=78).**

### *Suomessa käyntien tiheys kohdemaittäin*

Tiheimmin Suomessa asioivat kuljettajat, joiden kuljetuksen kohdemaana oli Viro (Kuvio 28). Vähintään kerran viikossa Suomessa asioivien osalta erottui muista selvästi Tanskaan menossa olevat kuljettajat, joista yli 90 % käy Suomessa vähintään viikoittain.



Kuvio 28. Suomessa käyntien tiheys kuljetuksen kohtemaan mukaan.

### *Kuljetusmatkojen ja ajoneuvon käyntitiheyden vertailu*

Verrattaessa kuljettajan tekemiä kuljetusmatkojen ja ajoneuvon käyntien tiheyttä Suomessa, nähdään näiden täsmäävän erittäin hyvin (Taulukko 20).

Taulukko 20. Kuljettajan ja ajoneuvon käyntitiheys Suomessa.

Kuljettaja/Ajoneuvo	monta kertaa viikossa		1-3 kertaa kuussa		Yhteensä
	monta kertaa viikossa	kerran viikossa	1-3 kertaa kuussa	harvemmin	
monta kertaa viikossa	25	1	2		28
kerran viikossa	1	24	2		27
1-3 kertaa kuussa		3	20		23
harvemmin				11	11
Yhteensä	26	28	24	11	89

Verrattaessa vastauksia kysymyksiin 'Käytättekö näillä matkoilla aina samaa ajoneuvoa?' ja 'Onko ajoneuvolla useimmiten sama kuljettaja?', nähdään että useimmissa tapauksissa sekä ajoneuvo että kuljettaja ovat samoja (Taulukko 21). Ajoneuvon vaihtuminen on yleisempää kuin kuljettajan. Tämän ja edellisen kysymyksen pohjalta voidaan päätellä, että haastatellut kuljettajat antavat hyvän kuvan ulkomaisten kuljettajien kuljetuksista Suomessa, koska kuljetukset ovat keskittyneet samoille kuljettajille.

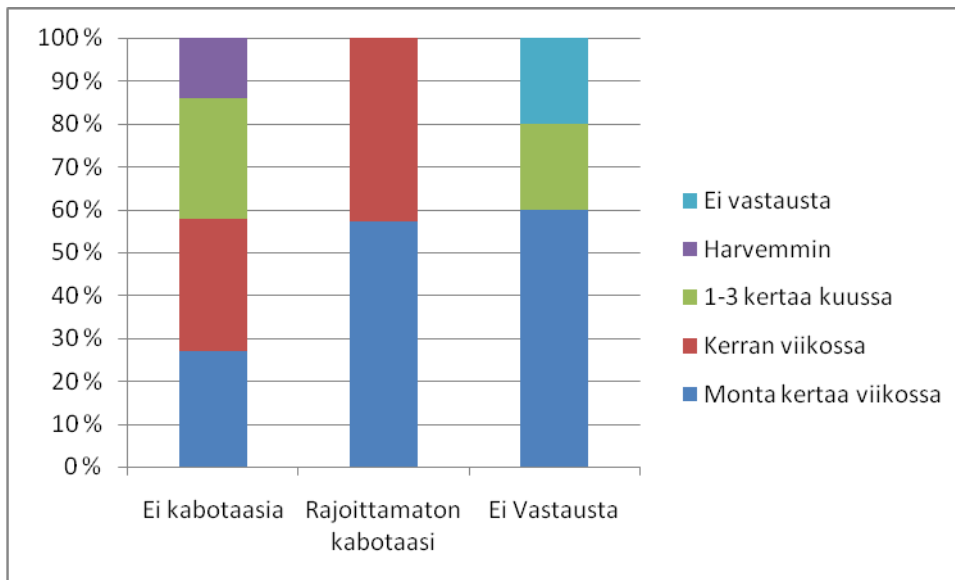
Taulukko 21. Saman kuljettajan ja ajoneuvon käyttö Suomessa.

Kuljettaja/Ajoneuvo	ei	kyllä	Yhteensä
ei	8	3	11
kyllä	20	58	78
Yhteensä	28	61	89

### ***Kabotaasikuljetukset Suomessa käyntien tiheyden mukaan***

Tutkittaessa kabotaasin yleisyyttä suhteessa kuljetusten tiheyteen havaittiin, että kabotaasikuljettajat käyvät keskimääräistä tiheämmin Suomessa (Kuvio 29). Jos kuljettaja käy Suomessa harvemmin, kabotaasia ei esiintynyt.

Mitä säännöllisemmin kuljettaja käy Suomessa, sitä paremmat edellytykset kuljettajalla todennäköisesti on tehdä kabotaasikuljetuksia. Toisaalta säännöllinen ja tiheä liikennöinti voi myös tarkoittaa, että kuljetukset on tarkkaan suunniteltu ja aikataulutettu, eikä ylimääräistä aikaa kabotaasikuljetuksiin jää.

