

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi liikenteen palveluista annettua lakia, ajokorttilakia, kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annettua lakia ja sakon täytäntöönpanosta annettua lakia. Esityksen tavoitteena on parantaa henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamista koskevan EU-sääntelyn noudattamisen ja valvonnan edellytyksiä, edistää ympäristöystävällisten ajoneuvojen yleistymistä maanteilla sekä kuljettajien saatavuutta.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin ulkomaisen yrityksen Suomessa tilapäisesti suorittamia kuljetuspalveluja eli niin sanottua kabotaasiliikennettä koskevaa EU-sääntelyä tarkentavia säännöksiä sääntelyn noudattamisen ja valvonnan mahdollistamiseksi. Samalla lakiin lisättäisiin uusia seuraamussäännöksiä, jotta kabotaasirikkomuksesta ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä voidaan jatkossa määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu. Seuraamusmaksut lisättäisiin myös sakon täytäntöönpanosta annetun lain soveltamisalaan.

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

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

Kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annettua lakia muutettaisiin keventämällä ajokokeen vastaanottajaa koskevia vaatimuksia. Muutokset koskisivat ajokokeen vastaanottajan tehtävän sisältöä ja pätevyysvaatimuksia.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2026. Ehdotetut ajokorttilain muutokset tulisivat kuitenkin pääsääntöisesti voimaan vasta 26.11.2027.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	6
1.2.1 EU-säädöksen valmistelu	6
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu	6
1.2.3 Soveltaminen Ahvenanmaalla	7
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	7
2.1 Tieliikenteen kabotaasia koskeva EU-sääntely	7
2.2 Ajokorttidirektiivin säännökset ajokorttiluokista ja ajokokeesta	9
2.2.1 Nykyisen ajokorttidirektiivin säännökset ajokorttiluokista	9
2.2.2 Uuden ajokorttidirektiivin säännökset ajokorttiluokista	10
2.2.3 Ajokokeen vastaanottajat	12
3 Nykytila ja sen arviointi	12
3.1 Tieliikenteen kabotaasi	12
3.1.1 Tavaraliikenteen kabotaasi ja kuljettajatodistus	12
3.1.2 Linja-autoliikenteen kabotaasi	14
3.2 Seuraamukset kabotaasirikkomuksista ja kuljettajatodistuksen puuttumisesta	15
3.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen	16
3.4 Ajokokeen vastaanottaja	17
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	19
4.1 Keskeiset ehdotukset	19
4.1.1 Tieliikenteen kabotaasi	19
4.1.2 Hallinnolliset seuraamusmaksut	19
4.1.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen	20
4.1.4 Ajokokeen vastaanottaja	21
4.2 Pääasialliset vaikutukset	21
4.2.1 Tieliikenteen kabotaasi ja kuljettajatodistus	21
4.2.2 Hallinnolliset seuraamusmaksut	23
4.2.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen	24
4.2.3.1 Ympäristövaikutukset	24
4.2.3.2 Taloudelliset vaikutukset	24
4.2.3.3 Sosiaaliset vaikutukset - liikenneturvallisuusvaikutukset	25
4.2.3.4 Vaikutukset viranomaisille	26
4.2.3.5 Vaikutukset yhteiskuntaan	27
4.2.4 Ajokokeen vastaanottaja	27
4.2.5 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi	28
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	29
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	29

5.1.1 Tieliikenteen kabotaasi	29
5.1.2 Hallinnolliset seuraamusmaksut	30
5.1.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen	30
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	31
5.2.1 Tieliikenteen kabotaasi ja seuraamukset	31
5.2.1.1 Johdanto	31
5.2.1.2 Ruotsi	31
5.2.1.3 Norja	31
5.2.1.4 Tanska	32
5.2.1.5 Saksa	32
5.2.1.6 Alankomaat	33
5.2.2 Tavaroiden kuljettaminen vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevalla kuorma-autolla	33
5.2.2.1 Johdanto	33
5.2.2.2 Ruotsi	33
5.2.2.3 Alankomaat	34
5.2.2.4 Tanska	34
5.2.2.5 Saksa	35
5.2.3 Ajokokeen vastaanottaja	35
6 Lausuntopalaute	35
6.1 Yleistä lausunnoista	35
6.2 Tieliikenteen kabotaasi ja hallinnolliset seuraamusmaksut	36
6.3 Lausuntopalautteen huomioiminen: tieliikenteen kabotaasi ja hallinnolliset seuraamusmaksut	40
6.4 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen	41
6.5 Lausuntopalautteen huomioiminen: vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen	45
6.6 Ajokokeen vastaanottaja	46
6.7 Lausuntopalautteen huomioiminen: ajokokeen vastaanottaja	49
7 Säännöskohtaiset perustelut	50
7.1 Laki liikenteen palveluista	50
7.2 Ajokorttilaki	55
7.3 Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä	56
7.4 Laki sakon täytäntöönpanosta	57
8 Lakia alemman asteinen sääntely	57
9 Voimaantulo	58
10 Toimeenpano ja seuranta	58
11 Suhde muihin esityksiin	58
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	59
12.1 Oikeus elämään	59
12.2 Elinkeinovapaus	60
12.2.1 Tieliikenteen kabotaasi	60
12.2.2 Ajokokeen vastaanottaja	63
12.3 Hallinnolliset seuraamusmaksut	64

12.4 Säättämisjärjestys.....	68
LAKIEHDOTUKSET	69
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	69
2. Laki ajokorttilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	73
3. Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta	76
4. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.....	78
LIITE	79
RINNAKKAISTEKSTIT	79
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	79
2. Laki ajokorttilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	86
3. Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta	90
4. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.....	92

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esityksen valmisteluun on johtanut tarve parantaa kuljetusalan toimintaedellytyksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa keväällä 2025 kuljetusalan sääntelytoimia, joita sidosryhmät olivat nostaneet esille. Tarkastellut sääntelytoimet liittyivät tieliikenteen kabotaasin kansallisten säännösten ja seuraamussäännösten riittävyyteen, vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton kuljettamiseen B-luokan ajokortilla sekä kuljettajien ajo- ja lepoaikapoikkeuksiin.

Tieliikenteen kabotaasisääntely perustuu suoraan sovellettaviin EU-asetuksiin. Niiden sisältämät kabotaasiliikennettä koskevat kabotaasimatkan ja sallitun enimmäiskeston määritelmät ovat soveltamiskäytännössä osoittautuneet epätasällisiksi ja monitulkintaisiksi, mikä on haasteellista kabotaasisääntelyn noudattamisen ja valvonnan kannalta. Oikeusvarmuuden periaate edellyttää lainsäädännön olevan selkeää ja täsmällistä, jotta sen soveltaminen on ennakoitavissa. Sallitun kabotaasin enimmäiskesto tulisi siten olla ennakoitavissa, erityisesti jos sillä voi olla rangaistusluonteisia vaikutuksia. Merkittävä osa EU:n jäsenvaltioista onkin ottanut käyttöön kabotaasiliikenteeseen liittyviä tarkennuksia lainsäädäntöönsä, tai joissakin tapauksissa toimivaltaisen viranomaisen soveltamisohjeisiin. Edellä mainitun perusteella myös Suomessa on todettu tarve tarkentaa voimassa olevaa EU-asetuksiin sisältyvää kabotaasiliikenteen sääntelyä kansallisesti.

Nykyinen ajokorttidirektiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokorteista, jäljempänä *ajokorttidirektiivi*) sisältää poikkeuksen painavampien vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevien tavaraliikenteen kevyiden kuorma-autojen kuljettamiseen B-luokan ajokortilla. Uusi ajokorttidirektiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2025/2205 ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta, jäljempänä *uusi ajokorttidirektiivi*) laajentaa poikkeusta: B-luokan ohella se sisältää säännöksen BE-luokkaan ja mahdollistaa siten myös ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen, jossa O₁- tai O₂-luokan perävaunua vetää vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimiva auto, jonka kokonaismassa on enintään 4 250 kg. Myös BE-luokan ajo-oikeutta laajentava muutos koskee vain henkilöitä, joiden ajo-oikeus on myönnetty kaksi vuotta aiemmin. Uusi ajokorttidirektiivi hyväksyttiin 21.10.2025 ja se tuli voimaan 25.11.2025. Jäsenvaltioiden tulee saattaa direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöään kahden vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta.

Osana kuljetusalan toimintaedellytysten parantamista nykyisen ajodirektiivin sallima poikkeus on katsottu tarpeelliseksi saattaa väliaikaisesti voimaan 25.11.2027 asti. Lisäksi samassa yhteydessä on katsottu tarpeelliseksi säätää uuden ajokorttidirektiivin mukainen poikkeus tulevaksi voimaan heti, kun uusi ajokorttidirektiivi siihen velvoittaa, eli 26.11.2027 alkaen.

Lisäksi valmistelun aikana on todettu muutostarpeita kuljettajantutkintotoiminnasta annetun lain (535/1998) sisältämiin säännöksiin ajokokeiden vastaanottamisesta. Ajokokeiden vastaanottajien saatavuustilanteen voidaan ennakoida heikentyvän lähivuosina vastaanottajien ikärakenteesta johtuen. Kehitys vaikuttaa kielteisesti ajokokeiden suorittamismahdollisuuksiin. Ajokokeen vastaanottajien saatavuutta voitaisiin parantaa ja turvata tehtävän vaatimuksia

koskevin muutoksiin, heikentämättä ajokokeiden toteutusta tai liikenneturvallisuutta. Käytännön ajokokeiden vastaanottajaa koskevat vähimmäisvaatimukset perustuvat ajokorttidirektiiviin.

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädöksen valmistelu

Esityksessä on kyse useasta EU-taustaisesta muutoksesta. Esityksessä ehdotetaan tarkennuksia ensinnäkin tieliikenteen kabotaasisääntelyyn, joka perustuu suoraan sovellettaviin EU-asetuksiin. Kyseiset asetukset ja niitä täydentävät kansalliset säännökset ovat olleet voimassa jo vuosia, joten asetusten valmistelua ei ole tarpeen kuvata tässä, vaan niiden sisältöä käsitellään jäljempänä jaksossa 2.1.

Toiseksi esityksessä on kyse sekä nykyiseen että uuteen ajokorttidirektiiviin perustuvasta sääntelystä. Ajokorttidirektiivin päivitystä koskevat neuvottelut alkoivat komission annettua ehdotuksensa uudeksi ajokorttidirektiiviksi¹ maaliskuussa 2023 osana laajempaa tieturvallisuuspakettia.² Tieturvallisuuspaketista annettiin eduskunnalle valtioneuvoston U-kirjelmä³ huhtikuussa 2023. Alustava sopu uuden ajokorttidirektiivin sisällöstä saavutettiin 24.3.2025 pidetyssä Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) kokouksessa ja valiokunta hyväksyi sovun 14.5.2025. Uusi ajokorttidirektiivi hyväksyttiin 21.10.2025.

Uuden ajokorttidirektiivin 9 artikla B- ja BE-luokan ajo-oikeutta koskevista laajennuksista ei jätä jäsenmaille harkintavaltaa poikkeuksen käyttöönotosta. Direktiivin voimaantultua koskee muutos koko unionia. Poikkeus vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevien ajoneuvojen kuljettamisesta ei rajoita ajoneuvon käyttötarkoitusta. Suomi suhtautui neuvotteluissa poikkeukseen myönteisesti. Direktiivi sisältää myös muita poikkeuksia ajokorttiluokkien massarajoihin, mutta nämä muun muassa hälytysajoneuvoja ja matkailuajoneuvoja koskevat säännökset eivät sisälly tähän esitykseen, vaan niiden täytäntöönpanoa tarkastellaan erillisessä ja laajemmassa hankkeessa uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpanemiseksi ([LVM051:00/2025](#)).

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelussa on tehty yhteistyötä Liikenne- ja viestintäviraston, poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen sekä työsuojeluviranomaisen kanssa.

Valmistelua edelsi 7.4.2025 päivätty arviomuistio, jossa arvioitiin kuljetusalan sääntelyn muutostarpeita. Lisäksi siinä käsiteltiin logistiikan varautumista ja digitalisaatiota. Kyseisistä kuljetusalan sääntelytoimista järjestettiin liikenne- ja viestintäministeri Ranteen johdolla keskustelutilaisuus 8.5.2025. Keskeiset sidosryhmät kannattivat esille nostettuja sääntelytoimia, joista tieliikenteen kabotaasia koskeva osa on jo olemassa olevien EU-asetusten tarkentamista,

¹ Komission ehdotus uudeksi ajokorttidirektiiviksi (1.3.2023):

https://transport.ec.europa.eu/document/download/964d4edc-5eea-49e1-ae08-2d1e38705713_en

² Komission tiedote ehdotuksesta tieturvallisuuspaketista (1.3.2023):

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_1145

³ Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta tieturvallisuuspaketiksi (13.4.2023), www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/U_1+2023.pdf

ja ajokortteja koskeva osa on direkttiivien täytäntöönpanoa. Lähtökohtana esityksen valmistelulle ajokorttilain muuttamiseksi oli oletus, että uusi ajokorttidirektiivi hyväksyttäisiin loppuvuoden 2025 aikana ja muodossa, josta kolmikantaneuvotteluissa komission, neuvoston ja Euroopan parlamentin kesken saavutettiin alustava sopu keväällä 2025. Direktiivi hyväksyttiin 21.10.2025.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella 9.10.–19.11.2025. Lausuntoja on pyydetty keskeisimmiksi arvioituilta sidosryhmiltä. Lausuntoja saatiin yhteensä 44 kappaletta. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavissa suomeksi osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM029:00/2025>.

Esityksen valmisteluun on lisäksi vaikuttanut komission muuttunut tulkinta uuden ajokorttidirektiivin soveltamisesta. Komission liikenteen ja liikkumisen pääosasto ilmoitti jäsenvaltioille joulukuussa 2025 arvioineensa uudelleen usealta jäsenvaltiolta saamaansa kysymystä siitä, voivatko jäsenvaltiot soveltaa uuden ajokorttidirektiivin säännöksiä omilla alueillaan varhennetusti, ennen kuin direktiivin unioninlaajuinen soveltaminen alkaa. Uudelleen arvioinnin tuloksena komissio katsoo, että direktiivin sisältyvien B- ja BE-luokan ajo-oikeuksia laajentavien säännösten soveltaminen alkaa 26.11.2027. Tämän tiedon jälkeen esitystä on muutettu siten, että uuden ajokorttidirektiivin täytäntöön paneva säännös ja sen edellyttämät muutokset tulisivat voimaan 26.11.2027. Ajokorttilakiin (386/2011) lisättäisiin myös voimassa olevan ajokorttidirektiivin mahdollistama säännös vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan enintään 4 250 kg painavan ajoneuvon kuljettamisesta B-luokan ajo-oikeudella tietyin ehdoin. Tämä poikkeus olisi voimassa 25.11.2027 asti.

1.2.3 Soveltaminen Ahvenanmaalla

Tämän esityksen kannalta keskeisiä kohtia ovat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 ja 22 kohdat, jotka koskevat tieliikennettä sekä elinkeinotoimintaa.

Tieliikennettä koskevan säännöksen on katsottu käsittävän luvanvaraisen liikenteen harjoittamisen Ahvenanmaalla. Maakunnan hallitus myöntää näin ollen luvat tavara- ja henkilöliikenteen harjoittamiseen Ahvenanmaan alueella. Ahvenanmaan valtionvirasto myöntää tavara- ja henkilöliikenteen yhteisöluvat kansainväliseen liikenteeseen asiaa koskevien EU-asetusten nojalla, koska kyseiset luvat ovat kansainvälisiä ja kuuluvat siten valtakunnan toimivaltaan.

Ahvenanmaan itsehallinto tieliikenteen osalta koskee myös ajokorttisääntelyä. Ajokorttilakiin lisättävät poikkeukset B- ja BE-luokkien ajo-oikeuden laajuudesta eivät koskisi ajamista Ahvenanmaan alueella. Myöskään kuljettajatoiminnan järjestämisestä annettuun lakiin ehdotetut muutokset eivät koskisi Ahvenanmaata.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 Tieliikenteen kabotaasia koskeva EU-sääntely

Tieliikenteen kabotaasia koskeva sääntely perustuu EU-asetuksiin, jotka ovat olleet voimassa vuosia. Esityksessä ei ole kabotaasin osalta kyse siitä, että EU-sääntely edellyttäisi nyt uutta kansallista täydentävää sääntelyä. Kyse on kuitenkin EU-taustaisesta sääntelystä, koska esityksellä tarkennettaisiin EU-säädöksissä käytettyjä kabotaasia koskevia määritelmiä.

Kabotaasilienteellä tarkoitetaan valtion sisäisten kuljetusten suorittamista toiseen valtioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan ajoneuvolla. Ilman kabotaasisääntöjä toiseen valtioon

sijoittunut liikenteenharjoittaja ei ammattimaisesti saa kuljettaa henkilöitä tai tavaroita toisen valtion sisällä. Tieliikenteen kabotaasin sallimisen tarkoituksena on muun muassa tehostaa kuljetuksia, vähentää tyhjänä ajoa sekä parantaa kuljetusten joustavuutta. Kabotaasin luonne tulee kuitenkin olla tilapäistä, jolloin sääntelyn tehtävä on varmistaa, ettei kabotaasia suoriteta tavalla, jolla luodaan pysyvää tai jatkuvaa kuljetustoimintaa.

EU:n yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää muun muassa sellaisten yhteisten sääntöjen antamista, joita sovelletaan yhteisön alueella tapahtuvan maanteiden kansainvälisen tavaraj- ja henkilöliikenteen markkinoille pääsyyn, sekä niiden edellytysten vahvistamista, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa liikennettä jäsenvaltiossa. Palvelujen tarjoamisen vapaus on eräs yhteisen liikennepolitiikan perusperiaate ja edellyttää, että kaikille jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajille taataan pääsy kansainvälisille liikennemarkkinoille ilman kansalaisuuden tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää.

Maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen markkinoillepääsy perustuu EU:ssa ja laajemmin Euroopan talousalueella (ETA) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta, jäljempänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*. Asetus on tullut voimaan 21.10.2009 ja sitä on edellisen kerran muutettu 31.7.2020.

ETA-talousalueen jäsenvaltioiden yhteinen tavaraliikenteen kabotaasisääntely perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä, jäljempänä *EU:n tavaraliikennelupa-asetus*. Asetus on tullut voimaan 14.11.2009 ja sitä on edellisen kerran muutettu 31.7.2020. Esityksessä ehdotetaan kansallisia sallittua kabotaasimatkaa tarkentavia säännöksiä liittyen voimassa olevan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan 2 kohtaan ja 2 artiklan 6 kohtaan.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklan mukaisesti kansainvälisten kuljetusten suorittajalla on oltava yhteisön liikennelupa sekä kuljettajatodistus, jos kuljettaja on kolmannen maan kansalainen. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa ja jonka kuljettajalla, jos hän on kolmannen maan kansalainen, on kuljettajatodistus, on asetuksessa säädetyn edellytyksin oikeus harjoittaa kabotaasiliikennettä. Tavaraliikenteen harjoittajat saavat asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti ajaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on yhdistelmäajoneuvo, sen vetovaunulla, enintään kolme perättäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen, kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu. Viimeisimmän vastaanottavasta jäsenvaltiosta poistumista edeltävän kabotaasimatkan kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin.

EU:n tavaraliikennelupa-asetus on suoraan sovellettava, eikä se jätä lähtökohtaisesti kansallista liikkumavaraa kabotaasimatkaa koskevan määritelmän tarkentamiseksi. Asetus ei esimerkiksi sisällä nimenomaista säännöstä, jossa jäsenvaltioiden sallittaisiin toteuttavan kansallisia täytäntöönpanotoimia tältä osin. Asetuksen on kuitenkin katsottu jättävän kansallista liikkumavaraa kabotaasimatkan tarkentamisen osalta ja antavan jäsenvaltioiden toteuttaa kansallisia täytäntöönpanotoimia, koska Euroopan unionin tuomioistuin, jäljempänä *EUT*, päätti asiassa C-541/16, että Tanskan asetusta tältä osin kansallisesti tarkentava soveltaminen

on suhteellisuusperiaatteen mukaista⁴. Myös komissio on myöhemmin todennut vastaavan EU:n tavaraliikennelupa-asetusta tarkentavan kansallisen sääntelyn olevan asianmukaista ja oikeasuhtainen toimi⁵. Kabotaasirikkomuksista ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönnistä määrättävät seuraamukset ovat asetuksen 13 artiklan mukaisesti jäsenvaltion toimivallassa. Asetuksen kansallista liikkumavaraa on arvioitu tarkemmin esityksen kohdassa 12.3.1.

ETA-talousalueen jäsenvaltioiden yhteinen linja-autoliikenteen kabotaasisääntely perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) 1073/2009 kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) 561/2006 muuttamisesta, jäljempänä *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus*. Asetus on tullut voimaan 21.10.2009 ja sitä on edellisen kerran muutettu 10.7.2012. Esityksessä ehdotetaan kansallisia sallitun kabotaasin enimmäiskestoja tarkentavia säännöksiä liittyen voimassa olevan EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 2 artiklan 4 ja 7 alakohtaan ja 15 artiklan b alakohtaan.

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen voidaan vastaavalla tavalla katsoa jättävän kansallista liikkumavaraa kabotaasin enimmäiskeston tarkentamisen osalta, vaikkei asetus sitä nimenomaisesti sallikaan. EUT päätti asiassa C-482/23, että Tanskan asetusta kansallisesti tarkentava soveltaminen on suhteellisuusperiaatteen mukaista. EUT päätyi kantaan, että tilapäisen kabotaasiliikenteen käsitettä on tulkittava siten, että se voi kattaa linja-autoilla harjoitettavan kabotaasiliikenteen vastaanottavan jäsenvaltion alueella enintään seitsemänä perättäisenä päivänä saman kalenterikuukauden aikana. Täten myös kyseisen EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevaa asetusta tarkentavan kansallisen sääntelyn arvioidaan olevan oikeasuhtainen, suhteellisuusperiaatteen mukainen toimi⁶. Kabotaasirikkomuksista määrättävät seuraamukset ovat asetuksen 22 artiklan mukaisesti jäsenvaltion toimivallassa. Asetuksen kansallista liikkumavaraa on arvioitu tarkemmin esityksen kohdassa 12.3.1.

2.2 Ajokorttidirektiivin säännökset ajokorttiluokista ja ajokokeesta

2.2.1 Nykyisen ajokorttidirektiivin säännökset ajokorttiluokista

Kansallinen ajokorttisääntely perustuu suurelta osin EU:n ajokorttidirektiiviin. Kun direktiiviä muutettiin muutospäätöksellä (EU) 2018/645, siihen sisällytettiin poikkeus painavampien vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen kuljettamisesta B-luokan ajokortilla.⁷

Poikkeuksen mukaan jäsenvaltiot voivat Euroopan komissiota kuultuaan oikeuttaa kuljettamaan alueellaan direktiivin 96/53/EY 2 artiklassa tarkoitettuja vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg,

⁴ EUT tuomio asiassa C-541/16: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:62016CJ0541>

⁵ Komission ohjeistus kabotaasiliikenteen sääntöjen soveltamisesta ja täytäntöönpanotoimista: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_en

⁶ EUT tuomio asiassa C-482/23: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:62023CJ0482>

⁷ Direktiivi (EU) 2018/645, 6.4c artikla: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?qid=1739957062701&uri=CELEX%3A02006L0126-20201101>

tavaroiden kuljettamiseen ilman perävaunua, jos kuljettajalle on myönnetty vähintään kaksi vuotta aiemmin B-luokan ajokortti.

Lisäksi edellytyksenä on, että 3 500 kg:a ylittävä massa johtuu yksinomaan käyttövoimajärjestelmän lisäpainosta suhteessa mitoiltaan saman ajoneuvon polttomoottorilla varustettuun käyttövoimajärjestelmään, ja että kuorman tilavuus ei kasva suhteessa samaan polttomoottorilla varustettuun ajoneuvomalliin. Säännös mahdollistaa poikkeamisen B-luokan ajokortilla ajettavan ajoneuvon suurimmasta sallitusta massasta, joka on 3 500 kg.

Tämän B-luokkaa koskevan poikkeuksen käyttöönotto ei ole jäsenvaltioille velvoittavaa ja siksi kaikki jäsenvaltiot eivät ole ottaneet sitä käyttöön. Säännöstä ei ole aiemmin täytäntöön pantu Suomessa, sillä sen muotoilu on tulkinnanvarainen ja käyttövoimasta johtuvan lisäpainon toteamiseen on todettu liittyvän merkittäviä käytännön haasteita. Merkittävän käytännön haasteen muodostaa se, että osaa automalleista valmistetaan yksinomaan vaihtoehtoisella polttoaineella toimivina malleina eikä polttomoottorilla varustettua vertailukohtaa ole olemassa.

Muista EU:n jäsenvaltioista muun muassa Tanska, Alankomaat, Saksa, Itävalta, Tšekki ja Slovakia sallivat tällaisen ajoneuvon kuljettamisen B-luokan ajokortilla. Belgia ja Ruotsi ovat puolestaan käynnistäneet kansallisen pilotoinnin. Jäsenvaltioiden kansallisten ratkaisujen välillä on joitakin eroavaisuuksia. Osassa mainituista valtioista poikkeuksen käyttöönotto on tapahtunut vasta komission annettua ehdotuksensa ajokorttidirektiivin uudistamiseksi keväällä 2023.

Komission liikenteen ja liikkumisen pääosasto on tietoinen käytännön haasteista, jotka liittyvät ajoneuvojen vertailulähtökohtaan. Ministeriö on pyytänyt komission näkemystä ratkaisusta, jossa voimassa olevan direktiivin poikkeus otettaisiin käyttöön Suomessa muodossa, joka ei edellyttäisi vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan ajoneuvon vertaamista polttomoottorilla varustettuun vastaavaan ajoneuvoon. Komission vastauksessa ministeriön tiedusteluun todetaan väliaikaiseksi tarkoitetun säännöksen olevan tavoitteiltaan nykydirektiivin mukainen. Komissio toteaa huomioineensa säännöksen tilapäisen luonteen ja hyväksyvänsä esitetyn ratkaisun.

Väliaikaisen säännöksen tavoitteet ovat yhtenevät uuden ajokorttidirektiivin poikkeuksen kanssa, mutta hyötyjien joukko on pienempi.

2.2.2 Uuden ajokorttidirektiivin säännökset ajokorttiluokista

Uusi ajokorttidirektiivi sisältää myös yllä käsitellyn poikkeuksen, johon komissio esitti sekä selventäviä että väljentäviä muutoksia. Jäsenvaltioiden tulee saattaa direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöään kahden vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta (25.11.2025), ja säännösten soveltaminen alkaa 26.11.2027.

Uuden ajokorttidirektiivin 9 artiklan 2 kohdan (j) alakohta laajentaa B-luokan ajo-oikeutta mahdollistaen enintään 4 250 kg painavan, vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan auton kuljettamisen EU-alueella, kun ajo-oikeuden myöntämisestä on kulunut vähintään kaksi vuotta. Vaihtoehtoisilla polttoaineella kulkevalla ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat direktiivin 96/53/EY 2 artiklassa määritellyn mukaisesti kokonaan tai osittain vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ja jotka on hyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 nojalla. Direktiivin 9 artiklan 2 kohdan (k) alakohta mahdollistaa vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan, enintään 4 250 kg painavan, vetoauton vetämän ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen BE-luokan ajokortilla. Poikkeus koskee O₁- tai O₂-luokan perävaunujen vetämistä ja sallii ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen, jonka suurin sallittu massa on 7 750 kg.

Säännösten tavoitteena on laajentaa ja vauhdittaa vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen käyttöönottoa ja näin vähentää liikenteen päästöjä ja energiankulutusta. Vaihtoehtoisilla polttoaineella toimivia ajoneuvoja koskevalla poikkeuksella pyritään vähentämään liikenteen päästöjä EU:n yleisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Tavoitteena on edistää kevyiden vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevien kuorma-autojen käyttöä dieselkäyttöisten pakettiautojen sijaan. Diesel-pakettiautoja, joiden suurin sallittu kokonaismassa on 3 000–3 500 kg, on Suomessa paljon. Niitä oli 31.12.2024 liikenneasioiden rekisterissä noin 150 000 ja yritykset omistivat niitä noin kaksi kolmasosaa. Vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevia samanpainoisia pakettiautoja oli puolestaan noin 2 650 kappaletta.

Poikkeuksen toisena tavoitteena on parantaa työvoiman saatavuutta erityisesti tavarakuljetuksiin (esim. jakeluautot kaupungeissa) ja tämä vaikutus toteutuisi silloin, kun C1- tai C1E-ajokortin asemasta kuljettajalle riittäisi B- tai BE-luokan ajokortti. B-luokan ajokortilla ajettavissa kuljetuksissa kuljettajalta ei myöskään edellytetä kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä.

Esityksen valmistelun taustaksi laadittu arviomuistio kuljetusalaa palvelevista poikkeuksista ei sisällä BE-luokan ajo-oikeutta laajentavaa muutosta, koska direktiivin (EU) 645/2018 6 artiklan 4 c kohdan poikkeus koskee ainoastaan B-luokkaa. Valmistelussa kuitenkin arvioitiin loppukeväällä 2025, että B- ja BE-luokkia koskevien muutosten yhtäaikaisten käyttöönotto uuden ajokorttidirektiivin mukaisena olisi selkeämpää kuin niiden voimaantulon porrastaminen. BE-luokan ajo-oikeutta koskeva laajennus on olennainen kuljetusalan tarpeiden näkökulmasta.

Poikkeuksien käyttöönoton eduksi voidaan nähdä ennen kaikkea se, että uuden direktiivin säännökseen ei liity aiemman poikkeuksen kaltaisia haasteita: vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan ajoneuvon massaa ei enää verrattaisi polttomoottorimalliin. Lisäksi uudessa ajokorttidirektiivin poikkeuksessa ei ole ehtona, että ajoneuvoa käytetään tavaroiden kuljetukseen, vaan poikkeuksesta hyötyisivät myös esimerkiksi yksityishenkilöt ja taksiliikenteessä toimivat.

Direktiivin sisältöä koskevien neuvotteluiden päätyttyä keväällä 2025 liikenne- ja viestintäministeriö pyysi komissiolta näkemystä siihen, onko poikkeus mahdollista ottaa käyttöön uuden ajokorttidirektiivin mukaisena ennen kuin sen soveltaminen alkaa koko unionin alueella. Tuolloin saadun vastauksen mukaisesti käyttöönotto olisi ollut mahdollista kansallisesti, kunkin maan omalla alueella, jo ennen kuin direktiivin soveltaminen alkaa. Ajaminen muiden EU-valtioiden alueilla mahdollistuisi vasta, kun direktiivin unioninlaajuinen soveltaminen alkaa. Myös muissa jäsenvaltioissa on ollut kiinnostusta ottaa poikkeus kansallisesti käyttöön uuden direktiivin mukaisena varhennetusti.

Joulukuussa 2025, esitysluonnoksen lausuntokierroksen jälkeen, komission liikenteen ja liikkumisen pääosasto ilmoitti kaikille jäsenvaltioille arvioineensa uudelleen usealta jäsenvaltiolta saamaansa kysymystä siitä, voivatko jäsenvaltiot soveltaa uuden ajokorttidirektiivin säännöstä omilla alueillaan varhennetusti ennen kuin direktiivin unioninlaajuinen soveltaminen alkaa. Uudelleenarvioinnin tuloksena komissio katsoo, että uuteen ajokorttidirektiiviin sisältyvän B- ja BE-luokan ajo-oikeuksia laajentavan säännöksen soveltaminen alkaa 26.11.2027.

Näin ollen uuden ajokorttidirektiivin täytäntöön panevat säännökset voisivat tulla voimaan vasta 26.11.2027. Jäsenvaltioille ei ole komission mukaan jätetty kansallista harkintavaltaa soveltaa poikkeuksia tätä aiemmin. Tämän vuoksi esityksessä ehdotetaan lisäksi, että ajokorttilakiin lisättäisiin väliaikainen, voimassa olevan ajokorttidirektiivin mahdollistama

säännös vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan enintään 4 250 kg painavan ajoneuvon kuljettamisesta B-luokan ajo-oikeudella tietyin ehdoin. Tämä poikkeussäännös olisi voimassa 25.11.2027 asti, kunnes uudet poikkeussäännökset voivat tulla voimaan.

2.2.3 Ajokokeen vastaanottajat

Ajokokeen vastaanottajien nykyiset vähimmäisvaatimukset tulivat voimaan 2013. Niiden tarkoituksena on määritellä ajokokeen vastaanottajien alalle pääsyn vähimmäisvaatimukset ja koulutusta koskevat vaatimukset. Tavoite on parantaa ajokokeen vastaanottajien tietoja ja taitoja, varmistaa ajokokelaiden suorituksen arvioiminen puolueettomammin sekä yhdenmukaistaa kuljettajantutkintoja.

Ajokorttidirektiivin liite IV sisältää vähimmäisvaatimukset käytännön ajokokeiden vastaanottajille.⁸ Liitteen IV kohdan 2 yleisiin vaatimuksiin kuuluu ammatillinen koulutus, jonka tulee olla Neuvoston päätöksen 85/368/ETY⁹ koulutustasojärjestelmässä vähintään 3 tason mukainen. Jäsenvaltiot määrittävät kansallisesti mikä koulutus tai koulutusten yhdistelmä täyttää ajokokeen vastaanottajan peruskoulutukselle ajokorttidirektiivistä tulevat vaatimukset. Direktiivin liite II määrittelee ajokokeiden vähimmäisvaatimukset ja pakolliset sisällöt, ja vaikuttaa näin epäsuorasti ajokokeen vastaanottajan ammattia koskeviin vaatimuksiin.

Uuden ajokorttidirektiivin sisältämät muutokset eivät ole esityksessä ehdotettavien ajokokeen vastaanottajaa koskevien säädösmuutosten taustalla.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Tieliikenteen kabotaasi

3.1.1 Tavaraliikenteen kabotaasi ja kuljettajatodistus

Vuonna 2015 komissio kehotti Suomea ja Tanskaa poistamaan tavaraliikenteen kabotaasisääntelyä koskevia säännöksiä ja korjaamaan valvontalinjaa, koska niiden nähtiin ainakin osin tiukentavan EU-sääntelyä. Suomi päätti poistaa kansallisesta lainsäädännöstä EU:n tavaraliikennelupa-asetusta tarkentavat tieliikenteen kabotaasisäännökset kokonaan, vaikka EU-sääntely ylittyi vain osittain. Suomessa harjoitettavan kabotaasin sääntely on vuodesta 2015 alkaen perustunut pelkästään EU-sääntelyyn. Komissio vei Tanskan osalta asian EUT:n päätettäväksi, koska Tanska ei suostunut tekemään vaadittuja muutoksia kansalliseen lainsäädäntöönsä. EUT päätti asiassa C-541/16 Tanskan EU:n tavaraliikennelupa-asetusta tarkentavan sääntelyn olevan asianmukaista.

Kansainväliset maanteiden tavarankuljetukset ovat usein osa kuljetusketjua, joka muodostuu eri vaiheista, joissa lähetettävää tavaraa käsitellään ja kuljetetaan eri kuljetusvälineillä. Kabotaasiliikennettä harjoitetaan eniten Euroopan maantieteellisesti ja kuljetusvolyymeiltä suurissa maissa, jotka sijaitsevat EU:n alueen keskellä. EU:n tilastovirasto Eurostatin mukaan kabotaasiliikenteen osuus EU:n tonnikilometreistä oli vuonna 2023 noin 4,7 % – vastaava arvio Suomessa ajetun kabotaasin kuljetussuoritteesta on noin 0,5 %. Kabotaasiliikenteen

⁸ Käytännön ajokokeiden vastaanottajia koskevat vähimmäisvaatimukset: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32006L0126>

⁹ Neuvoston päätös 85/368/ETY (16.8.1985) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:31985D0368>

mittaamiseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia ja Suomessa tehtävän kabotaasin määrästä on hyvin erilaisia arvioita. Kotimaisen kuljetusalan teettämän liikennelaskennan mukaan noin 10 % kuorma-autoliikenteestä on rekisteröity ulkomaille, joka viittaa Suomessakin harjoitettavan kabotaasin olevan laajempaa kuin 0,5 % kuljetussuoritteesta. Kuljetusalalla onkin yleisesti nähty todellisen tavaraliikenteen kabotaasin kuljetussuoritteen olevan Eurostatin tilastoja suurempaa.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa sallitun kabotaasiliikenteen määrä on rajoitettu kolmeen kabotaasimatkaan seitsemän vuorokauden aikana kansainvälisen kuljetuksen päättämisestä tai yhteen kabotaasimatkaan kolmen päivän kuluessa maahan saapumisesta. Jos ajoneuvo saapuu maahan tyhjänä, on viimeisen kabotaasimatkan päätyttävä seitsemän vuorokauden kuluessa maahan saapumisesta. Seitsemän vuorokauden jälkeen ajoneuvolle seuraa neljän päivän jäähdyttelyjakso, jonka aikana kabotaasiliikennettä ei saa harjoittaa. EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa kabotaasiliikenteelle ei ole säädetty tarkkoja aika- tai määrärajoituksia, vaan matkustajia voi ottaa kyytiin tai jättää kyydistä samassa jäsenvaltiossa tilapäisesti joko toisen lukuun tai kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä.

Ongelmallista EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa on sen suurpiirteisyys määritettäessä tavaraliikenteen kolmea sallittua kabotaasimatkaa seitsemän vuorokauden kuluessa, mikä tekee vaikeaa niin sääntöjen noudattamisesta kuin niiden valvonnasta. Jos toisen jäsenvaltion kuljetusyritys suorittaa useita lastauksia ja purkauksia toisessa jäsenvaltiossa, jää tilanteessa epäselväksi, miten kabotaasimatkaan sisältyvät kuljetukset lasketaan. Linja-autoliikenteessä kabotaasirikkomuksen toteaminen on vielä hankalampaa, koska EU-sääntelyssä ei ole säädetty aikarajoituksista. Tieliikenteen kabotaasi on aina yhteydessä kansainväliseen liikenteeseen ja sisämarkkinoihin, jolloin verrokkimaiden kansalliset kabotaasisäännöt ja EU-sääntelyn tulkinta sekä sanktioiden suuruudet ovat oleellisia vertailukohtia. Epäselvä sääntely mahdollistaa helpommin myös sen rikkomisen. Niin kutsuttu laiton kabotaasi heikentää sääntöjen mukaan toimivien kuljetusyritysten toimintaedellytyksiä.

Yksi toisessa jäsenvaltiossa tehty kabotaasimatka voi EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen perusteella sisältää useita kuormaus- ja purkauspaikkoja. Komission vuonna 2022 tekemän linjauksen mukaan jäsenvaltiot voivat kuitenkin kansallisesti tarkentaa kabotaasimatkaan sisältyvien kuormaus- ja/tai purkauspaikkojen määrää, jotta EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen aika- ja määrärajoitusten noudattaminen voidaan varmistaa. Tavaraliikenteenharjoittajat eivät saa harjoittaa kabotaasiliikennettä samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla samassa jäsenvaltiossa neljään päivään siitä, kun sen kyseisessä jäsenvaltiossa suorittama kabotaasimatka on päättynyt. Tienvarsitarkastuksen aikana kuljettajan on saatava ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun henkilöön tai tarvittavien todisteiden toimittamiseksi ennen tienvarsitarkastuksen päättymistä. Myös sähköisten kuljetustietojen käyttö ja toimittaminen olisi tunnustettava tavoiksi osoittaa sääntöjen noudattaminen.

Kuljettajatodistus on asiakirja, josta jäsenvaltiot voivat tarkastaa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa tai tietystä kuljetuksesta vastaavan tavaraliikenteen harjoittajan käytettävissä. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklassa säädetyn mukaisesti kansainvälisten kuljetusten suorittajalla on oltava yhteisön liikennelupa sekä kuljettajatodistus, jos kuljettaja on kolmannen maan kansalainen. Asetuksen 5 artiklan 6 kohdan mukaisesti kuljettajatodistus kuuluu liikenteenharjoittajalle, joka antaa sen todistuksessa mainitun kuljettajan käyttöön tämän kuljettaessa ajoneuvoa, jolla suoritetaan kuljetuksia asianomaiselle liikenteenharjoittajalle myönnettyä yhteisön liikennelupaa käyttäen. Liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten antamasta kuljettajatodistuksesta on

säilytettävä oikeaksi todistettu jäljennös liikenteenharjoittajan tiloissa. Kuljettajatodistus on esitettävä minkä hyvänsä tarkastusviranomaisen pyynnöstä.

Kuljettajatodistuksen myöntämisestä säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 5 §:n 4 momentissa, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto myöntää EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa tarkoitetun kuljettajatodistuksen. Kotimaisilla liikenteenharjoittajilla on noin 700 voimassa olevaa kuljettajatodistusta. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaista maanteiden tavaraliikennettä harjoittavalla on oltava yhteisön liikenneluvan lisäksi kuljettajatodistus, jos kuljettaja on kolmannen maan kansalainen. Kuljettajatodistuksen avulla voidaan valvoa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa ja kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 6 artiklan mukaisesti sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on säännöllisin tarkastuksin valvottava kuljettajatodistuksista, täyttyvätkö ne edelleen EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kuljettajatodistuksen myöntämisen edellytykset. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklassa säädetyn kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyöntiä tai sen puuttumista valvonnan yhteydessä ei ole erikseen sanktioitu. Poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä on kuitenkin oikeus tarkastaa tavaraliikennettä koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jonka pohjalta kuljetus voidaan tilapäisesti keskeyttää.