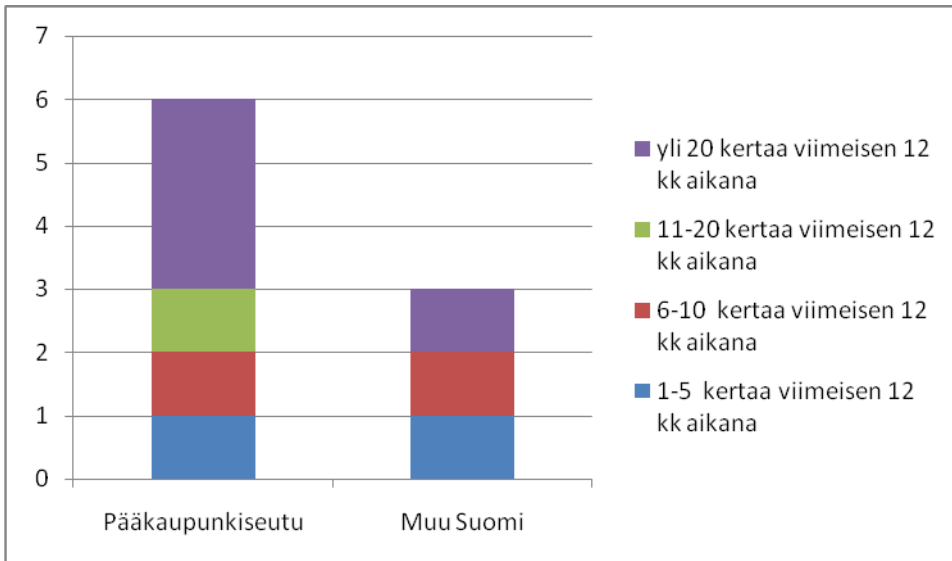


**Kuvio 29. Kabotaasin suorittaminen kuljettajan Suomessa käyntien tiheyteen (N=85).**

### ***Kabotaasia harjoittavien ajoneuvojen lähtöalueet ja kohdemaat***

Tämänkertaisen Suomen käynnin aikana kabotaasikuljetuksia tehneiden ajoneuvojen rekisteröintimaat olivat Ruotsi (4), Saksa (2) ja Tanska (1). Ajoneuvon rekisteröintimaa oli aina sama kuin määränpäämaa, paitsi yhdessä tapauksessa, jossa Saksaan rekisteröity auto ajoi tavaraa Tanskaan ja autossa oli suomalainen kuljettaja. Muuten myös kuljettajan kotimaa täsmäsi rekisteröintimaahan.

Seitsemästä kabotaasikuljetuksesta viidestä saatiin tietoa kabotaasikuljetuksen lähtöpaikasta ja määränpäästä. Näistä kolme oli pääkaupunkiseudun sisäistä ja kaksi Turusta muualle Suomeen. Kabotaasikuljetuksia tehneet ajoneuvot poistuivat Suomesta Turun sataman (4) ja Helsingin Länsisataman (3) kautta. Haastatteluhetkellä kyydissä oleva lasti oli pääkaupunkiseudulta (5) ja Turun alueelta (2).



**Kuvio 30. Kabotaasikuljetuksia viimeisen 12 kk aikana suorittaneet kuljetuksen lähtöalueen mukaan.**

### *Kabotaasi viimeisen 12 kuukauden aikana*

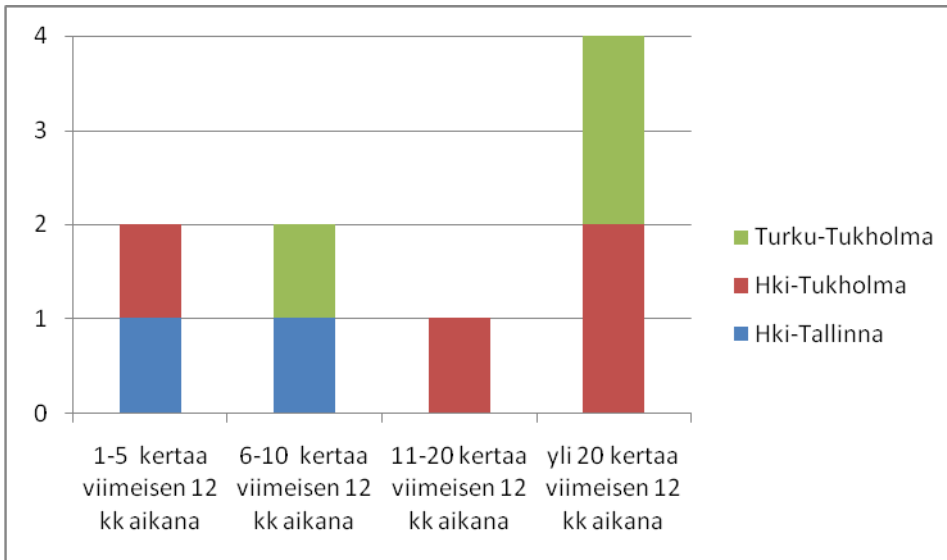
Kun tutkittiin seitsemää kabotaasikuljetuksia tällä matkalla suorittaneen kuljettajan aikaisempia kabotaasikuljetuksia, paljastui että yhtä poikkeusta lukuun ottamatta kaikki olivat harjoittaneet kabotaasia aikaisemminkin. Useimmat olivat tehneet kabotaasia yli 20 kertaa viimeisen 12 kuukauden aikana.