3.1.2 Linja-autoliikenteen kabotaasi

Tieliikenteen kabotaasilla tarkoitetaan tavaraliikenteen lisäksi linja-autoliikenteen kabotaasia. EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvun mukaisesti toisen lukuun maanteiden henkilöliikennettä harjoittavalla liikenteenharjoittajalla on ilman kansallisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää oikeus harjoittaa 15 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä. Linja-autoliikenteen kabotaasilla tarkoitetaan joko maanteiden kansallista henkilöliikennettä, jota liikenteenharjoittaja harjoittaa toisen lukuun ja tilapäisesti vastaanottavassa jäsenvaltiossa, tai matkustajien ottamista kyytiin tai jättämistä kyydistä samassa jäsenvaltiossa kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä, tämän asetuksen säännösten mukaisesti ja edellyttäen, että se ei ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus. Ongelmallista EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen kabotaasin määrittelemisessä on se, ettei tilapäisyyden lisäksi kabotaasille ole asetettu selkeää enimmäiskestoä. Tilapäisyys tarkoittaa jonkin asian luonnetta, joka ei ole pysyvää vaan kestää rajoitetun ajan. EUT:n päätöksessä (asia C-482/23) linja-autoliikenteen kabotaasin tilapäisyys voidaan käsittää kuljetustoiminnan aikaa rajoittavana tekijänä ja jäsenvaltioilla on oikeus määrittää tilapäisyydelle enimmäiskesto EU-sääntelyn ollessa tilapäisyyden osalta epätasällista.

Asetuksen 14 artiklan mukaan toisen lukuun maanteiden henkilöliikennettä harjoittavalla liikenteenharjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa, on asetuksen V luvussa säädettyin edellytyksin ja ilman kansallisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää oikeus harjoittaa 15 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä. Kabotaasiliikenne on sallittua a) säännöllisessä erityisliikenteessä, jos kuljetuksen järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välinen sopimus koskee sitä, b) satunnaisessa liikenteessä sekä c) säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä, lukuun ottamatta liikennettä, joka vastaa kaupunkikeskuksen tai taajaman taikka tämän keskuksen tai taajaman ja esikaupunkialueiden välisiä kuljetustarpeita. Kabotaasiliikennettä ei saa harjoittaa erillään kansainvälisestä liikenteestä.

Asetuksen V lukua tarkentavan 2 artiklan 1 kohdan 7 alakohdan määritelmän mukaisesti linja-autoilla harjoitettava kabotaasiliikenne tarkoittaa joko maanteiden kansallista henkilöliikennettä, jota liikenteenharjoittaja harjoittaa toisen lukuun tilapäisesti

vastaanottavassa jäsenvaltiossa taikka matkustajien ottamista kyytiin tai jättämistä kyydistä samassa jäsenvaltiossa kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä, tämän asetuksen säännösten mukaisesti ja edellyttäen, että se ei ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus.

Asetuksen 19 artiklan mukaisesti kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla harjoittavien liikenteenharjoittajien on sallittava tarkastukset tienvarsilla ja yrityksissä, mitkä tehdään liikenteen asianmukaisen hoitamisen varmistamiseksi. Valvontaviranomaisilla on oikeus tarkastaa yrityksen liikenteenharjoittamista koskevat asiakirjat, ottaa yrityksen tiloissa jäljennöksiä tai otteita edellä mainituista asiakirjoista, päästä kaikkiin yrityksen tiloihin, alueille ja ajoneuvoihin sekä vaatia nähdäkseen asiakirjoissa tai tietokannoissa olevia tietoja. Linja-autoilla harjoitettavan henkilöliikenteen kuljetusasiakirjoista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 yksityiskohtaisten soveltamissääntöjen säätämisestä linja-autolla harjoitettavan kansainvälisen henkilöliikenteen asiakirjojen osalta ja komission asetuksen (EY) N:o 2121/98 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 361/2014.

3.2 Seuraamukset kabotaasirikkomuksista ja kuljettajatodistuksen puuttumisesta

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 13 artiklan 2 kohdan ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat määrätä seuraamuksia muulle kuin jäsenvaltiosta olevalle liikenteenharjoittajalle, joka on rikkonut yhteisön lainsäädäntöä kabotaasiliikenteen yhteydessä kyseisen jäsenvaltion alueella, sanotun kuitenkin rajoittamatta rikosoikeudellista syytteen asettamista. Nämä seuraamukset voivat käsittää myös varoituksen tai vakavissa rikkomuksissa kabotaasiliikenteen tilapäisen harjoittamiskiellon sen vastaanottavan jäsenvaltion alueella, jossa rikkomus on tapahtunut. Liikenteen palveluista annetussa laissa on ainoastaan yksittäisiä viittauksia kyseiseen EU-sääntelyyn sekä rangaistussäännös kabotaasisääntelyn rikkomisesta lain 262 §:ssä.

Tieliikenteen kabotaasin kansalliset valvontaviranomaiset ovat liikennettä valvovina viranomaisina poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos. Tienvarsivalvonta perustuu haastatteluihin, kuljetusasiakirjoihin ja ajopiirturin tietoihin. Kabotaasirikkomuksen toteaminen on valvontaviranomaiselle nykysääntelyn perusteella erittäin vaikeaa, vaikka valvontatapahtumia olisikin määrällisesti paljon. Esimerkiksi viime raportointikaudella Suomessa raportoittiin ainoastaan kolme esitutkintaan edennyt kabotaasirikkomusta, kun verrokkimaissa niitä on tyypillisesti useita satoja. Myös ulkomailta lähetettyjen kuljettajien työehtojen toteutumisen valvonta on haastavaa ilman kansallista kabotaasiliikennettä tarkentavaa sääntelyä. Työsuojeluviranomainen teki vuonna 2024 yhteensä 34 tarkastusta koskien toisesta jäsenvaltiosta lähetettyjä kuljettajia, joista 12 oli yritystarkastuksia ja 22 kohdistui kuljettajasta tehtäviin lähettämislmoituksiin.

Luvattomalla liikenteenharjoittamisella tarkoitetaan sitä, että ammattimaista liikennettä harjoitetaan ilman siihen vaadittavaa lupaa tai oikeutta. Liikenteen palveluista annetun lain 262 §:n 1 kohdan mukaisesti se, joka kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa tai 16 §:n mukaista rekisteröitymistä tavaraliikenteessä tai kansainvälisen liikenteen kuljetuslupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti taikka kuljettaa ammattimaisesti tavaroita tiellä 24 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuuksia

koskevien säännösten vastaisesti, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Liikenteen palveluista annetun lain 262 §:n perusteella seuraamukset määrätään ajoneuvon kuljettamisesta. Kabotaasisääntöjen rikkominen ei tyypillisesti ole kuljettajan päätös, vaan hänen työnantajansa eli liikenteenharjoittajan. Myös kabotaasiliikenteen EU-sääntely koskee liikenteenharjoittajaa eikä kuljettajaa. Ainoastaan hyvin poikkeuksellisissa tilanteissa kuljettaja voisi itse tehdä päätöksen rikkoa kabotaasisääntöjä ohi kuljetusyrityksen operatiivisen ajojärjestelyn. Edellä mainittujen syiden takia seuraamukset kabotaasisääntöjen tai kuljettajatodistuksen puuttumisen osalta tulisi kohdistua kuljetusyritykseen eikä kuljettajaan. Jokaisessa luvanvaraista tieliikennettä harjoittavassa yrityksessä tulee olla liikenteestä vastaava henkilö, joka johtaa tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti yrityksen kuljetustoimintaa. Ammattimaista henkilö- ja tavaraliikennettä koskevan lainsäädännön rikkominen on sanktioitu kuljettamista koskien lain 32 luvussa pääosin rikosoikeudellisesti. Sakko- tai vankeusrangaistusta pidetään sosiaalisesti leimaavana muun muassa sen rekisteröinnin vuoksi. Hallinnolliset seuraamusmaksut on verrokkimaissa otettu laajasti käyttöön luvattoman ammattimaisen henkilö- ja tavaraliikenteen tapauksissa.

Suomessa sakkorangaistuksen määräämisestä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010), jonka 3 §:n mukaisesti sakkovaatimuksen, rangaistusvaatimuksen ja sakkomääräyksen antaa poliisimies. Rikesakon määrää poliisimies tai syyttäjä. Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Tulli- ja rajavartiomiehen toimivallasta antaa sakkovaatimus, sakkomääräys, rikesakkomääräys ja rangaistusvaatimus säädetään erikseen. Tullimiehen oikeudesta antaa sakkomääräys, rikesakkomääräys, sakkovaatimus säädetään rikostorjunnasta Tullissa annetun lain (623/2015) 7 §:ssä ja rajavartiomiehen oikeudesta rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annetun lain (108/2018) 11 §:ssä. Tulli- ja rajavartiomies voivat antaa sakkomääräyksen, rikesakkomääräyksen, sakkovaatimuksen ja rangaistusvaatimuksen siten kuin sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa säädetään. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Liikenteen palveluista annetun lain 200 §:n 1 ja 2 momentin mukaisesti poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen nojalla oikeus tarkastaa liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Poliisi-, tulli- ja rajavartiomies voi keskeyttää kuljetuksen, jos lain 200 §:n 1 tarkoitetut asiakirjat tai tiedot eivät ole saatavissa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista. Kuljettajan työehtojen toteutumisen suojaksi sekä harmaan talouden ja ihmiskaupan estämiseksi hankittavan kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä ei Suomessa koidu muita seuraamuksia.

3.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen

Ajokorttiluokat ja niiden sisältämät ajo-oikeudet mukaan lukien ajoneuvoja koskevat massarajat tulevat ajokorttidirektiivistä. Niistä säädetään kansallisesti ajokorttilain 4 §:ssä. Nykytilassa B-luokan ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kg. B-luokan ajokortilla voi ajaa ajoneuvoyhdistelmiä kuten esimerkiksi autoa ja peräkärryä, jos hinattava ajoneuvo painaa enintään 750 kg tai yhdistelmä yhteensä enintään 3 500 kg. BE-kortilla saa ajaa henkilöauton ja perävaunun yhdistelmää, jossa perävaunu painaa enintään 3 500 kg. Ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu kokonaispaino on siten 7 000 kg.

Vaihtoehtoisilla polttoaineella toimivien ajoneuvojen massaa nostaa niissä vaadittavan vaihtoehtoisten polttoaineiden tekniikan mukanaan tuoma lisäpaino, etenkin sähköllä toimivien henkilö- ja pakettiautojen kokonaismassaa nostaa niissä käytettävien akkujen tuoma lisäpaino. Nykyinen ajokorttilaki ei sisällä säännöksiä vaihtoehtoisilla polttoaineella toimivista ajoneuvoista. Vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen osuuden kasvattamiseksi ajokorttidirektiiviä on muutettu ajoneuvolle suuremman kokonaismassan sallivaksi: nykydirektiiviin sisältyy mahdollisuus poiketa painorajasta B-luokassa ja uusi ajokorttidirektiivi sisältää poikkeukset B- ja BE-ajokorttiluokissa.¹⁰ Ajo-oikeuden tulee olla vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty, jotta poikkeuksia voi hyödyntää.

Nykydirektiivin poikkeuksen mukaan suurin sallittu kokonaismassa tavarankuljetuksissa on 4 250 kg. Kun uuden direktiivin soveltaminen alkaa 2027 B-luokan ajokortilla ajettavan ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa nousee 3 500 kg:sta 4 250 kg:aan, eikä ajoon liitetä enää tavarankuljetusvaatimusta.

Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän liikenneasioiden rekisterin mukaan 1.7.2025 Manner-Suomessa oli voimassa noin 3,73 miljoonaa B-luokan ajokorttia ja 1,16 miljoonaa BE-luokan ajokorttia. Muutoksen vaikutuksia arvioitaessa on syytä ottaa huomioon se, että merkittävä osa BE-luokan ajo-oikeuden haltijoista ei oletettavasti kuljeta ajoneuvoyhdistelmiä. Tämä johtuu siitä, että BE-luokan ajo-oikeus on aiemmin voimassa olleen ajokorttilainsäädännön nojalla lisätty hakemuksesta, eikä sen myöntämisen edellytyksenä ole ollut kokeiden suorittamista. BE-luokan ajo-oikeuden myöntäminen on vuodesta 1997 alkaen edellyttänyt teoria- ja ajokokeen suorittamista.

Nykytilassa 3 501–7 500 kg painavan ajoneuvon kuljettaminen edellyttää C1-luokan ajo-oikeutta ja C1E-luokan ajo-oikeus vaaditaan sellaisen ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen, jossa on C1-luokan vetoauto ja yli 750 kg painava hinattava ajoneuvo. Muutokset, joita nyt esitetään B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajuuteen vähentäisivät kuljettajien tarvetta suorittaa C1- ja C1E-luokan ajokortteja. Myös kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyden suorittavien määrä vähenisi, sillä kuljetuksissa, jotka muutos mahdollistaa ei edellytetä ammattipätevyyttä.

Kuorma-autoja, joiden käyttövoima on sähkö, vety tai kaasu, ja suurin sallittu kokonaismassa 3 501–4 250 kg, on Suomessa nykyisin vähän. Niitä oli 31.12.2024 liikenneasioiden rekisterissä (osa ei kuitenkaan liikennekäytössä) 19 sähköautoa, 118 kaasuautoa ja 125 etanoliautoa. Liikennekäytössä sähkökäyttöisiä kuorma-autoja oli 16 kappaletta. Vuoden 2025 aikana sähköllä kulkevien kuorma-autojen määrä on kasvanut ja 1.11.2025 liikennekäytössä oli 42 kyseiseen painoluokkaan menevää sähkökuorma-autoa. Kasvun oletetaan kiihtyvän EU-säädösten edellyttämien muutosten myötä. Kaasukuorma-autojen määrä on pysynyt vuoden 2024 tasolla.

3.4 Ajokokeen vastaanottaja

Ajokokeen vastaanottajan pätevyysvaatimukset perustuvat ajokorttidirektiivin vaatimuksiin, mutta tietyiltä osin kansallinen voimassa oleva sääntely ylittää nämä direktiivistä tulevat vähimmäisvaatimukset. Ajokokeen vastaanottajan koulutusvaatimuksena on liikenneopettajan erikoisammattitutkinto (1.1.2025 alkaen tutkintonimike on liikenneopetusalan erikoisammattitutkinto). Tutkinto muodostuu pakollisista opinnoista, joissa on kaksi osaa sekä

¹⁰ Uusi ajokorttidirektiivi (EU) 2025/2205

kahdesta vapaavalintaisesta tutkinnonosasta. Kyseisen erikoisammattitutkinnon osa Ajokokeen vastaanottajana toimiminen kattaa ammattitoiminnan sisällön kannalta keskeiset ja riittävät sisällöt. Tämän tutkinnonosan laajuus on 30 osaamispistettä.

Lisäksi laissa säädetään ajokokeen vastaanottajan ammattitaidosta (7 c §) ja näihin vaatimuksiin kuuluu liikenneopettajalupa, jonka tulee olla ollut voimassa vähintään kaksi vuotta. Voimassaoloaikaa koskevasta vaatimuksesta luopuminen olisi perusteltua, sillä siitä luopuminen voisi nopeuttaa uusien ajokokeen vastaanottajien alalle tuloa. Vaatimus koskee vain luvan voimassa oloa eikä siten edellytä luvanhaltijalta liikenneopettajan tehtävässä hankittua työkokemusta. Tuoreenkin liikenneopettajaluvan haltijalla on, erikoisammattitutkinnon suorittamistavasta johtuen, aina kokemusta opetustilanteissa toimimisesta, sillä tutkinnon osat toteutetaan näytötkokeina.

Vuodesta 2015 alkaen liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon pakollisten osien suorittaminen on täyttänyt koulutusvaatimuksen liikenneopettajaluvan myöntämiselle. Tätä ennen vaatimuksena oli erikoisammattitutkinto. Koska liikenneopettajaluvan myöntäminen ei enää edellytä koko erikoisammattitutkinnon suorittamista, on sen kokonaan suorittaneiden osuus lakimuutoksen¹¹ jälkeen laskenut.

Ajokokeen vastaanottajien saatavuuteen vaikuttaa lisäksi lain 4 §:ssä säädetty vaatimus kuljettajantutkinnon vastaanottajan riippumattomuudesta. Liikenneopettajana toimiva henkilö ei siten voi toimia ajokokeiden vastaanottajana. Tämä rajoitus on ajokorttidirektiivin liitteen IV kohdan 2.1.e mukainen yleinen vaatimus ajokokeen vastaanottajalle.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kuljettajantutkintojen järjestämisestä Manner-Suomessa. Palvelun tuottaa kilpailutuksella valittu viraston palveluntuottaja, joka on esityksen antamishetkellä Ajovarma Oy. Palveluntuottajalla on jo usean vuoden ajan ollut haasteita rekrytoida ajokokeiden vastaanottajiksi kelpoisia henkilöitä sen tarvitsemissa määrin. Tutkinnon vastaanottajien määrä on pysynyt verrattain tasaisena viime vuodet (2021:219, 2022:221, 2023:219, 2024:209 ja 2025:217 henkilöä). Tehtävässä toimii sekä koko- että osa-aikaisia työntekijöitä ja esimerkiksi lomakausina osa-aikaisten osuus on merkittävä.

Viime vuosina ajokokeiden suoritusmäärät ovat kasvaneet huomattavasti ja ajokoeaikojen saatavuus on paikoin ollut jopa heikko. Kasvanut tarve ajokoeajoille johtuu osin kokeiden uusimistarpeesta. Uusimisten määrää selittää ajokokeen vaativuuden lisääntyminen ajokorttilain 2018 muutoksen myötä ja myös se, että ajokokeen suorittajissa on aiempaa enemmän vain vähän ajoharjoittelukokemusta hankkineita.

Ajokokeiden vastaanottajien ammattiryhmän ikääntyminen on työvoiman saatavuusnäkyymiin keskeisesti vaikuttava tekijä, ja syy miksi muutoksia vaatimuksiin nyt esitetään. Ajokokeen vastaanottajan tehtävässä toimivien ikärakenteen vuoksi on odotettavaa, että ajokokeenvastaanottajien saatavuus heikentyy merkittävästi lähivuosina. Ajokokeen vastaanottajana toimivista 60 vuotta täyttäneiden osuus on kasvanut ja lähivuosien eläkepoistumaan on siksi varauduttava. Ajovarmalta saadun tiedon mukaan vuonna 2026 eläkeiän saavuttaa 11 kokoaikaista ajokokeen vastaanottajaa ja vuonna 2025 toissii oli jo 11 eläkeiän saavuttanutta.

¹¹ Laki ajokorttilain muuttamisesta 70/2015, 88 §:ää koskeva muutos tuli voimaan 15.3.2015.

Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tilastojen mukaan 36,9 % (80 henkeä) ajokokeen vastaanottajista kuuluu ryhmään, jonka ikäjakauma on 60–82 vuotta. Alle 60-vuotiaiden osuus on siis 62 % (137 henkeä) ja ikähaarukka 27–59 vuotta. Työvoiman saatavuustilanteella on jo nykytilassa ollut vaikutusta palveluiden saatavuuteen lähes koko maan laajuisesti. Nyt ehdotettavilla muutoksilla olisi työvoimapulaa ennaltaehkäisevä vaikutus tulevinä vuosina.

Ajokokeen vastaanottajien työtehtävien kohdentaminen nykyistä tarkoituksenmukaisemmin olisi ajokokeiden saatavuustilannetta helpottava keino. Laki määrittelee, että suullisten teoriakokeiden vastaanottajan tulee olla ajokokeen vastaanottajaksi kelpoinen henkilö. Suullisesti suoritettavan teoriakokeen vastaanottaja lukee ääneen koekysymykset tai avustaa koetta tabletilla suoritettavaa kokeilusta. Suullisen teoriakokeen vastaanottajan tehtävä ei siten edellytä arviointikokemusta tai sellaista substanssiosaamista, jota ajokokeen vastaanottajalle säädetyillä kelpoisuusvaatimuksilla varmistetaan. Liikenne- ja viestintäviraston ja palveluntuottajan välisessä palvelusopimuksessa virasto määritteli koulutuksen suullisten teoriakokeiden vastaanottajille.

Muutos, jolla suullisten teoriakokeiden vastaanottajana voisi toimia muu työntekijä kuin ajokokeen vastaanottaja olisi perusteltu myös ammattisääntelyn suhteellisuusvaatimuksen näkökulmasta (tarkempi kuvaus Muutetun ammattisääntelyn arviointi -osassa 4.2.5).

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Tieliikenteen kabotaasi

Esityksessä ehdotetaan, että kabotaasiliikenteelle määritetään EU-sääntelyä tarkentavat säännökset liikenteen palveluista annetun lain 23 §:ään niin, että tavaraliikenteessä sallittujen kabotaasikuljetusten määrät ja linja-autoliikenteessä kabotaasin enimmäiskesto kyetään yrityksissä johdonmukaisesti toteuttamaan sekä tienvarsilla tehokkaasti valvomaan. Kabotaasimatkan kuormauksia ja purkauksia sekä linja-autoliikenteen kabotaasin enimmäiskestoja koskevat tarkennukset vastaavat muiden pohjoismaiden lainsäädäntöä ja valvontalinjoja. Lakimuutoksilla selkeytettäisiin EU:n kabotaasisääntelyn asianmukaista noudattamista yrityksissä sekä mahdollistetaan valvonta. Esityksessä ehdotetaan käytettäväksi sellainen EU-sääntelyn sallima kansallinen liikkumavara, jonka EUT on katsonut mahdolliseksi.

Ehdotetut kabotaasiliikennettä tarkentavat kirjaukset:

- Tavaraliikenteessä kolmen sallitun kabotaasimatkan yhteen matkaan saisi sisältyä joko 1) yksi kuormauspaikka ja yksi purkauspaikka; 2) useita kuormauspaikkoja ja yksi purkauspaikka, jos purkaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn lopullisen kuorman vastaanottajan luona; tai 3) yksi kuormauspaikka ja useita purkauspaikkoja, jos kuormaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn alkuperäisen lähettäjän toimesta; ja
- Linja-autoliikenteessä saisi kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa 30 päivän ajanjaksolla yhtäjaksoisesti enintään seitsemän perättäisen päivän ajan.

4.1.2 Hallinnolliset seuraamusmaksut

Esityksessä ehdotetaan, että tieliikenteen kabotaasirikkomus ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönti sanktioitaisiin hallinnollisilla seuraamusmaksuilla liikenteen palveluista annetun

lain 255 b ja 255 c §:ään. Lisäksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain soveltamisalaan ehdotetaan lisättäväksi viittaus liikenteen palveluista annetun lain 255 b ja 255 c §:ään lisättävistä seuraamusmaksuista.

Seuraamusmaksuun valittu sääntelymalli vastaa pääosin tieliikennelaissa (729/2018) käytössä olevaa liikennevirhemaksumaksuja koskevaa mallia, mutta osin myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) ja ajoneuvolaissa (82/2021) käytössä olevia malleja. Seuraamusmaksut säädettäisiin tarkkarajaisesti sekä täsmällisesti suhteellisuusperiaatteen mukaisesti, huomioiden verrokkimaiden vastaavat maksut. Seuraamusmaksu voidaan määrätä luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle.

Ehdotetut seuraamusmaksut:

- 6 000 euroa tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta; ja
- 3 000 euroa kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä.

4.1.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen

Esityksessä ehdotetaan, että ajokorttilain ajokorttiluokkia koskevaa sääntelyä muutettaisiin painavampien, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen, kuten kevyiden kuorma-autojen (N2-ajoneuvoluokan autojen), kuljettamisen osalta.

Painavammat ajoneuvot mahdollistavat poikkeukset ajo-oikeuksien laajuuksiin otettaisiin käyttöön ensivaiheessa väliaikaisella säännöksellä ja uuden direktiivin mukaisena laajempana poikkeuksena, kun direktiivin soveltaminen alkaa marraskuussa 2027.

Voimassa olevan ajokorttidirektiivi mahdollistaa jäsenvaltioille B-luokkaa koskevan poikkeuksen käyttöönoton, kun ajokortin myöntämisestä on kulunut vähintään kaksi vuotta. Poikkeusta voi hyödyntää vain tavaroiden kuljettamiseen. Ajoneuvon käyttövoimaa ja massaa koskevat ehdot ovat samat kuin uuden direktiivin mukaisessa poikkeuksessa B-luokan ajo-oikeuteen ja näitä kuvataan tarkemmin seuraavassa kappaleessa. Väliaikainen poikkeus olisi rajatumpi ja sen käyttö ainoastaan tavarankuljetuksiin varmistettaisiin edellyttämällä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää tavaraliikennelupaa.

Uuden ajokorttidirektiivin soveltamisen alun myötä B-luokan ajokortti, eli henkilöauton ajokortti, oikeuttaisi kuljettamaan enintään 4 250 kg painavaa ajoneuvoa. Edellytyksinä poikkeuksen hyödyntämiselle olisi, että ajoneuvo toimii vaihtoehtoisella polttoaineella ja B-luokan ajokortti on myönnetty vähintään kaksi vuotta aiemmin. B-luokan ajokortilla kuljetettavien polttomoottorilla toimivien henkilö- ja pakettiautojen enimmäismassa säilyisi ennallaan 3 500 kg:ssa. Poikkeuksen käyttöönotto ei vaikuttaisi matkustajamäärään: kuljettajan lisäksi ajoneuvossa saisi matkustaa enintään kahdeksan henkilöä.

Vastaavasti vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty BE-luokan ajokortti oikeuttaisi kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmää, jossa vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan vetoauton massa on enintään 4 250 kg.

Ajokorttidirektiivissä vaihtoehtoisella polttoaineella toimiva ajoneuvo tarkoittaa ajoneuvoa, joka toimii kokonaan tai osittain vaihtoehtoisella polttoaineella ja joka on hyväksytty direktiivillä 2007/46/EY. Ajoneuvon määritelmä tulee direktiivistä 96/53/EY (Neuvoston direktiivi 96/53/EY tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista

kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista, jäljempänä *mitta- ja massadirektiivi*)¹².

Ajoneuvon tulee toimia jollakin seuraavista mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa määritellyistä vaihtoehtoisista polttoaineista:

'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' tarkoitetaan polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn lähteiden käyttö liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista edistää hiilen poistamista liikenteestä ja parantaa liikenteen alan ympäristötehokkuutta. Näitä ovat:

- kaikentyyppisissä sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa käytettävä sähkö;
- vety;
- maakaasu, mukaan lukien biometani, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu – CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu – LNG);
- nestekaasu (LPG); ja
- mekaaninen energia ajoneuvon omista varastoista/lähteistä, mukaan lukien hukkalämpö.

4.1.4 Ajokokeen vastaanottaja

Esityksessä ehdotetaan, että kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain sääntelyä ajokokeiden vastaanottajia koskien muutettaisiin. Muutokset koskisivat ajokokeen vastaanottajan tehtävän sisältöä ja pätevyysvaatimuksia.

Määritelmää ajokokeen vastaanottajan tehtävistä (2 §) muutettaisiin poistamalla maininta suullisten teoriakokeiden vastaanottamisesta. Liikenneopettajalupaa koskevaa vaatimusta (7 c §) yksinkertaistettaisiin voimassaolovaatimuksen osalta, ja ajokokeen vastaanottajalta edellytettäisiin vain voimassa olevaa lupaa. Kahden vuoden voimassaolovaatimuksesta luopumisella olisi alalle tuloa helpottava vaikutus. Ajokokeen vastaanottajan peruskoulutusta (7 d §) koskevia vaatimuksia kevennettäisiin siten, että vaatimuksen täyttäisi liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon ohella myös ajokokeen vastaanottajana toimimista koskeva tutkinnon osa.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Tieliikenteen kabotaasi ja kuljettajatodistus

Sallitusta maanteiden tavaraliikenteen kabotaasista säädetään EU-sääntelyllä, mutta sen epäselvyys ja suurpiirteisyys ovat aiheuttaneet haasteita niin sääntöjen noudattamiseen kuin valvontaan. EU-sääntelyn tarkentaminen tavaraliikenteen kabotaasimatkaan sisältyvien sallittujen kuljetusten suhteen mahdollistaa tehokkaamman operatiivisen toiminnan suunnittelun kuljetusten tilaajille sekä kuljetusyrityksille, minkä arvioidaan olevan merkittävä parannus nykyiseen epäselvään tilaan. Näin voidaan välttyä myös ikäviltä viivästyksiltä tienvarsilla, kun sallittujen kuljetusten määrää ei tienvarsitarkastuksissa tarvitse laskea rahtikirjojen perusteella ilman selkeää laskentatapaa. Nykyinen epätasallinen EU-sääntely

¹² Neuvoston direktiivi 96/53/EY tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista: eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0053

mahdollistaa käytännössä joko hyvin lavean tai tiukan tulkinnan sallittujen kuormausten ja purkausten enimmäismääristä. Koska ehdotetut kansalliset tarkennukset on valittu tarkoin vastaamaan yhteispohjoismaista valvontalinjaa, niiden ei arvioida rajoittavan maanteiden tavaraliikenteen kabotaasin harjoittamista, kuten EUT onkin todennut. Täten niistä ei arvioida koituvan negatiivisia vaikutuksia yrityksiin tai yleisesti elinkeinotoimintaan.

Linja-autoliikenteessä harjoitettavan kabotaasin tulee EU-sääntelyn mukaisesti olla tilapäistä. Ehdotetulla 30 päivän ajanjaksolla seitsemän perättäisen päivän sallivan kabotaasin tarkennuksella arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia oikeusvarmuusperiaatteiden toteutumisen kannalta. EU-sääntely ei määritä tilapäiselle henkilöiden kabotaasiliikenteelle enimmäiskestoja, minkä arvioidaan vaikeuttavan yritysten mahdollisuuksia noudattaa kyseisiä sääntöjä, jolloin epäselvä tilanne tekee liiketoiminnan suunnittelusta hankalaa. Tienvarsitarkastukset voivat kuljetuksen tilapäisyyden selvittämiseksi kestää pitkiä aikoja ilman selkeää kabotaasin enimmäiskeston rajaa, milloin matkanteko hidastuu ja matkustajat joutuvat odottamaan. Selkeällä sallitun kabotaasin enimmäiskeston rajalla olisi siis positiivisia vaikutuksia kuljetuspalveluita käyttäville matkustajille, sekä samalla liikenteenharjoittajille. Myös kuljetuspalveluiden tilaajat voivat suunnitella sujuvammin ulkomaalaisten liikenteenharjoittajien käyttöä, kun liikenteenharjoittajalle sallitun kabotaasin enimmäiskesto on tiedossa jo etukäteen. Ehdotetut kansalliset tarkennukset on valittu vastaamaan pohjoismaista valvontalinjaa, joten niiden ei arvioida rajoittavan maanteiden linja-autoliikenteen kabotaasin harjoittamista enempää kuin on välttämätöntä kuljetustoiminnan tilapäisyyden varmistamiseksi, kuten EUT on todennut.

Tieliikenteen kabotaasia valvoville viranomaisille poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle lainsäädännön tulee olla selkeää valvonnan onnistumiseksi. Myös työsuojeluviranomaisen valvoessa lähetettyjen kuljettajien työehtojen toteutumista, on selkeillä kabotaasisäännöillä ratkaisevaa merkitystä. Nykyinen epäselvä EU-sääntely ei ole valvonnan tarpeisiin riittävä, mikä voidaan todeta muita verrokkimaita merkittävästi pienempinä kabotaasirikkomuksina, vaikka valvontatilanteita olisi ollut paljon. Nyt ehdotetuilla muutoksilla viranomaisvalvonnan arvioidaan saavuttavan sille asetetun EU:n tavoitetason ja mahdollistavan tehokkaan tienvarsilla ja yrityksissä tehtävän valvonnan ilman pitkiä taustaselvityksiä. Tarkemman kabotaasisääntelyn arvioidaan valvonnan tehostumisen kautta vähentävän kuljetusalan harmaata taloutta, kun sääntelyn selkeytyessä jatkuva ja pääasiallinen kabotaasitoiminta ei EU-sääntelyä laveasti tulkitsemalla ole enää yksinkertaista.

Kuljettajatodistuksen laiminlyöntiin liittyvän ehdotuksen arvioidaan parantavan EU-sääntelyn noudattamista sekä viranomaisvalvontaa. Mikäli kuljettajatodistuksen puuttumisesta ei valvonnan yhteydessä tule seuraamuksia, se voi johtaa toimintatapaan, jossa kuljettajatodistus jätetään järjestelmällisesti hankkimatta. Kuljettajatodistuksen avulla voidaan valvoa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa ja kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä. Kuljettajatodistuksen puuttumisen sanktioinnin arvioidaan vähentävän epätervettä kilpailua ja ulkomaalaisten kuljettajien työehtojen polkemista, millä arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia niin liikennemarkkinoihin kuin työntekijöiden oikeuksiin. Ehdotuksen arvioidaan samalla vähentävän harmaata taloutta. Ehdotuksella kuljettajatodistuksen puuttumisesta määrättävällä hallinnollisella seuraamusmaksulla on negatiivisia taloudellisia vaikutuksia ainoastaan niihin kuljetusyrityksiin, jotka eivät ole hankkineet kolmansien maiden kuljettajilleen EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklassa tarkoitettua kuljettajatodistusta.

Tieliikenteen kabotaasiin ehdotetuilla tarkentavilla säännöksillä ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia kotitalouksiin, ympäristövaikutuksia eikä edellä arvioitujen lisäksi muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

4.2.2 Hallinnolliset seuraamusmaksut

Liikenteen palveluista annetun lain 255 b ja c §:ään ehdotetun kabotaasirikkomuksesta ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävien seuraamusmaksujen myötä osa asioista ratkaistaisiin ensivaiheessa hallinnollisen viranomaisen toimesta, jolloin syyttäjällä ei ole niissä roolia. Tuomioistuimen tehtäväksi jäisi ainoastaan muutoksenhakuasioiden käsittely, mikä pitkällä aikavälillä vähentäisi kustannuksia ja tuottaisi säästöjä valtiontaloudelle. Seuraamusjärjestelmän yleisestävän tehon kannalta on tärkeää, että seuraamukset on porrastettu menettelyn vakavuuden perusteella. Liikenteenharjoittajalle kuuluvat tarkkarajaiset ja täsmälliset seuraamusmaksut parantaisivat lainsäädännön ymmärrettävyyttä, sovellettavuutta ja oikeusturvaa. Arvion mukaan seuraamusmaksut lisäävät viranomaisten henkilötöiden tarvetta Oikeusrekisterikeskuksessa jonkin verran. Toisaalta sakkomääräysten jäädessä pois kabotaasirikkomusten osalta, arvioidaan sen vähentävän henkilötöiden tarvetta syyttäjän ja tuomioistuimen lisäksi myös liikenteen valvojilta.

Tieliikenteen kabotaasisääntöjen rikkomisesta annettiin vuonna 2024 kolme sakkorangaistusta, kuten myös edellisenä vuonna. Ehdotettu seuraamusmaksu kabotaasirikkomuksista olisi 6 000 euroa, jolloin laskennalliset positiiviset vaikutukset julkiseen talouteen olisivat 18 000 euroa vähennettynä nyt perittävät sakkomaksut. Kabotaasin valvonnan arvioidaan kuitenkin tehostuvan täsmällisten ja tarkkarajaisten seuraamusmaksujen vuoksi, jolloin positiivisten vaikutusten julkiseen talouteen arvioidaan kasvavan jonkin verran. Tarkkarajaisten ja täsmällisten seuraamusmaksujen arvioidaan tehostavan liikenteen valvojien työtä. Kyseisen EU-sääntelyn kansallinen tarkentaminen auttaa myös liikenteenharjoittajia välttämään turhia kabotaasirikkomuksia sääntelyn ollessa nykyisin epäselvä.

Seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta vastaisi Oikeusrekisterikeskus. Oikeusrekisterikeskus panee jo nykyisellään täytäntöön lukuisia muitakin rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamusmaksuja, joissa vuosittaiset asiamäärät vaihtelevat yksittäisistä asioista joihinkin satoihin asioihin. Toisin kuin muille keskeisille viranomaisille, täytäntöönpanotehtävän luonteen vuoksi Oikeusrekisterikeskukselta tehtävän hoitaminen ei edellyttäisi uudenlaista asiantuntemusta, vaan kyse on ainoastaan mahdollisesta täytäntöönpanotehtävien määrällisestä lisääntymisestä. Seuraamusmaksun täytäntöönpanossa on kyse pysyväluonteisesta tehtävästä, jota toteutetaan henkilötyötä vaativalla tavalla manuaalisesti.

Nyt ehdotettavan lainsäädännön ei arvioida olennaisesti vaikuttavan Oikeusrekisterikeskuksen työmäärään ja sitä koskevien resurssivaikutusten odotetaan siksi jäävän vähäisiksi. Kuitenkin koska esitetyt arviot seuraamusmaksujen määrästä perustuvat arvioihin ja seuraamusmaksuja voi syntyä vuosittain eri hallinnonaloilla useita, yhteisvaikutus Oikeusrekisterikeskuksen kokonaistyömäärään näkyy viiveellä ja mahdollinen lisäresursoinnin tarve tulee täsmentymään vasta myöhemmin. Oikeusrekisterikeskukselle esitetyn seuraamusmaksun ja muiden vastaavien hallinnollisten seuraamusmaksujen aiheuttaman lisätyön kattamiseen tarvittavat lisämäärärahatarpeet käsitellään vuosittaisissa kehys- ja talousarviomenettelyissä.

Rikosoikeudellisten ja hallinnollisten sanktioiden tasapainoinen sisällyttäminen lainsäädäntöön parantaa vastuun toteutumista, valvontajärjestelmän tehokkuutta ja oikeusturvaa. Esimerkiksi kabotaasirikkomuksissa tai kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnissä ei ole tarvetta kuormittaa rikosoikeudellista järjestelmää, vaan tällaiset rikkomukset on tarkoituksenmukaista sanktioida hallinnollisella seuraamusmaksulla.

Seuraamusmaksuilla ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia kotitalouksiin, ympäristövaikutuksia eikä edellä arvioitujen lisäksi muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

4.2.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen

Väliaikainen poikkeussäännös mahdollistaisi vaihtoehtoisilla polttoaineilla osin tai kokonaan toimivien ajoneuvojen kuljettamisen B-luokan ajo-oikeudella, mutta rajatumminkin uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpaneva säännös. Väliaikaisen säännöksen vaikutukset ovat samansuuntaiset, mutta mittakaavaltaan pienemmät.

Uuden direktiivin mukaisten poikkeusten käyttöönoton vaikutuksia arvioitaessa on tärkeää huomioida, että kyse on direktiivin kansallisesta täytäntöönpanosta. Täytäntöönpanossa jäsenvaltioilla ei käytännössä ole liikkumavaraa.

Väliaikainen poikkeus hyödyttäisi suomalaista kuljetusalaa ja madaltaisi liikenteen päästöjä. Hyödyt kasvaisivat, kun poikkeusten hyödyntäminen laajenisi uuden ajokorttidirektiivin mukaisesti. Poikkeusten liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus on arvioitu vähäiseksi, joskin vaikeasti mitattavaksi.

4.2.3.1 Ympäristövaikutukset

Ajo-oikeuksien laajuutta koskevilla poikkeuksilla on liikenteen päästöjä vähentävä vaikutus. Nyt esitettävillä muutoksilla olisi arviolta pieni, mutta myönteinen ympäristövaikutus, joka kasvaisi väliaikaisesta poikkeuksesta laajempaan siirtymisen myötä. Päästövähentymien merkittävyys riippuu käyttöön otettavien ajoneuvojen käyttövoimista ja vähäpäästöisten tai päästöttömien ajoneuvojen osuuksista liikenteessä. Sähköllä toimivien ajoneuvojen yleistymistä vauhdittaa lisäksi akkujen hintojen lasku. Silti sähköautojen hankintahinta pysyy vielä lähivuodet polttomoottorilla varustettuja autoja selvästi korkeampana.

On todennäköistä, että poikkeusten käyttöönotto kasvattaisi aluksi nimenomaan sähkökäyttöisten kevyempien kuorma-autojen osuutta. Oletettavasti juuri sähkökäyttöisten jakeluautojen määrä kasvaisi ja tämä muutos tapahtuisi asteittain. Poikkeusten käyttöönotto vaikuttaisi myönteisesti liikenteen päästökehitykseen Suomessa. Se voisi ohjata yritysten ajoneuvohankintoja vähäpäästöiseen suuntaan ja vähäisessä määrin myös yksityistalouksien hankintoja. Päästökehityksen näkökulmasta vaikutus juuri yritysten ajoneuvokalustoon olisi alkuvaiheessa merkittävämpi kuin yksityishenkilöiden ajoneuvohankinnat. Ehdotetut muutokset poistaisivat niitä esteitä vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimiviin ajoneuvoihin siirtymiselle, jotka liittyvät ajoneuvon sallittuun enimmäismassaan. Muutoksella ei arvioida olevan vaikutusta ajoneuvojen kokonaismäärään, vaan oletuksena on, että vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevat autot korvaisivat käytössä olevia polttomoottoriautoja. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun arvion mukaan poikkeuksen käyttöönoton myötä vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivia ajoneuvoja tulisi liikenteeseen noin 100–150 kappaletta.