Kaikista haastatelluista yhdeksän kuljettajaa vastasi tehneensä viimeisen 12 kuukauden aikana kabotaasikuljetuksia Suomessa (Taulukko 22). Huomattavaa on, että juuri tähän kysymykseen oli suurin ei saatujen vastausten määrä. Näyttää siltä, että pieni joukko kuljettajia tekee kabotaasikuljetuksia, mutta he tekevät niitä säännöllisesti.

### **Taulukko 22. Viimeisen 12 kuukauden aikana kabotaasia tehneiden kuljettajien lukumäärät.**

Ei kabotaasia viimeisen 12 kk aikana	69
1-5 kertaa viimeisen 12 kk aikana	2
6-10 kertaa viimeisen 12 kk aikana	2
11-20 kertaa viimeisen 12 kk aikana	1
yli 20 kertaa viimeisen 12 kk aikana	4
Ei vastausta	12
<b>Yhteensä</b>	<b>90</b>

Kaikki kabotaasia harjoittaneet kuljettavat käyttivät haastattelun yhteydessä lyhyen matkan laivayhteyttä joko Tukholmaan tai Tallinnaan (Kuvio 31).



**Kuvio 31. Kabotaasikuljetuksia viimeisen 12 kk aikana suorittaneet käytetyn laivalinjan mukaan.**

### *Ajoneuvon ja kuljettajan vertailua*

91 %:ssa haastatelluista ajoneuvon rekisteröintimaa ja kuljettajan vakituinen asuinmaa olivat samoja (Taulukko 23). Myös kansalaisuus ja vakituinen asuinmaa (92 %:n vastaavuus) sekä ajoneuvon rekisteröintimaa ja kuljettajan kansalaisuus (89 %:n vastaavuus) täsmäsivät hyvin.

**Taulukko 23. Ajoneuvon rekisteröintimaan ja kuljettajan vakituisen asuinmaan vertailu.**

Ajoneuvo/ Kuljettaja	Belgia	Bulgaria	Tsekki	Saksa	Tanska	Viro	Espanja	Unkari	Italia	Liettua	Latvia	Alankomaat	Puola	Ruotsi	Slovakia	Iso- Britannia	Yhteensä
Bulgaria		2															2
Tsekki			1														1
Saksa				3			1										4
Tanska					2	1								1			4
Viro						27											27
Espanja																	0
Unkari							1										1
Italia								1									1
Liettua									4								4
Latvia										6							6
Alankomaat	1						1					2					4
Norja																	0
Puola													5				5
Portugali														1			1
Ruotsi							1							18			19
Slovakia					1												5
Iso- Britannia																4	4
Yhteensä	1	2	1	3	3	28	3	1	1	4	6	2	5	20	4	4	88

***Kuljetusyrittäjä / työntekijä***

Vain yhdeksän prosenttia haastatelluista oli kuljetusyrittäjiä (ajoneuvon omistajia) (Taulukko 24). Puolet kuljetusyrittäjistä tuli Ruotsista. Kukaan kuljetusyrittäjästä ei ollut suorittanut kabotaasikuljetuksia tällä matkalla eikä viimeisen 12 kuukauden aikana. Tämän syynä voi olla se, ettei pienillä kuljetusliikkeillä ole resursseja markkinoida kabotaasikuljetuksia.

**Taulukko 24. Kuljettajan asema ajoneuvon rekisteröintimaan mukaan.**

Ajoneuvon rekisteröintimaa	Kuljetusliikkeen		Ei vastausta	Yhteensä
	työntekijä	Kuljetusyrittäjä		
Bulgaria	2			2
Tseki	1			1
Saksa	4			4
Tanska	4			4
Viro	23	1		24
Espanja	1			1
Unkari	1			1
Italia	1			1
Liettua	3	1		4
Latvia	6			6
Alankomaat	3	1		4
Norja	1			1
Puola	5			5
Portugali	1			1
Ruotsi	14	4		18
Slovakia	4	1		5
Iso-Britannia	4			4
Ei vastausta			4	4
<b>Yhteensä</b>	<b>78</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>90</b>