Poikkeusten käyttöönotto hyödyttäisi Suomen ympäristötavoitteita ja elinkeinoelämää etenkin kuljetusalaa ja myöhemmässä vaiheessa osaa palvelusektorista.

4.2.3.2 Taloudelliset vaikutukset

Pidemmän aikavälin vaikutuksena B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajentaminen todennäköisesti vähentäisi C1-, C1E- ja C-luokan ajo-oikeuksien suorittamista. Lisäksi muutos voisi edistää näistä ajo-oikeuksista luopumista, koska ryhmän 2 ajokorteille on lyhyempi hallinnollinen voimassaoloaika ja tiukemmat ajoterveysvaatimukset. Koska Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole tietoa siitä, minkälaisia ajoneuvoja C1- ja C1E-luokan ajo-oikeuksien suorittajat kuljettavat, on näiden ajo-oikeuksien vähentymän arviointi lähivuosina vaikeaa.

Muutos voisi myös vähentää kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyksien suorittavien määrää, koska henkilöauton ajokortilla ajettaessa ei vaadita ammattipätevyyttä. Kuljetusalan työvoimatarpeiden näkökulmasta ajo-oikeuksia laajentava muutos olisi myönteinen, kuljettajien saatavuutta parantava, sillä ammattipätevyyden suorittaneita kuljettajia riittäisi aiempaa paremmin niihin kuljetuksiin, joissa pätevyysvaatimus säilyisi.

On todennäköistä, että ryhmän 2 ajo-oikeuksia vähentävä vaikutus tulee jopa vuosien viiveellä, sitä mukaa, kun vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen hinnat laskevat ja ne yleistyvät. On mahdollista, että ajoneuvojen yleistymisen tahdin vuoksi merkittävä osa B-luokan ajo-oikeuden haltijoista ei hyödyntäisi poikkeusta. BE-luokassa poikkeuksen hyödyntävien osuus jäisi hyvin todennäköisesti tätäkin pienemmäksi. Lisäksi hyödyntämiseen vaikuttaa se, että BE-luokan ajo-oikeuden haltijoiden määrä laskee, kun ennen vuotta 1997 myönnettyjen ajo-oikeuksien osuus pienenee.

Ryhmän 1 ja 2 ajokorttien haltijoita koskevat erilaiset ajoterveysvaatimukset. Ryhmän 2 tiukemmat ajoterveysvaatimukset voisivat myötävaikuttaa 45 vuotta täyttäneiden kuljettajien halun luopua ajo-oikeuksista, joiden voimassapitäminen edellyttää lääkärin lausunnon toimittamista (ts. raututtaa ajo-oikeuksiaan). Ryhmässä 2 ajokortin uudistajan tulee toimittaa lääkärin lausunto 45 vuoden iässä ja sen jälkeen viiden vuoden välein; 68 vuotta täyttäneeltä uudistajalta edellytetään laajennettua ajoterveyslausuntoa kahden vuoden välein.

Ajo-oikeuden laajentamisella olisi näin yksityishenkilölle taloudellinenkin merkitys, sillä muutos vähentäisi ajokortin uudistamiseen liittyviä kuluja, joita syntyy esimerkiksi ajoterveyslausunnon hankkimisesta (arviolta 100–260 euroa) sekä uudistamismaksusta (24 euroa).

Uuden direktiivin täytäntöön paneva muutos koskisi lisäksi invatakseja ja koululaiskuljetuksissa käytettäviä ajoneuvoja, jotka rakennetaan sähkökuorma-autojen pohjalle. Muutos olisi taksialalle taloudellisesti merkittävä.

4.2.3.3 Sosiaaliset vaikutukset - liikenneturvallisuusvaikutukset

Väliaikaisen B-luokkaa koskevan poikkeuksen käyttöönotto voisi hyödyttää lisäksi liikennesuunnittelua, sillä marraskuuhun 2027 mennessä kertyisi kokemusta kyseisten ajoneuvojen käytöstä, vaikka kyse olisikin verrattain lyhyestä ajasta ja rajallisesta määrästä ajoneuvoja. Vaikutukset jäisivät kuitenkin pieniksi ajoneuvojen rajalliseksi arvioidusta määrästä johtuen. Saadut kokemukset voitaisiin huomioida, kun uuden direktiivin soveltaminen alkaa ja poikkeuksia hyödyntävien joukko laajenee. Direktiivin täytäntöönpanohankkeen yhteydessä tulee lisäksi arvioitavaksi, onko liikenneturvallisuusperustein tarpeen säätää mahdollisia lisävaatimuksia tiettyjen massaltaan suurempia ajoneuvoja kuljettaville.

Muutosten kielteinen vaikutus liikenneturvallisuudelle on arvioitu vähäiseksi, sillä vaikutus on ajallisesti rajattu noin puoleentoista vuoteen ja myös siksi, että poikkeuksen kattamat ajoneuvot yleistyvät hitaasti. Poikkeuksen hyödyntämisen ehtona on, että ajo-oikeus on myönnetty vähintään kaksi vuotta aiemmin. On mahdollista vaikkakin epätodennäköistä, että poikkeusta hyödyntäisivät myös sellaiset kuljettajat, joilla ei ole juuri kuljettajantutkimuksen jälkeistä ajokokemusta tai saatu ajokokemus on vuosien takaa. Osa suhteellisen vähän ajaneista kuljettajista saattaisi ottaa oma-aloitteisesti ajotunteja kerratakseen suuremman massan vaikutusta ennakoiwaan ajoon. Poikkeusta hyödyntävät yritykset saattaisivat myös tarjota kuljettajilleen koulutusta. Massaltaan suuremman auton ajamiseen orientoiva harjoittelu voisi parantaa kuljettajien kykyä ennakoida riskitilanteita.

Se, minkälaisissa liikenneympäristöissä massaltaan suurempia ajoneuvoja kuljetettaisiin, on liikenteen turvallisuuden kannalta merkityksellistä. Kuljetukset kaupunkiympäristöissä ja taajamissa, joissa on paljon kevyttä liikennettä, voisivat lisätä vähäisessä määrin haavoittuvassa asemassa olevien tienkäyttäjien loukkaantumisia ja henkilövahinko-onnettomuuksia.

Onnettomuusriskiä kuitenkin pienentää merkittävästi se, että markkinoille tulevat sähköllä kulkevat kuorma-automallit ovat uusia. EU:n yleisen turvallisuusasetuksen myötä erityisesti heinäkuusta 2024 lähtien uusissa automalleissa on ollut pakollisena kuljettajaa avustavia sähköisiä turvajärjestelmiä. Tämä kehitys vähentää olennaisesti kuljettajan virheestä aiheutuvien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden mahdollisuutta uudemmalla autokalustolla.

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen olennaisesti korkeamman hankintahinnan vuoksi muutoksesta hyötyisivät pääasiallisesti erilaiset yritykset. Todennäköisesti suuri osa ajoneuvoista tulisi jakeluliikennekäyttöön ja osa erilaisia asennustöitä hoitavien, työvälineitä ja materiaaleja kuljettavien yritysten käyttöön. Mikäli ajoneuvoa käytetään luvanvaraisessa liikenteessä, koskee kuljetuksia liikennelupavaatimus ja muut vastuullisuusvelvoitteet, jotka ovat merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutusten kannalta. Voidaan olettaa, että pääosin poikkeuksen mukaisia, enintään 4 250 kg painavia ajoneuvoja kuljettaisivat henkilöt, jotka ovat kokeneita ja ajavat työssään paljon.

Muutoksen vaikutuksia erilaisissa onnettomuustilanteissa on haastavaa arvioida, koska aiheesta ei ole käytettävissä ajantasaista tutkimustietoa, jossa olisi huomioitu ajoneuvokehitys. Kuorma-auton ja henkilöauton kolarissa henkilövahinkojen riski kasvaisi ajoneuvojen massaeron kasvun myötä. Kevyesti lastatun, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan kuorma-auton kokonaismassa voi jäädä lähelle nykyistä B-luokan ajoneuvon enimmäismassaa eli 3 500 kg, mutta raskaasti lastattuna paino nousisi 4 250 kilogrammaan, mikä on kaksinkertainen henkilöauton keskimääräiseen painoon verrattuna (1 980 kg vuonna 2024)¹³.

Yli 3 500 kg painavia ajoneuvoja koskee vaatimus nopeudenrajoittimen käytöstä, joten tällaisten autojen enimmäisnopeus on rajoitettu 90 km:iin/h. Kuorma-autojen enimmäisnopeus tieliikenteessä on 80 km/h. Nopeuden rajoittamisella on muita tienkäyttäjiä turvaava vaikutus silloin, kun yleinen nopeusajoitus on tätä korkeampi. Esityksellä ei muuteta ajoneuvojen nopeudenrajoittimia koskevaa sääntelyä.

Ajopiirturivaatimukseen esitetään muutosta, joka vapauttaisi sähköllä ja kaasulla kulkevat tavaraliikennekäytössä olevat kevyet kuorma-autot ajopiirturin käyttövelvoitteesta. Poikkeus toteutettaisiin lakimuutosten kanssa samaan aikaan voimaan tulevana muutoksena valtioneuvoston asetukseen (507/2018).

4.2.3.4 Vaikutukset viranomaisille

Ensivaiheessa B-luokan ja myöhemmin B- ja BE-luokkien ajo-oikeuksien laajentamisilla raskaampien, enintään 4 250 kg painavien, vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevien ajoneuvojen kuljettamiseen olisi vähäisiä viranomaisvaikutuksia.

Muutoksella ei olisi olennaista vaikutusta poliisin valvontaan, vaan kuljettajia valvottaisiin pääsääntöisesti osana tavanomaista liikenteenvalvontaa. Valtioneuvoston asetukseen

¹³ Traficomien tiedote ”[Henkilöautojen keskipaino on noussut lähes kolmanneksen 2000-luvulla](https://traficom.fi/fi/ajankohtaista/henkilöautojen-keskipaino-noussut-lahes-kolmanneksen-2000-luvulla)”:
<https://traficom.fi/fi/ajankohtaista/henkilöautojen-keskipaino-noussut-lahes-kolmanneksen-2000-luvulla>

samanaikaisesti tehtävä muutos sähköllä ja kaasulla toimivien ajoneuvojen ajopiirturipoikkeukseksi vapauttaisi suuren osan enintään 4 250 kg painavista, vaihtoehtoisilla polttoaineella kulkevista ajoneuvoista ajopiirturin käyttövelvoitteesta sekä ajo- ja lepoaikojen sääntelystä. Vaikutukset Liikenne- ja viestintävirastolle olisivat vähäisiä. Viraston tulisi uudistaa ohjeistustaan, neuvontaansa ja verkkosivujaan muutosten vuoksi. Näiden tehtävien hoitaminen ei loisi uusia resurssitarpeita, vaan ne hoituisivat pääsääntöisesti osana tavanomaista ohjeiden päivitystyötä ja asiakasneuvontaa. Ehdotetuilla muutoksilla olisi virastolle suora, tuloja vähentävä vaikutus, joka syntyisi siitä, että kuljettajantutkintoja C1-luokassa suoritettaisiin vähemmän kuin nykytilassa. Tulovähentymä olisi pienimuotoinen ja tulisi viiveellä.

4.2.3.5 Vaikutukset yhteiskuntaan

Muutoksilla arvioidaan olevan myönteinen vaikutus yritysten työvoiman saatavuudelle koko maassa ja erityisesti niillä alueilla, joissa on koettu olevan kohtaanto-ongelmia avoimien työpaikkojen ja työnhakijoiden välillä. Vaikutus tulisi kahdella tapaa: koska muutoksen myötä pienempien esimerkiksi jakeluliikennekäytössä olevien autojen kuljettamiseen riittäisi huomattavasti yleisempi B-luokan ajo-oikeus, voisivat yritykset käyttää C-luokan ajokortin omaavia kuljettajiaan kuljetuksiin, joissa on käytössä raskaampia yli 4 250 kg painoisia ajoneuvoja.

Uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpaneva muutos myös edistäisi lisäksi huoltovarmuutta, turvaamalla kuljetusten jatkuvuutta, kun B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien haltijat voisivat hoitaa osaa sellaisista kuljetuksista, joita nykytilassa hoitavilla on C1-, C1E-, C- tai CE- luokan ajo-oikeuksia.

4.2.4 Ajokokeen vastaanottaja

Kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain sisältämään ajokokeen vastaanottajia koskevaan sääntelyyn ehdotetut muutokset parantaisivat ajokokeiden saatavuutta ja siten vaikutus yhteiskunnalle olisi myönteinen.

Ajokokeen vastaanottajan pätevyysvaatimukseen ehdotetun muutoksen arvioidaan parantavan työvoiman saatavuutta ajokokeen vastaanottajien tehtäviin. Peruskoulutusta koskevan vaatimuksen keventämisellä mahdollistettaisiin alasta kiinnostuneiden nopeampi pätevytyminen ilman, että muutos heikentäisi liikenneturvallisuutta tai ajokokeiden laatua. Liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan tutkinnon osa antaa riittävät ja monipuoliset valmiudet tehtävän hoitamiseen. Tehtävää hoitavalla tulee lisäksi olla voimassa oleva liikenneopettajan lupa (7 c §). Liikenneopettajaluvan myöntämisen edellytyksenä on kyseisen erikoisammattitutkinnon pakollisten tutkinnonosien suorittaminen (ajokorttilaki 88 §). Koulutusvaatimuksen ohella tehtävän edellyttämän liikenneopettajalupa ei enää liitettäisi vaatimusta vähintään kahden vuoden voimassaolosta.

Ammattitoiminnan sisältöön ehdotettavalla muutoksella, jossa suullisten teoriakokeiden vastaanottamisesta luovuttaisiin, olisi myönteinen, joskin vähäinen vaikutus. Teoriakokeen suorittaminen suullisesti on yleistynyt viime vuosina. Vuonna 2016 suoritettiin 6440 ja vuonna 2024, 11 735 suullista teoriakoetta. Yhden suullisen teoriakokeen vastaanottaminen vie sen vastaanottajan työajasta yhden ajokokeen vastaanottamiseen vaadittavan ajan. Muutoksella vapautettaisiin ajokokeen vastaanottajien työaikaa vuositasolla arviolta 12 000 ajokoeaikaa vastaava määrä.

Vuoden 2024 suullisten kokeiden määrällä laskettuna, muutos säästäisi noin yhdeksän henkilötyövuotta ajokokeen vastaanottajan tehtävistä. Muutoksella parannettaisiin myös suullisten teoriakokeiden laatua mahdollistamalla suullisten teoriakokeiden vastaanottajiksi kielitaitoisempia henkilöitä, joilla olisi siten paremmat edellytykset lukea kysymykset mahdollisimman ymmärrettävästi silloin, kun koe suoritetaan englanniksi ja ruotsiksi. Muutoksella olisi myös vähäinen, mutta myönteinen taloudellinen vaikutus tutkintopalveluiden tuottamisesta yhteiskunnalle aiheutuviin kustannuksiin. Se edistäisi henkilöstön työpanoksen kohdistamista tarkoituksenmukaisemmin ja turvaisi ajokokeiden saatavuutta. Etenkin kesäkuukausina ajokokeiden saatavuusongelmat ovat korostuneet.

Painavin peruste muutokselle tulee kuitenkin tehtävän sisällön tarkastelusta: suullisten teoriakokeiden suorittaminen ei edellytä sellaista substanssiosaamista, jota ajokokeen vastaanottajan kelpoisuusvaatimuksilla varmistetaan.

4.2.5 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

Ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (376/2020, jäljempänä suhteellisuusarviointiasetus) edellytetään oikeasuhteisuuden arviointia ja selvityksen liittämistä säädöksiin ennen kuin säädetään uusia tai muutetaan voimassa olevia säänneltyjen ammattien harjoittamisen aloittamista, niiden harjoittamista tai jotakin niiden harjoittamisen muotoa rajoittavia lakeja, asetuksia tai viranomaisen määräyksiä. Suhteellisuusarviointia koskeva ilmoitusmenettely perustuu suhteellisuusarviointiasetuksen 6 §:ään, jolla on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958¹⁴ 10 ja 11 artikla.

Suhteellisuusarviointiasetus edellyttää, että ammattisääntely voidaan perustella yleisen edun mukaisilla tavoitteilla. Sääntelyn valmistelusta vastaavan viranomaisen on erityisesti harkittava, voidaanko tähän liittyviä säädöksiä perustella objektiivisesti yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen tai kansanterveyteen liittyvillä syillä taikka yleiseen etuun liittyvillä, uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla syillä.

Ajokorttidirektiivin liite IV määrittelee käytännön ajokokeiden vastaanottajia koskevat vähimmäisvaatimukset. Jäsenvaltiot määrittävät mikä koulutus tai koulutusten yhdistelmä täyttää ajokokeen vastaanottajan peruskoulutukselle ajokorttidirektiivistä tulevat vaatimukset. Direktiivin liite II määrittelee ajokokeiden vähimmäisvaatimukset ja pakolliset sisällöt, ja vaikuttaa epäsuorasti ajokokeen vastaanottajan ammattia koskeviin vaatimuksiin.

Kuljettajantutkinnon ajokokeen vastaanottajaa koskeva ammattisääntely on perusteltavissa liikenteen turvallisuuden varmistamiseen liittyvillä tarpeilla. Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla ajokokeen vastaanottajien peruskoulutusvaatimukseen ja säännellyn ammattitoiminnan sisältöön ylläpidetään liikenneturvallisuutta ja tavoitellaan kuljettajantutkintojen saatavuuden turvaamista.

Ammattisääntelyn on oltava oikeasuhtaista. Säänneltyjä ammatteja koskevaa sääntelyä valmistellessaan viranomaisen on varmistettava, että säädökset ovat omiaan takaamaan asetetun

¹⁴ Uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/958.

tavoitteen saavuttamisen eivätkä ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Ammattisääntelyä muutettaessa viranomaisen on lisäksi otettava huomioon muutettujen säännösten vaikutus, kun sitä tarkastellaan muiden ammatin harjoittamista koskevien säännösten kanssa, sekä erityisesti se, miten muutetut säännökset yhdessä muiden vaatimusten kanssa myötävaikuttavat saman yleisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen ja ovatko ne tarpeen sen saavuttamiseksi.

Ehdotettavat ammattisääntelyä koskevat muutokset liittyvät riittävän osaamistason varmentamiseen. Sääntelyä keventävä muutos katsotaan oikeasuhtaiseksi muutokseksi. Liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon osa Ajokokeen vastaanottajana toimiminen on ajokokeen vastaanottajan tehtävän sisältöihin peilaten koulutusvaatimus, joka on omiaan takaamaan ajokokeiden turvallisen ja laadukkaan toteutuksen.

Ajokokeen vastaanottajalle säädettyihin vaatimuksiin lukeutuu myös liikenneopettajalupa, jonka myöntämisen ehtona on, että hakija on suorittanut liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon pakolliset osat autokoulutoiminnan hoitaminen (40 osaamispistettä) ja liikenneopettajana toimiminen (80 osaamispistettä). Vaatimus ajokokeen vastaanottajan tehtävää hoitavien koulutuksesta ei kokonaisuutena arvioiden muuttuisi olennaisesti siitä, että jatkossa erikoisammattitutkintoa ei kokonaisuudessaan enää edellytettäisi.

Käytännössä ajokokeen vastaanottajan vaatimuksista jäisi pois yksi valinnainen tutkinnon osa, johon ei sisälly tehtävän menestyksekkään hoitamisen kannalta välttämättömiä sisältöjä. Valinnaiset osat, joita ei enää edellytettäisi, koskevat voimassa olevien tutkinnonperusteiden mukaisesti esimerkiksi toimimista moottoripyöräopettajana, nuorten liikennekasvatuksen ja AM/120 opettajana, kuorma- tai linja-autonkuljettajien opettajana, kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana, ammatillisen kuljettajakoulutuksen opetustehtävissä, ekologisen liikkumisen sekä autonomisen liikenteen asiantuntijana, sekä opetustoiminnan johtamista ja yrittäjyyttä.

Valmistelussa on arvioitu, että ehdotettavat muutokset ovat perusteltuja. Turvallisuuden varmentamiseksi ja edistämiseksi ei ole mahdollista käyttää vähemmän rajoittavia keinoja, kuin ehdotettu nykyistä ajokokeen vastaanottajan peruskoulutusvaatimusta keventävä muutos. Ammatin sääntely on yksi keskeisimmistä keinoista varmistaa eri ajoneuvojen kuljettajien osaaminen. Ehdotetut säännökset ovat siten tarpeen ja oikeassa suhteessa yleiseen etuun nähden. Säännöksiä voidaan pitää asianmukaisina hyväksyttävä syy ja oikeasuhtaisuuden vaatimus huomioiden, ja ne ovat siten omiaan saavuttamaan niiden tavoitteen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Tieliikenteen kabotaasi

Tavaraliikenteen kabotaasin EU-sääntelyä tarkentavaksi sääntelymalliksi valittiin Tanskan ja Ruotsin mallin kaltainen kabotaasimatkan sallittujen kuormausten ja purkausten laskentapa. Ehdotuksen pohjana olisi voinut käyttää myös kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 6 a §:n muuttamisesta annetulla hallituksen esityksellä HE 143/2015 vp poistettua säännöstä. Kyseisen EU-sääntelyä tarkentavan säännöksen heikkoja puolia on kuitenkin se, että siinä ylitetään joiltakin osin EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan tarkoitusta sallitulle kabotaasille. Kyseinen kumottu säännös ei myöskään ole riittävän tarkka, koska se jättää esimerkiksi huomioimatta sallittujen kuormausten enimmäismäärät. Suomen aiempi EU-sääntelyä tarkentava säädös tavaraliikenteen kabotaasiin ei myöskään komission

näkemyksen mukaan ollut EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukainen, vaan se rajoitti kabotaasiliikenteen yleisiä periaatteita.

Linja-autoliikenteen kabotaasin EU-sääntelyä tarkentavaksi sääntelymalliksi valittiin Tanskan mallin kaltainen määritelmä tilapäiseksi tarkoitettun kuljetustoiminnan enimmäiskestoksi. Suomen malli kuitenkin eroaa Tanskasta hieman siinä, että Suomi sallisi harjoittaa kabotaasia linja-autoilla seitsemän perättäisen päivän ajan 30 päivän ajanjaksolla, eikä ainoastaan kalenterikuukauden sisällä. Suomen valitseman ajanjaksolaskennan arvioidaan olevan tältä osin hieman selkeämpi.

5.1.2 Hallinnolliset seuraamusmaksut

Vaihtoehtona esitetyille täsmällisille ja tarkkarajaisille seuraamusmaksuille olisi tehdä niistä huomattavasti harkinnanvaraisempia, jolloin seuraamusmaksun määrä pohjautuisi esimerkiksi oikeushenkilön liikevaihtoon, menettelyn laatuun, laajuuteen, vahingollisuuteen, kestoikaan ja toistuvuuteen. Tällöin myös seuraamusmaksujen enimmäismäärät tulisi ulottaa aina 50 000–100 000 euroon asti. Kyseisen prosessin arvioidaan vaikeuttavan huomattavasti tieliikenteen valvontaviranomaisen työtä, minkä lisäksi se ajaisi kaupallisilla kuljetusmarkkinoilla toimivat kuljetusyritykset eriarvoiseen asemaan. Esimerkiksi tieliikenteen kabotaasirikkomuksissa rikkomuksen tekijänä on tyypillisesti ulkomaalainen liikenteenharjoittaja, jonka edellisen vuoden liikevaihdon selvittäminen voi olla erittäin hankalaa.

Tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta sekä kuljettajatodistuksen laiminlyönnistä määrättäviin seuraamusmaksuihin pyrittiin valita täsmälliset, tarkkarajaiset sekä suhteellisuusperiaatteen mukaiset seuraamusmaksut teon vakavuuteen ja rikkomuksesta saatavaan hyötyyn nähden. Seuraamusmaksujen määrät vastaavat myös verrokkimaiden seuraamusmaksuja, jotka on arvioitu tehokkaaksi estämään kyseisiä rikkomuksia. Koska ammattimaiseen henkilö- ja tavaraliikenteeseen vaadittavat luvat myönnetään ainoastaan yritysmuotoiselle luvanhakijalle, niin ehdotuksessa ei päädytty erittelemään seuraamusmaksujen määriä erikseen oikeushenkilölle ja luonnolliselle henkilölle.

5.1.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen

Vaihtoehtona esitettävälle muutokselle, jossa ensivaiheessa otetaan käyttöön väliaikainen ja rajatumpi B-luokan ajo-oikeutta koskevaa poikkeus, joka on voimassa siihen asti, kunnes uuden direktiivin mukaiset B ja BE-ajokorttiluokkia koskevat laajennukset tulisivat voimaan olisi ollut mahdollista ehdottaa vain uuden direktiivin täytäntöönpanevia säädösmuutoksia.

Tällöin tavoite vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen osuuden kasvattamisesta etenisi myöhemmin. Tämä voisi mahdollisesti viivästyttää yritysten ajoneuvokannan uudistamista ja heikentää Suomessa toimivien tavaraliikennettä harjoittavien yritysten kilpailukykyä.

Jatkovalmistelussa arvioitiin myös vaihtoehtoja ehdotetulle väliaikaiselle poikkeussäännökselle, mutta päätettiin pitäytyä tavaraliikenteeseen rajautuvassa ratkaisussa. Vaikka poikkeuksen laajentaminen tiettyihin erityisiin kuljetuksiin komission suostumuksella olisi voinut olla mahdollista, laajentaminen olisi lykännyt väliaikaisen säädöksen voimaantuloa kuukausilla. Vaihtoehto, jota komission kanssa selvitettiin, edellyttää komission päätöstä, eikä se välttämättä olisi myönteinen. Väliaikainen poikkeus vastaa säädöshankkeen taustalla oleviin kuljetusalan tarpeisiin tavaraliikennerajauksesta huolimatta ja siten ratkaisua pidetään tyydyttävänä sen lyhytkestoisuuskkin huomioiden.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

5.2.1 Tieliikenteen kabotaasi ja seuraamukset

5.2.1.1 Johdanto

Seuraavassa kuvataan Ruotsin, Norjan, Tanskan, Saksan ja Alankomaiden oikeusjärjestelmiä luvanvaraisessa maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteessä. Tieliikenteen lainsäädäntökehys sekä seuraamussäännösten luonne ja niiden määrittämismenettelyt vaihtelevat EU:n jäsenvaltioissa.

5.2.1.2 Ruotsi

Ruotsissa kabotaasikuljetuksia koskevaa EU-sääntelyä on tarkennettu asetuksessa (1998:786), joka koskee maantiekuljetuksia Euroopan talousalueen (ETA) sisällä. Asetuksen mukaan: ”Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 1072/2009 8 artiklaa sovellettaessa kabotaasikuljetukseen saa sisältyä ainoastaan: 1) yksi kuormauspaikka ja yksi purkauspaikka; 2) useita kuormauspaikkoja ja yksi purkauspaikka, jos purkaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn lopullisen lastinsaaajan luona; tai 3) yksi kuormauspaikka ja useita purkauspaikkoja, jos kuormaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn alkuperäisen lähettäjän toimesta.

Kansainvälisistä tiekuljetuksista Euroopan talousalueella annetun asetuksen muuttamisesta annetun asetuksen (2021:986) mukaisesti kabotaasin rikkomisesta seuraa kuljetusyritykselle hallinnollinen maksu, joka on suuruudeltaan 60 000 Ruotsin kruunua (SEK). Kuljettajatodistuksesta puuttumisesta voidaan määrätä kuljetusyritykselle 10 000 SEK hallinnollinen maksu.

5.2.1.3 Norja

Kabotaasi Norjassa on sallittua ainoastaan erityistapauksissa kansainvälisten kuljetusten yhteydessä. Norjassa on sallittua tehdä kolme kabotaasikuljetusta seitsemän päivän sisällä maahantuonnin päättymisestä, eli siitä hetkestä, kun ulkomailta tuotu kuorma puretaan. Tämän jälkeen alkaa neljän päivän jäähdyttelyjakso, jolloin ajoneuvo on vietävä pois maasta. Yksi kolmesta kabotaasikuljetuksesta voidaan suorittaa kauttakulkuna toisessa maassa ilman, että sinne tuodaan kansainvälistä rahtia. Kabotaasikuljetukset edellyttävät dokumentaatiota. Kuljetusyrityksen on pystyttävä todentamaan sekä saapuva kansainvälinen kuljetus että jokainen Norjassa suoritettu kabotaasikuljetus. Linja-autoliikenteen kabotaasin harjoittaminen on vuoden 2024 alusta rajattu yhtäjaksoisesti enintään 20 perättäiseen päivään ja vuoden aikana enintään 30 päivään.

Norjassa kabotaasirikkomuksiin ja kuljettajatodistuksen puuttumiseen liittyvät sanktiot uudistuivat 1.3.2024, kun sekä poliisille että Norjan julkiselle tiehallinnolle (Statens vegvesen) annettiin valta määrätä sakkomaksuja paikan päällä ilman poliisitutkintaa tai oikeuskäsittelyä. Käytännössä tällaiset Norjassa annettavat sakot vastaavat meidän oikeusjärjestelmässämme hallinnollisia maksuja. Norjan kabotaasilainsäädännön mukaisesti kabotaasirikkomuksesta tai kuljettajatodistuksesta puuttumisesta seuraa kuljetusyritykselle hallinnollinen maksu, joka on suuruudeltaan enintään 60 000 Norjan kruunua (NOK). Kuljettajalle voidaan määrätä kyseisistä rikkomuksista erillinen sakko, joka on enimmillään 6 000 NOK.

5.2.1.4 Tanska

Tanskassa tavaraliikenteen kabotaasin laskentamalli perustuu tieliikenneviranomaisen ohjeeseen kabotaasisääntöjen soveltamisesta¹⁵. Tanskassa tavaraliikenteen kabotaasikuljetuksia saa harjoittaa korkeintaan kolme seitsemän päivän kuluessa kansainvälisen kuljetuksen päättymisestä. Jos ajoneuvo saapuu Tanskaan tyhjänä, voidaan tehdä vain yksi kabotaasikuljetus kolmen päivän sisällä saapumisesta. Kabotaasikuljetusten jälkeen alkaa neljän päivän jäädyttelyjakso. Kuljettajalle on maksettava vähintään Tanskan vähimmäistuntipalkka, kun ajoneuvo on kokonaismassaltaan yli 3 500 kg. Ajoneuvon kuljettajalla on oltava asiakirjat saapuvasta kansainvälisestä kuljetuksesta ja jokaisesta Tanskassa suoritetusta kabotaasikuljetuksesta. Jos ajoneuvo on ollut Tanskassa neljä päivää ennen kansainvälistä kuljetusta, on pyynnöstä esitettävä asiakirjat kaikista kyseisen ajan matkoista. Ohjeessa on listattu asiat, jotka asiakirjasta tulee ilmetä.

Linja-autoliikenteen osalta kabotaasia voidaan harjoittaa tilapäisesti. Tanskassa tämä tarkoittaa enintään seitsemän perättäisen päivän jaksoa kalenterikuukaudessa, joka on ohjeena julkaistu tieliikenneviranomaisen verkkosivuilla. Kabotaasiliikenne on suoritettava kansainvälisen liikenteen yhteydessä ja siihen vaaditaan viranomaisen myöntämä kansainvälisen linja-autoliikenteen kabotaasilupa.

Kabotaasisääntöjen rikkomisen sanktiointi kansallisella tasolla perustuu ohjekirjaan. Kabotaasin väärinkäytöksistä seuraa kuljetusyritykselle sakko, jonka suuruus riippuu rikkomuksen vakavuudesta. Lievistä rikkomuksista seuraa 5 000 Tanskan kruunun (DKK) sakko, vakavista rikkomuksista 15 000 DKK sakko, ja erittäin vakavista rikkomuksista 35 000 DKK sakko. Kuljettajatodistuksen puuttumisesta voidaan määrätä sakkoa vähintään 10 000 DKK laiminlyönnin vakavuudesta riippuen. Jos esimerkiksi kuljettajan palkkaus ei täytä tanskalaista minimivaatimusta, sakko kuljettajatodistuksen puuttumisesta voi nousta 35 000 DKK.

5.2.1.5 Saksa

Saksassa tieliikenteen kabotaasista säädetään asetuksessa kansainvälisestä maanteiden tavaraliikenteestä ja kabotaasiliikenteestä (GüKG/KabotageV). Kabotaasi on sallittua vain EU-lainsäädännön mainitsemisissa tilanteissa tai erityisluvalla. Saksassa pätee sama seitsemän päivän ja kolmen kabotaasikuljetuksen raja kuin muissakin EU:n jäsenvaltioissa. Kuljetus lasketaan kabotaasiksi ensimmäisen osittaisen tai kokonaisen purun jälkeen. Myös Saksassa edellytetään dokumentaatiota kansainvälisestä saapuvasta kuljetuksesta sekä jokaisesta kabotaasikuljetuksesta. Saksan asetuksessa mainitaan asiakirjoihin tarvittavat tiedot. Kuljettajan tulee pitää asiakirjoja mukanaan ja esittää ne tarvittaessa. Kabotaasissa saadaan käyttää ainoastaan EU- ja ETA-maissa rekisteröityjä ajoneuvoja, jos yrityksen kotipaikka on jossakin näistä valtioista, tai yrityksen kotimaahan rekisteröityä ajoneuvoa, jos yrityksen kotipaikka on jossakin muussa valtiossa.

Kabotaasia koskevien sääntöjen rikkomisesta seuraa Saksassa pääosin hallinnollinen seuraamusmaksu (*Bußgeld*), joka ei ole rikosoikeudellinen. Seuraamuksia voi saada muun muassa asiakirjojen virheellisestä tai puutteellisesta esittämisestä, kabotaasikuljetuksen tekemisestä ilman tarvittavaa dokumentaatiota, kabotaasin maksimirajoitusten ylittämisestä

¹⁵ Tanskan tieliikenneviranomaisen ohje kabotaasisääntöjen soveltamiseen:

<https://www.danishroadtrafficauthority.dk/publications/guide-on-cabotage-operations-english>

sekä sellaisen ajoneuvon käyttämisestä, joka ei täytä asetuksessa asetettuja vaatimuksia. Rikkomukset on lueteltu Saksan kansainvälisestä maanteiden tavaraliikenteestä ja kabotaasiliikenteestä annetun asetuksen 25 §:ssä. Yritys, jonka kotipaikka on muualla kuin ETA-valtiossa, voidaan sulkea pois Saksan liikenteestä korkeintaan kuudeksi kuukaudeksi, jos se on rikkonut Saksan sisäisiä kabotaasia koskevia säännöksiä. Yritys voi saada pysyvän kiellon, jos tavarankuljetuksessa on tehty rikoksia tai jos sisäisiä sääntöjä toistuvasti rikotaan vakavasti. Saksassa lieviä kabotaasirikkomuksista kuten väärästä ajoneuvosta tai asiakirjavirheistä voi seurata hallinnollinen maksu, joka on 1 250–3 000 euroa. Luvattomasta kabotaasiliikenteestä seuraa hallinnollinen maksu, joka voi olla kuljetusyritykselle vakavuudesta riippuen enintään 20 000 euroa. Myös kuljetuksen tilaajalle voidaan määrätä vastaava seuraamusmaksu. Kuljettajastatuksen puuttumisesta voidaan kuljetusyritykselle määrätä seuraamusmaksu, joka on suuruudeltaan 1 250–2 500 euroa.

5.2.1.6 Alankomaat

Alankomaissa kabotaasista säädetään tieliikenteen tavarankuljetuksista annetussa laissa (BWBR0025704). Lain 2 artiklan 2 kohdan mukaan kabotaasissa noudatetaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa määriteltyjä sääntöjä. Artiklan mukaan kuljetusyrityksen tulee viranomaisen pyytäessä näyttää todisteet siitä, että kabotaasi tapahtuu asetuksen mukaisesti. Kabotaasikuljetukset ovat kiellettyjä sellaisilta yrityksiltä, jotka eivät ole sijoittautuneet EU-jäsenvaltion, ellei asetuksella ole toisin määrätty.

Rikkomusten hallinnollisista maksuseuraamuksista säädetään hallinnollista täytäntöönpanoa koskevassa asetuksessa (BAH). Alankomaissa tapahtuneiden kabotaasirikkomusten seuraamukset voivat vaihdella vakavuusasteen mukaan tapauksesta riippuen, mutta tyypillisesti ne ovat olleet noin 4 300 euroa. Kuljettajastatuksen puuttumisesta hallinnollinen maksu on noin 1 500 euroa.

5.2.2 Tavaroiden kuljettaminen vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevalla kuorma-autolla

5.2.2.1 Johdanto

Seuraavassa kuvataan Ruotsin, Alankomaiden, Tanskan ja Saksan sääntelyä, joka mahdollistaa vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen kuljettamisen B-luokan ajo-oikeudella.

5.2.2.2 Ruotsi

Ruotsi ei ole täysin implementoinut direktiivin (EU) 2018/645 artiklaa 2(2), mutta Ruotsissa on käynnissä kokeilu, jossa B-luokan ajokortilla saa kuljettaa yli 3 500 kg painoista, mutta enintään 4 250 kg painavaa, kokonaan tai osittain vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevaa ajoneuvoa, ja josta säädetään erillisellä asetuksella (Förordning om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen). Kokeilun tarkoituksena on helpottaa kuljettajapulaa, etenkin pulaa C-luokan ajokortin omaavista kuljettajista, ja edistää vihreää siirtymää.

Kokeilua koskevat säännökset astuivat voimaan 1.7.2024 ja kokeilu jatkuu vuoden 2029 loppuun saakka. Säännös ei vastaa täysin direktiivin (EU) 2018/645 poikkeusta eikä komission ajokorttidirektiiviehdotuksessa ehdotettua, vaan on niitä yhdistelevä. Poikkeus koskee vain tavarankuljetusta ja poikkeuksen hyödyntäminen on luvanvaraista. Luvan myöntää Transportstyrelsen. Lupaa voi hakea vain kuljetusyritys ja se on voimassa sen ajanjakson, jonka Transportstyrelsen määrää. Lupa voidaan myöntää vain, jos kokeilutoiminnalle on nimetty vastuuhenkilö ja hakija täyttää vaatimukset.

Poikkeussäännön alaisen ajoneuvon kuljettaminen edellyttää, että kuljettajalla on ETA-talousalueeseen kuuluvassa valtiossa vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty B-luokan ajokortti. Poikkeuksen nojalla kuljetettavaan kuorma-autoon ei saa kytkeä perävaunua. Kuljettajan tulee pitää mukanaan ajokorttia, asiakirjaa, joka osoittaa hänen olevan luvanhaltijan palveluksessa tai että hänet on palkattu suorittamaan kuljetuksia luvanhaltijan puolesta, kopiota luvanhaltijan luvasta sekä tiedot kokeilutoiminnan yhteyshenkilöstä. Kokeiluun liittyy raportointivelvoite: luvanhaltijan on vuosittain toimitettava Transportstyrelsenille kirjallinen arvio kokeilun laajuudesta ja tuloksista.

5.2.2.3 Alankomaat

Alankomaissa vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevaa ajoneuvoa koskeva B-luokan ajo-oikeutta laajentava poikkeus on ollut käytössä 1.7.2025 alkaen.¹⁶ Poikkeus noudattaa pääasialliselta sisällöltään direktiivin (EU) 2025/2205 muotoilua, mutta se on rajattu yritysten työntekijöiden ajoihin.

Poikkeusta hyödyntävällä yrityksellä tulee olla käytössään vaihtoehtoisella polttoaineella kulkeva ajoneuvo, joka voi olla yritykselle vuokrattu tai sen omistama. Kyseisen ajoneuvon kuljettajalla tulee olla vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty B-luokan ajo-oikeus. Voimassa oleva poikkeus koskee ainoastaan B-luokan ajoneuvon kuljettamista eikä ajoneuvoa saa käyttää ajoneuvoyhdistelmien vetoautona. Ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen edellyttää edelleen erillistä ajo-oikeutta silloin, kun vetoauton massa on 3 501–4 250 kg. Alankomaissa BE-luokan ajo-oikeutta laajentava poikkeus pannaan kansallisesti täytäntöön myöhemmässä vaiheessa.

Nykyistä poikkeusta edelsi kansallinen pilotointi, johon osallistui vain yrityksiä ja se koski vain paria kymmentä ajoneuvoa. Kun poikkeusta kesällä 2025 laajennettiin, ei ehdoksi säädetty vaatimusta lisäkoulutuksesta, mutta yritysten edellytetään tarjoavan koulutusta raskaampia ajoneuvoja koskevista liikennesäännöistä.

Poikkeuksen valvonnassa hyödynnetään ajoneuvojen rekisteröintitietoja, joten ajoneuvot voidaan tunnistaa rekisteritunnuksen perusteella.

5.2.2.4 Tanska

Tanskassa direktiivin (EU) 2018/645 artikla 2(2) on implementoitu ajokorttiasetuksella (Bekendtgørelse om kørekort, BEK nr 875 af 27/06/2024), joka on annettu 27.6.2024. Asetuksen 20 §:n mukaan B-luokan ajokortilla saa myös Tanskassa kuljettaa yli 3 500 kg, mutta alle 4 250 kg painavaa, vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevaa ajoneuvoa, jos kuljettajalla on ollut B-luokan ajokortti vähintään kahden vuoden ajan. Jos paino ylittää 3 500 kg, ylitys saa johtua vain käyttövoimajärjestelmän lisäpainosta. Tanskan asetus on direktiivin (EU) 2018/645 mukainen.

¹⁶ Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2025-160.pdf>

5.2.2.5 Saksa

Saksassa direktiivin mahdollistama ajokorttipoikkeus on sisällytetty Saksan FeV-asetuksen (Fahrerlaubnis-Verordnung) 6 §:ään. Saksassa yli 3 500, mutta alle 4 250 kg painavaa ajoneuvoa voi kuljettaa B-luokan ajokortilla, jos kuljettajalla on ollut ajokortti vähintään kahden vuoden ajan ja ajoneuvon käyttövoimana on sähkö, vety, maakaasu, mukaan lukien biometaanikaasumaisessa muodossa (CNG) ja nestemäisessä muodossa (LNG), nestekaasu (LPG) tai mekaaninen energia ajoneuvon omista lähteistä, mukaan lukien hukkalämpö. Ajoneuvon tulee olla perävaunuton ja suunnattu tavarankuljetukseen. Yli 3 500 kg:n massan tulee johtua yksinomaan käyttövoimajärjestelmän lisäpainosta, eikä kuormauskapasiteetti saa olla suurempi kuin vastaavassa perinteisessä ajoneuvossa. Saksan asetus on direktiivin (EU) 2018/645 mukainen ja sääntö astui voimaan heinäkuussa 2019.

5.2.3 Ajokokeen vastaanottaja

Käytännön ajokokeen vastaanottajan vähimmäisvaatimuksista säädetään ajokorttidirektiivin liitteessä IV. Jäsenvaltiot saavat vapaasti, direktiivin reunaehdot huomioiden, päättää minkälaisia koulutusta koskevia vaatimuksia ne ajokokeen vastaanottajille asettavat. Koulutusvaatimukset ovat jäsenvaltioissa sangen erilaisia: on valtioita, joissa valmiudet ajokokeen vastaanottajan tehtävään antaa ammatillinen toisen asteen koulutus ja valtioita, joissa edellytyksenä on tietty korkeakoulututkinto. Vaihtelun taustalla on osin kansallisten koulutusjärjestelmien erityispiirteet, ja siksi ajokokeen vastaanottajan tehtävän koulutusvaatimusten vertaaminen eri jäsenvaltioiden kesken ei ole mielekästä.

6 Lausuntopalaute

6.1 Yleistä lausunnoista

Ministeriöistä esitysluonnoksesta lausuivat opetus- ja kulttuuriministeriö, sisäministeriö, oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö ja valtiovarainministeriö. Viranomaislausunnon antoivat Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Kilpailu- ja kuljettajavirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Opetushallitus, Oikeusrekisterikeskus, Poliisihallitus, Rajavartiolaitos, Tulli ja työsuojeluviranomainen.

Yhdistyksistä esitysluonnoksesta lausuivat Autoalan Keskusliitto, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, Autokatsastajat AK, Autoliikenteen Työnantajaliitto, Autotuojat ja -teollisuus, Keskuskauppakamari, Liikenneturva, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat, Linja-autoliitto, Logistiikkayritysten Liitto, Matkailuajoneuvotuojat (MAT), Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa, Rahtarit, Suomen Autokoululiitto, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ja Suomen Taksiliitto.

Lisäksi seuraavat yritykset antoivat lausunnon: A-Katsastus Oy (Ajovarma Oy), CAP-Group Oy, DHL Express (Finland) Oy, Epic Autokoulu Oy, Gearhead Ky, Haul Yeah! Oy, Hämeen ammatti-instituutti Oy, Jari Mäki Oy, Koiviston Auto Group Oy, MVA-Auto Oy, OV-Group Oy, Pf Logistic Oy ja Vuoreal Oy.

Opetus- ja kulttuuriministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto ja Opetushallitus lausuivat, ettei niillä ole esityksestä lausuttavaa. Kaikki esityksestä saadut lausunnot on tallennettu Valtioneuvoston hankeikkunaan ([LVM029:00/2025](https://lvm029.00/2025)).

Yleisen tason huomioina esityksestä suurin osa lausujista toteaa pitävänsä hankkeen tavoitteita perusteltuina ja kannatettavina. Kaikki lausijat kannattavat ehdotuksia tieliikenteen kabotaasin

kansallista tarkentamista sekä niihin liittyviä seuraamusmaksuja. Valtaosa lausujista kannattaa ajokorttilakiin esitettävää muutosta vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen sallimiseksi kaksi vuotta ajokortin myöntämisen jälkeen. Osa lausujista kuitenkin katsoo, että muutos pitäisi huomioida B-luokan kuljettajakoulutuksessa ja osa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden määritelmää tulisi muuttaa. Epic Autokoulu lausui muutoksia koskevien riittävien siirtymäaikojen tarpeellisuuden puolesta ja korosti alan toimijoille tiedottamisen tärkeyttä - tiedottamista selkeästi ja kattavasti muutosten sisällöstä, aikataulusta ja käytännön vaikutuksista.

Saaduissa lausunnoissa esitetään näkemyksiä muutostarpeista myös esitysluonnoksen ulkopuolelta.

Jari Mäki Oy ehdottaa, että B-luokan ajo-oikeutta laajennettaisiin myös yli 3 500 kg, mutta korkeintaan 4 250 kg painavien pick-up-autojen kuljettamiseen. Ministeriö toteaa, että ajo-oikeuksia laajentavan esityksen tarkoituksena on saattaa kansallisesti voimaan uuden ajokorttidirektiivin edellyttämä poikkeus vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen kuljettamiseksi.

Matkailuajoneuvotajat (MAT) ry nostaa lausunnossaan esiin vapaa-ajan ajoneuvoihin liittyvän näkökulman, joka liittyy uuteen ajokorttidirektiivin säännökseen matkailuajoneuvojen kuljettamisesta 4 250 kg painorajaan asti, tietyin ehdoin, B-luokan ajo-oikeudella. Lausunnossaan MAT kannustaa direktiivin salliman kansallisen liikkumavaran hyödyntämiseen ja ehdottaa, että matkailuautoja koskeva poikkeus huomioitaisiin jatkovalmistelussa ja sisällytettäisiin esitykseen. Ministeriö arvioi matkailuautoja koskevaa ajokorttipoikkeusta jo käynnistyneessä erillisessä hankkeessa uuden ajokorttidirektiivin täytäntöön panemiseksi ja ajokorttilain kokonaisuudistukseksi.

Autokatsastajat (AK) lausuu etätulkkausta koskevien sääntöjen tarkentamistarpeesta ja perustelee ehdotustaan teoriakoekysymysten salassapitovelvoitteella. Ministeriö on välittänyt huomion etätulkkauksesta Liikenne- ja viestintävirastolle, joka arvioi koekäytäntöjen toimivuutta ja antaa määräykset kokeiden käytännön toteutusta koskien. Liikenne- ja viestintävirasto on käynnistänyt määräyshankkeen, joka liittyy käynnissä olevaan, erilliseen säädöshankkeeseen ajokorttilain muuttamisesta (hanke LVM024:00/2025).

6.2 Tieliikenteen kabotaasi ja hallinnolliset seuraamusmaksut

Sisäministeriö pitää ehdotettuja kabotaasiliikenteen ja kuljettajatodistusten sääntelyä tarkentavia muutoksia perusteltuina ja muutosten arvioidaan parantavan valvontaviranomaisten mahdollisuuksia valvoa tavara- ja henkilöliikenteen kuljetuksia. Kabotaasirikkomukseen sekä kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyöntiin ehdotetut seuraamusmaksut 255 b ja 255 c §:ään nähdään perusteltuina ja valvonnan vaikuttavuutta lisäävänä hyvänä uudistuksena.

Oikeusministeriö keskittyi lausunnossaan lähinnä seuraamusmaksusääntelyksi ehdotettuihin liikenteen palveluista annetun lain 255 b, 255 c ja 255 d §:iin. Lain 262 §:ään sisältyy rikosoikeudellista seuraamussääntelyä. Oikeusministeriö kiinnittää, ettei säännöskohtaisissa perusteluissa ei mainita mitään 262 §:n 1 kohdasta poistettavaksi ehdotetusta tekstistä tai poistettavan tekstin suhteesta ehdotettavaan uuteen 255 b §:ään. Asiaa on aiheellista käsitellä, jotta käy selväksi, missä määrin sanktioidun toiminnan alaan ehdotetaan muutoksia ja missä määrin kyse on toiminnan rangaistavuuden siirtämisestä rikosoikeudellisesta järjestelmästä hallinnollisen sanktioinnin piiriin. Oikeusministeriö huomauttaa, että oikeushenkilön rangaistusvastausta säädetään rikoslain 9 luvussa, jonka 1 §:n mukaan oikeushenkilön rangaistusvastuun soveltamisalaan kuuluvat vain tietyt rikoslaissa säädetyt rikokset.

Rikoslaissakaan ei oikeushenkilöä itseään pidetä rikoksen tekijänä, vaan oikeushenkilö tuomitaan aina jonkun luonnollisen henkilön toiminnassaan tekemän rikoksen perusteella. oikeusministeriö katsoo, että jatkovalmistelussa on vielä tarkasteltava sitä, kuka kyseessä olevaan rikokseen voisi syyllistyä, ja muutettava ainakin esitysluonnoksen sisältämiä perusteluja muita mainintoja siten, etteivät ne jää ristiriitaisiksi oikeushenkilön rangaistusvastuuta koskevan rikoslain sääntelyn kanssa. Oikeusministeriö pitää 255 b §:ään ehdotettua seuraamussääntelyä epätasällisenä ja jatkovalmistelussa sääntelyä tulee täsmentää niin, että seuraamusmaksut kohdistuvat nimenomaisesti asianomaisten säännösten rikkomiseen eikä esimerkiksi koko lukuun. Tämän lisäksi seuraamussääntelyssä tulisi luonnehtia riittävän täsmällisesti sanktioitava teko. Oikeusministeriön mukaan myös ehdotettua 255 c §:ää on jatkovalmistelussa syytä täsmentää. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa säädetään vain kuljettajatodistuksen myöntämisestä, jolloin epäselväksi siten jää mihin säännökseen velvollisuus perustuu. Jatkovalmistelussa on syytä arvioida myös ehdotettuun 255 d §:n 3 momenttiin liitettyjen kaksoisrangaistavuuden kieltoa koskevien säännösten tarpeellisuutta. Kaksoisrangaistavuuden kielto ei estä määräämästä samassa asiassa rikosoikeudellista seuraamusta tai hallinnollista sanktiota luonnolliselle henkilölle ja hallinnollista sanktiota oikeushenkilölle. Oikeusministeriö katsoo myös, ettei seuraamusmaksun määräämistä koskevassa ehdotetussa 255 d §:n 4 momentissa ole asianmukaista säätää tuomioistuimen toiminnasta. Lisäksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota ehdotetun 255 d §:n 5 ja 6 momentin muotoiluun. Sakon täytäntöönpanosta annettua lakia on 1.1.2026 voimaan tulevilla muutoksilla muutettu siten, että muun muassa seuraamusmaksuista ilmoittamisesta ja niiden raukeamisesta säädetään kyseisessä laissa.

Valtiovarainministeriö pitää esityksen kabotaasiliikennettä, kuljettajatodistusta ja niihin liittyviä seuraamusmaksuja koskevia tavoitteita yleisesti hyvin perusteltuina ja kannatettavina. Valtiovarainministeriö kuitenkin muistuttaa, että uusista tehtävistä aiheutuvat menot tulisi kattaa ensisijaisesti virastojen olemassa olevilla määrärahoilla tai muuten kohdennuksin hallinnonalan sisällä. Mikäli esityksestä aiheutuisi muutoksia viranomaisten toimintamenoihin, tulee esitys antaa eduskunnalle budjettilakina ja se tulee käsitellä raha-asiain valiokunnassa.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus ei ottanut kantaa kabotaasiliikennettä, kuljettajatodistusta ja niihin liittyviä seuraamusmaksuja koskevaan ehdotukseen. Ahvenanmaan maakunnan hallitus huomautti kuitenkin liikenteen palveluista annetun lain 14 §:ää koskien, että 14 §:n 1 ja 3 kohta säätävät oikeudenaloja, jotka kuuluvat itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan maakunnan hallitus arvioi näiden kohtien olevan ristiriidassa itsehallintolain kanssa. Itsehallintolain 27 §:n 10 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat sopimatonta menettelyä elinkeinotoiminnassa, kilpailun edistämistä ja kuluttajansuojaa. Ahvenanmaan maakunnan hallitus arvioi, että lainsäätäjän mukaan selvitysvelvollisuus kuuluu itsehallintolain 27 §:n 10 kohdan nojalla valtakunnan toimivaltaan.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että tieliikenteen kabotaasia koskeva esitys on erittäin perusteltu sekä tavara- että henkilökuljetusten osalta. Lisäksi sanktiojärjestelmän kehittäminen mahdollisten kabotaasirikkomusten osalta hallinnollisia maksuja hyödyntäväksi on omiaan keventämään hallinnollista taakkaa kaikilta osapuolilta sekä tuomaan valvontaan tehokkuutta. Linja-autoliikenteen kabotaasisääntelyn osalta on jatkovalmistelussa syytä huomioida, ettei sitä voitaisi kiertää niin, että ajoneuvoa käytetään valtakunnan rajan toisella puolella niin, että oikeus kabotaasiin alkaisi uudelleen. Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa myös, että jatkovalmistelussa tarkasteltaisiin vielä 255 b §:n muotoilua, koska vaikka kabotaasiliikenteen harjoittamiseen liittyy monia ehtoja, niin velvoitetta sen harjoittamiseen ei ole. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että esityksen seuraamusmaksujen säännöskohtaisiin perusteluihin tulisi tarkentaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan määritelmät mitä "yrityksellä"

tarkoitetaan. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lisäksi 262 §:ää koskevien perusteluiden osalta, että muutettava säännös on yhteinen taksi-, henkilö- ja tavaraliikennelupien osalta, joten perusteluita tulisi täsmentää.

Oikeusrekisterikeskus kiinnittää huomiota liikenteen palveluista annetun lain 255 d §:n 6 momenttiin ja katsoo, ettei vanhentumisesta ole tarpeen säätää erikseen liikenteen palveluista annetussa laissa. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain muutokset tulevat voimaan 1.1.2026, jonka jälkeen myös ehdotetut seuraamukset raukeavat viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä. Oikeusrekisterikeskus huomauttaa myös, ettei esitysluonnoksesta ilmene peritäänkö seuraamusmaksusta viivästyskorkoa. Oikeusrekisterikeskuksen näkemyksen mukaan rangaistusluonteisille hallinnollisista seuraamuksista ei tulisi periä viivästyskorkoa, joka tulisi lisätä perustelutekstiin.

Poliisihallitus pitää nyt esitettyjä tieliikenteen kabotaasia koskevia muutosehdotuksia hyvinä ja oikeansuuntaisina sekä poliisin valvontatyötä tukevinä. Poliisihallitus ehdottaa, että laissa voisi vielä nykyistä selkeämmin ilmaista liikenteenharjoittajan velvollisuuden esittää tarvittavat todisteet kuljetusten säännöstenmukaisuudesta. Poliisihallitus ei pidä kabotaasin yhtäjaksoisuutta tai seitsemän perättäisen päivän aikaa välttämättä tarpeellisenä vaatimuksena. Poliisihallitus kannattaa 200 §:ään lisättyä velvoitetta, että mainitut asiakirjat on esitettävä poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehelle tienvarsitarkastuksen aikana. Valvonnan kannalta olisi hyvä, jos kuormaus- ja purkutoimintoa vaadittaisiin käytettäväksi, jolloin valvontaviranomainen saisi sijaintitiedon koordinaatit suoraan. Poliisihallitus pitää uusia seuraamusmaksuja kannatettavina, ja niiden suuruuskin on oikeansuuntainen. Kabotaasirikkomuksesta määrättävän seuraamusmaksun osalta esitetään harkittavaksi, tulisiko maksun määrää hyväksyttävyyys- ja suhteellisuusvaatimuksen näkökulmasta arvioiden vielä korottaa. Poliisihallitus kaipaisi tarkempia perusteluja säännöksen soveltamista tilanteissa, joissa seuraamusmaksu jätettäisiin 255 d §:n 3 momentin mukaisesti määräämättä menettelyn laatu, suunnitelmallisuus ja olosuhteet huomioon. Lisäksi Poliisihallitus ehdottaa, että lakiesityksessä otettaisiin vielä harkintaan mahdollisuus vakuuden ottamiseen sekä kuljetuksen keskeyttämistä vakuuden saamisen varmistamiseksi rengaslukon käytön mahdollisuus.

Rajavartiolaitos pitää kabotaasia tarkentavia ehdotuksia perusteltuina ja valvonnan kannalta kannatettavina. Kabotaasirikkomukseen sekä kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyöntiin liittyvä seuraamusmaksu nähdään valvonnan vaikuttavuutta lisäävänä hyvänä uudistuksena.

Tulli toteaa lausunnossaan, että kabotaasiliikennettä koskevan EU-säntelyn tarkentaminen helpottaa sääntöjen noudattamista ja valvomista.

Työsuojeluviranomainen valvoo lähetetyistä työntekijöistä annettua lakia ja samalla lähetettyjen kuljettajien työehtojen noudattamista, jossa kabotaasisäntelyn soveltaminen on keskeistä. Työsuojeluviranomainen katsoo, että tieliikenteen kabotaasin valvontaviranomaisten joukkoon tulisi lisätä työsuojeluviranomainen, jotta sille syntyisi toimivalta lähetettyjen kuljettajien kokonaisuuden valvontaan. Lakiin tulisi myös lisätä valvojan ilmoitusvelvollisuus työsuojeluviranomaisen havaitsemista kabotaasisäännösten rikkomuksista seuraamusmaksun määräävälle viranomaiselle.

Autoliikenteen Työnantajaliitto sekä *Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto* näkevät esityksen olevan oikeansuuntainen ja sen arvioidaan helpottavan säännösten noudattamista ja valvontaa. Liitot huomauttavat, että linja-autoliikenteen osalta nykytilanne on tavaraliikennettä merkittävästi huonompi, koska EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa (1073/2009/EY) ei ole tilapäisyydelle mitään tavaraliikenteen kaltaisia aikarajoituksia kabotaasiliikenteen. Liitot pitävät erittäin hyvänä, että seitsemän perättäisen

päivän aikaraja 30 päivän ajanjaksolla koskisi niin säännöllistä erityisliikennettä, satunnaisliikennettä kuin säännöllistä liikennettä ja niitä kaikkia koskisi kansainvälisen liikenteen yhteyden edellytys. Liittojen mukaan avoimeksi jää, mistä 30 päivän ajanjakson ja seitsemän perättäisen päivän ajanjakson laskenta alkaa. Nämä vaativat lisäystä perusteluihin. Tanskan malli kalenterikuukauden osalta on laskennan kannalta selkeämpi ja yksiselitteisempi. Perusteluihin tulisi selkeyden vuoksi lisätä, että seitsemän päivän jälkeen kabotaasiliikennettä ei voi harjoittaa enää Suomessa niiden päivien aikana, jotka ovat jääneet käyttämättä 30 päivän ajanjaksosta, eli vähintään seuraavien 23 päivän aikana. Perusteluita tulisi täsmentää seuraamusmaksujen osalta niin, että maksu voidaan määrätä jokaisesta kabotaasirikkomuksesta erikseen. Jos rikkomuksia on yhden viikon kabotaasijaksolla esimerkiksi viisi kappaletta, niin seuraamusmaksuja tulisi määrätä 5 x 5 000 euroa.

Autotuoajat ja -teollisuus kannattaa ehdotusta ja katsoo, että esitys selkeyttää kabotaasiliikenteen seurantaa ja valvontaa.

Keskuskauppakamari kannattaa tavaraliikenteelle asetettua kabotaasivaatimusta luonnoksessa esitetyssä muodossa. Linja-autoliikenteen kabotaasia olisi tarpeen rajata aikarajauksen lisäksi säännöllisessä kansainvälisessä reittiliikenteessä, joka toimii samalla Suomen sisäisenä säännöllisenä reittiliikenteenä kansainväliseen liikenteeseen myönnettyjen lupien nojalla.

Liikenneturva kannattaa linja-auto- ja tavaraliikenteen harjoittamista koskevan EU:n kabotaasisääntelyn noudattamisen ja valvonnan edellytysten parantamista.

Linja-autoliitto pitää linja-autoliikenteen kabotaasisääntelyn tarkentamista erittäin kannatettavana, jota alalla on toivottu pitkään. On siis erityisen tärkeää, että hallituksen esitys etenee nopeasti ja että sääntely koskee säännöllistä liikennettä, säännöllistä erityisliikennettä ja satunnaisliikennettä. Seuraamusmaksujen osalta tulisi ennaltaehkäisevän vaikutuksen turvaamiseksi olla vieläkin korkeampi taso ja seuraamusten tulee kohdistua kaikkiin yksittäisiin tekoihin. Perusteluihin tulisi lisätä, ettei seitsemän päivän jälkeen kabotaasiliikennettä voi harjoittaa enää Suomessa niiden päivien aikana, jotka ovat jääneet käyttämättä 30 päivän ajanjaksosta, eli vähintään seuraavien 23 päivän aikana.

Logistiikkayritysten Liitto kannattaa kabotaasisääntelyn kansallisen säädöspohjan tarkentamista. Liitto pitää tärkeänä, että suomalaisille kuljetus- ja logistiikkayrityksille kotimaassa varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset verrattuna ulkomaisiin yrityksiin.

Rahtarit kannattaa esitystä tieliikenteen kabotaasia koskevan sääntelyn tarkentamiseen. Rahtarit kannattaa myös esitystä maksuseuraamuksista ja niiden määrästä. Valvonnan helpottuessa esim. älypiirtureiden ansiosta luvattomien kuljetusten määrä saadaan laskemaan, jos vaan viranomaisten resurssit riittävät.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto pitää perusteltuna tarkentaa tieliikenteen kabotaasia koskevaa sääntelyä kansallisella lainsäädännöllä. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto pitää liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettuja lisäyksiä järkevinä, ja niiden nähdään mahdollistavan hallinnollisten maksuseuraamusten määräämisen kabotaasisäännösten rikkomisesta ja kuljettajatodistuksen puuttumisesta sääntöjä rikkoneelle kuljetusyrittäkselle.

Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL pitää erittäin tärkeänä sallitun kabotaasikuljetuksen määritelmän lisäämistä liikenteen palveluista annettuun lakiin. SKAL kannattaa myös ehdotettuja hallinnollisia seuraamusmaksuja. Lisäksi SKAL esittää, että kabotaasirikkomuksen ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönnin lisäksi myös luvattoman liikenteen harjoittamisesta säädettäisiin seuraamusmaksut vastaavalla tavalla.

Taksiliitto esittää, että takseille tulee sallia pelkkä tavarankuljetus myös yli 3 500 kg ajoneuvolla. Nykyisen sääntelyn mukaan taksilla ei saa suorittaa pelkkää tavarankuljetusta, eli kuljetusta ilman matkustajaa, jos ajoneuvon kokonaismassa ylittää 3 500 kg.

Epic Autokoulu Oy kannattaa kabotaasisääntelyn ja kuljettajatodistusten osalta esitettyjä tarkennuksia. *Epic Autokoulu Oy* tukee sähköisten asiakirjojen käyttöä, jotka helpottavat sekä kuljettajien että viranomaisten työtä ja tukee modernia liikennealan kehitystä.

Haul Yeah! Oy kannattaa kabotaasisääntelyn selkeyttämistä ja niihin liittyviä seuraamuksia. Selkeämmän sääntelyn koetaan helpottavan sääntöjen noudattamista ja niiden valvontaa. Lisäksi lausuja tuo ehdottaa O1–O2 -luokan perävaunujen siirtoihin rajattua poikkeamismahdollisuutta tavaraliikenneluvan vaatimuksesta.

Koiviston Auto Group Oy näkee EU-sääntelyä tarkentavat linja-autoliikenteen kabotaasia koskevat kansalliset säännökset välttämättöminä. *Koiviston Auto Group Oy* huomauttaa, ettei EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklan c kohdassa tarkoitettu säännöllisen liikenteen kabotaasi myöskään sisällä selvää määritelmää, joka vaarantaa asetuksen tehokkuutta. *Koiviston Auto Group Oy* katsoo, että ehdotettuun 23 §:ään tulisi sisällyttää tarkentavia säännöksiä asetuksen 15 artiklan c kohdan säännöllisen kansainvälisen liikenteen kabotaasiin liittyen. Kabotaasia ei saisi harjoittaa irrallaan säännöllisestä kansainvälisestä liikenteestä eikä kabotaasi saa olla liikenteen pääasiallinen tarkoitus. *Koiviston Auto Group Oy:n* käsityksen mukaan muista jäsenvaltioista olevat liikenteenharjoittajat harjoittavat Suomessa sellaista säännöllistä reittiliikennettä, jonka väitetään olevan säännöllistä kansainvälistä liikennettä, mutta joka todellisuudessa on Suomen sisäistä säännöllistä reittiliikennettä. Lisäksi nykyisen muotoilun nähdään mahdollistavan jopa 24 liikennöintipäivän sisällyttämisen 30 päivän ajanjaksoon, mikä ei ole asetuksen tarkoittaman säännöllisen erityisliikenteen ja satunnaisliikenteen eikä myöskään nyt ehdotetun lainsäädäntömuutoksen tarkoitus. Kyseinen toiminta nähdään kabotaasisääntöjen vastaiseksi, joka johtaa Suomen sisäisen reittiliikennemarkkinan epäterveeseen kilpailutilanteeseen.

6.3 Lausuntopalautteen huomioiminen: tieliikenteen kabotaasi ja hallinnolliset seuraamusmaksut

Ehdotuksia tieliikenteen kabotaasisääntelyn tarkentamiseksi ja hallinnollisiksi seuraamusmaksuiksi kannatettiin, mutta osa lausujista kehotti tarkentamaan pykälä ja niihin liittyviä perusteluja. Useat lausijat myös olivat valmiita korottamaan kabotaasirikkomuksesta ehdotettua 5 000 euron seuraamusmaksua, jota päädyttiin esityksessä korottamaan 1 000 eurolla ennaltaehkäisevän vaikutuksen tehostamiseksi. Oikeusministeriön ja Oikeusrekisterikeskuksen seuraamussäännöksiä koskevat kehotukset pyrittiin toteuttamaan täysimääräisesti. Liikenne- ja viestintäviraston, Autoliikenteen Työnantajaliiton, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton, Linja-autoliiton ja *Koiviston Auto Group Oy:n* lausuntojen pohjalta linja-autoliikenteen kabotaasia ja seuraamusmaksuja koskevia pykälä ja perusteluja tarkennettiin tarvittavin osin.

Ministeriö harkitsi Poliisihallituksen ehdotuksia seuraamusmaksujen perinnän tehostamisesta rengaslukolla tai vakuudella, mutta niiden vaikutuksia ei uusina, joskin kannatettavina, ehdotuksina enää ehditty riittävällä tasolla arvioimaan. Myös työsuojeluviranomaisen ehdotuksia kabotaasin valvontaviranomaisten laajentamisesta sekä kabotaasirikkomuksen ilmoitusvelvollisuudesta työsuojeluviranomaiselle arvioitiin, muttei niitä päädytty nyt esittämään. Lisäksi Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL:n ehdotusta luvattoman liikenteen harjoittamista koskevien säännösten vaihtamista hallinnollisiksi maksuseuraamuksiksi pidettiin harkinnanarvoisena ehdotuksena, mutta tämän säädöshankkeen yhteydessä päädyttiin esittämään luonnoksessa valittuja seuraamusmaksuja. Ahvenmaan maakunnan hallituksen

huomiot liikenteen palveluista annetun lain 14 §:n ristiriitaisuudesta suhteessa Ahvenanmaan itsehallintolakiin huomioitiin jatkoa varten sekä Taksiliiton ehdotusta taksien mahdollisuudesta tavarankuljetukseen myös yli 3,5 tonnin ajoneuvolla arvioitiin.

6.4 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ehdotettuja B- ja BE-luokkien ajo-oikeuksia koskevia laajennuksia vaihtoehtoisella polttoaineella kulkeviin painavampiin ajoneuvoihin ja ajoneuvoyhdistelmiin. Jatkovalmistelussa virasto esittää huomioitavaksi kuitenkin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 27 §:ssä olevan vaatimuksen, jossa kuorma- ja linja-auton kuljettajalla tulee olla ammattipätevyys. Kansallisen lain kirjaus eroaa maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin kirjauksesta, jossa ammattipätevyysvaatimus rajataan ajokorttivaatimukseen. Koska lakimuutos mahdollistaa myös kevyempien kuorma-autojen ajamisen jatkossa B- ja BE-luokan ajokortilla, tulisi kansallista säädöstä kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä muuttaa siten, että se on samanmuotoinen direktiivin kanssa ja tukee ehdotettua muutosta.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että esityksessä mainitut muutokset ajo- ja lepoaikasääntelyyn on tärkeää tuoda voimaan samanaikaisesti muun sääntelyn kanssa. Lisäksi esityksestä olisi hyvä korjata epäkohta sen osalta, että ajo- ja lepoaikasääntelyn sovellettavuus ei ole sidonnainen ajokorttiluokkaan, vaan ajoneuvoon ja sen käyttötarkoitukseen.

Poliisihallitus toteaa, ettei sillä ole lausuttavaa esitettävään ajokorttipoikkeukseen.

Tulli pitää hyvänä, että hankkeessa edistetään vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien kokonaismassaltaan enintään 4 250 kg ajoneuvojen käyttöä tavaraliikenteessä. *Logistiikkayritysten Liitto* pitää esitettyä muutosta perusteltuna. *Autoalan keskusliitto AKL* kannattaa muutosta ja sen pikaista toteutusta, koska ajokorttipoikkeuksilla vähennetään liikenteen päästöjä ja parannetaan kuljettajien saatavuutta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannattaa esitettyä muutosta esityksessä esitetyin perusteluin ja yritysten jakelukalustoinvestointimahdollisuuksien parantumisella. Muutos edistää yritysten vastuullisuustavoitteita vähentämällä kuljetusten päästöjä ja energiankulutusta. Massarajan nostaminen avaisi tietä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymiselle, sillä tällä hetkellä monet yritykset valitsevat kevyeksi tavara-autoksi samasta kantavuusluokasta mieluummin polttomoottorikäyttöisen pakettiauton kuin sähkökäyttöisen kevyen kuorma-auton. Jos ajoneuvon massa ylittää 3,5 tonnin rajan, C-korttia ja ammattipätevyyttä koskevat vaatimukset rajaavat ajoneuvon käyttöä kuljetustehtävissä ja vaikeuttavat kuljettajapulaa. Lisäksi SKAL toteaa, että toistaiseksi ajo- ja lepoaika-asetus ja siten ajopiirturin käyttövelvollisuus koskee myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia kevyitä kuorma-autoja ajokorttivaatimuksesta riippumatta.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto kannattavat muutosta. Lisäksi ne esittävät samat täsmennystarpeet liikennepalvelulain 27 §:ään ja ajo- ja lepoaikasääntelyyn kuin SKAL ja Liikenne- ja viestintävirasto. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto katsoo, että esityksessä mainitut muutokset ajo- ja lepoaikasääntelyyn on tärkeää tuoda voimaan samanaikaisesti muun sääntelyn kanssa. Myös *Rahtarit* lausuu ammattipätevyysääntelyn tarkentamisen tarpeellisuudesta esityksessä.

Autoliikenteen Työnantajaliitto kannattaa esitystä ja pitää hyvänä tavoitetta, että poikkeukset otettaisiin käyttöön Suomessa jo ennen EU:n ajokorttidirektiivin mukaista takarajaa. Näin mahdollistetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen määrän kasvattaminen nopeammin. Autoliikenteen Työnantajaliitto lausuu, että ajokorttilakiin ehdotetut muutokset tulisi samalla huomioida liikennepalvelulain kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysäännösten (mm. 27 §) ja ajo- ja lepoaikasäännösten (5 luku) sekä ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun asetuksen 507/2018 ajopiirturisäännösten osalta.

Keskuskauppakamari lausuu, että luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettäviin yli 3,5 tonnin ajoneuvoihin on nykyisen lainsäädännön perusteella asennettava ajopiirturi. Olisi tärkeää, että valtioneuvoston asetusta poikkeuksista ajo- ja lepoaikoihin muutettaisiin samanaikaisesti lain perusteluissa mainitulla tavalla siten, että asetukseen lisättäisiin tavaraliikenteessä käytettäviä sähkö- ja kaasukäyttöisiä ajoneuvoja koskeva ajopiirturin käyttöpoikkeus. Muussa tapauksessa ajopiirturivaatimus jäisi rasittamaan luvanvaraisessa liikenteessä B-kortilla ajettavia vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevia kevytkuorma-autoja, vaikka ajo- ja lepoaikasääntelyä ei sovelleta B- ja BE-oikeudella kuljetettavaan ajoneuvoon.

Suomen Taksiliitto kannattaa esitystä ja katsoo, että esityksessä vaadittu kahden vuoden ajokokemus on oikeansuuntainen ja riittävä lähtökohta turvallisuuden näkökulmasta. Muutos tukee ympäristötavoitteita ja mahdollistaa B- ja BE-ajokortillisten kuljettajien laajemman osallistumisen kuljetuspalveluihin, erityisesti sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen osalta, joiden massa ylittää usein 3 500 kg akkujen tai säiliöiden painon vuoksi.

Keskuskauppakamari kannattaa esitettyä muutosta. Sen mukaan muutos on toivottu uudistus, jonka riipeä toimeenpano on erittäin tervetullut jakeluautoja ja tilatakseja käyttäville yrityksille. Uudistuksen ennakoidaan vauhdittavan kevyen jakeluautokannan ja tilataksien sähköistymistä. B-luokan ajokortilla voi Suomessa nykyisin kuljettaa enintään 3,5 tonnin ajoneuvoja. Tätä raskaampien ajoneuvojen kuljettaminen edellyttää C-korttia ja ammattipätevyyttä. Kevyiden sähkö- ja kaasukäyttöisten jakeluautojen ja kokonaismassa kasvaa riittävällä kantavuudella kookkaiden akkujen tai kaasusäiliöiden takia useimmiten yli 3,5 tonnin. Nykyinen massaraja on hidastanut kevytkuorma-autojen ja tilataksien sähköistymistä. Massapoikkeus on tärkeä liikennepalveluja tarjoavien yritysten lisäksi myös niille yrityksille, joiden autoja käytetään asennus-, rakennus- tai huoltotöiden työajoon. Autoa kuljettavat tämän tapaisissa yrityksissä asentajat ja huoltohenkilöstö, joilla ei useimmiten ole C-korttia. Näissä yrityksissä kevyen kuorma-autokokoluokan sähköautojen hankkiminen on estynyt, koska riittävä kantavuus edellyttäisi asentajilta C-korttia.

Keskuskauppakamari toteaa, että ajo-oikeussääntelyn muutos ei toisi muutoksia ajoneuvoluokkia koskevaan sääntelyyn. Jatkossakin massaltaan 3,5 tonnin rajan ylittävät tavara-ajoneuvot olisivat kuorma-autojen (N2) ajoneuvoluokassa. Lain perusteluissa olisi tarpeen vielä tarkentaa nopeudenrajoitinta koskevaa vaatimusta. Ajoneuvolain mukaisesti kuorma-autoissa on oltava nopeudenrajoitin, jolla nopeus rajoitetaan enimmillään 90 km:iin/h. Kuorma-autojen enimmäisnopeus tieliikenteessä on 80 km/h.

Ministeriö toteaa, että esityksellä ei muuteta nopeudenrajoittimia koskevaa sääntelyä.

Autotuojat ja -teollisuus kannattaa esitystä, koska se vaikuttaa myönteisesti kuljettajien saatavuuteen ja edistää Suomelle asetettujen päästötavoitteiden saavuttamista. Esitys vähentää jakeluautojen kuljettajapulaa, lisää yritysten mahdollisuuksia investoida vähäpäästöiseen jakelupalveluun ja edistää yritysten vastuullisuustavoitteita vähentämällä kuljetusten päästöjä ja energiankulutusta. Ajo-oikeuden massarajaa koskevan muutoksen käyttöönotto on

valtionalouden kannalta kustannusneutraali käyttövoimamurrosta ja päästövähennyksiä edistävä toimenpide. Kuljetusyritysten mahdollisuudet investoida vähäpäästöisiin ajoneuvoihin jakeluliikenteen kevyemmässä kalustoluokassa paranisivat. Massarajan nostaminen avaa tietä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymiselle, sillä tällä hetkellä monet yritykset valitsevat kevyeksi tavara-autoksi samasta kantavuusluokasta mieluummin polttomoottorikäyttöisen pakettiauton kuin sähkökäyttöisen kevyen kuorma-auton.

Autotuojat ja -teollisuuden mukaan kevyet, alle 4 250 kg kuorma-autot rakennetaan lähes poikkeuksetta pakettiauton alustalle. Tällöin ajoneuvon ulkomitoissa, koossa tai liikenneturvallisuuksessa ei tapahdu muutoksia. Sen mukaan on jopa todennäköistä, että sähkökäyttöinen auto on ajo-ominaisuuksiltaan polttomoottoriautoa parempi. Merkittävä osa sähköauton painosta (ajovoima-akku) sijaitsee hyvin alhaalla autossa. Tämä laskee auton massakeskipistettä ja parantaa sen hallintaa erityisesti ääritilanteissa.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa pitää direktiivin mukaisen poikkeuksen käyttöönottoa kannatettavana, koska se helpottaa kuljettajapulaa, edistää jakeluliikenteen toimivuutta ja kannustaa myös investoimaan vähäpäästöisiin ajoneuvoihin.

Työsuojeluviranomainen katsoo, että ehdotetut muutokset perusteltuja ja tukevat ympäristötavoitteita sekä kuljetusalan työvoiman saatavuutta. Muutokset ovat selkeästi rajattuja ja niiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen on arvioitu vähäisiksi.

DHL Express (Finland) Oy kannattaa B- ja BE-luokkien ajo-oikeuksiin esitettyä muutosta.

Haul Yeah! Oy toteaa, että ajokorttiluokkien päivitykset tukevat sääntöjen noudatettavuutta ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa. Muutos poistaa painorajasta aiheutuvia kannustinongelmia ja tukee sähkö- ja muun vähäpäästöisen kaluston käyttöä myös perävaunusiirroissa.

OV-Group Oy lausuu, että suomalainen autoala kannattaa vahvasti esitystä. OV-Group kuitenkin toivoo, että lakiehdotukseen kirjattaisiin määritelmä vaihtoehtoiselle polttoaineelle ja perustelee ehdotustaan EU:n vaihtoehtoisen polttoaineen määritelmällä (RED II/III, AFIR). OV-Group katsoo, että muutoksessa on kyse Suomen kilpailukyvystä, puhtaasta liikkumisesta ja siitä, että koko maa pysyy liikkeessä.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto (AKT) suhtautuu varauksellisesti ehdotukseen sallia painavampien ajoneuvojen kuljettaminen B-luokan ajokortilla. Se katsoo, että muutosta tulisi kompensoida lisäämällä kuljettajakoulutusta henkilöautojen B-luokan tutkintovaatimuksiin ja lisäksi ottaa ammattimaisessa liikenteessä toimivat ajoneuvot ajo- ja lepoaikasäädösten, sekä näiden valvonnan piiriin. Ajoneuvon painon ylittäessä 3 500 kg, riippumatta ajoneuvon käyttövoimasta, tulisi noudattaa ajo- ja lepoaika-asetusta.

AKT perustelee ehdotustaan kuljettajakoulutuksen muuttamiselle sillä, että nykyinen B-ajokorttikoulutus ei sisällä opetusta, joka antaisi valmiudet arvioida kuorman vaikutusta ajoneuvon vakauteen tai painopisteeseen. C1- ja C-luokan koulutuksessa näitä osa-alueita käsitellään, ja siksi raskaampien ajoneuvojen salliminen B-luokalla voi johtaa tilanteisiin, joissa kuljettaja ei tunnista ajoneuvon lisääntyneeseen painoon liittyviä riskejä. Tämä voi lisätä hallinnan menetyksiä, erityisesti kaupunkiliikenteessä ja jakelutehtävissä. Sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen rakenteesta johtuva korkeampi painopiste voi lisäksi lisätä kaatumisriskiä, mikäli ajoneuvo kuormataan epätasapainoisesti.

Rahtarit toteaa, ettei B-luokan ajokortin edellyttämässä ajo-opetuksessa käsitellä raskaampien ajoneuvojen käyttäytymistä ääriolosuhteissa (pimeä, liukas). Pakettiautolla ajaminen on haastavampaa suurempien massojen, huonomman kiihtyvyyden sekä suurempien katvealueiden (kuolleet kulmat) takia. Lisäksi kuorma-autolla liikkuminen kaupunkialueella on haastavampaa suuremman tilantarpeen takia, jolloin keskittyminen liikenneturvalliseen ja taloudelliseen ajamiseen kärsii.

Rahtarit korostaa lausunnossaan painavamman pakettiauton ja henkilöauton eroja. Raskaammassa pakettiautossa etuosa on henkilöauton etuosaa paljon korkeammalla, joten sen törmätessä jalankulkijaan tai pyöräilijään seuraukset ovat paljon vakavammat, kuten tutkimuksissa on jo useasti todettu. Toisaalta uusissa paketti- ja kevytkuorma-autoissa on paljon turvallisuutta lisääviä pakollisia varusteita, jotka auttavat kuljettajaa työssään. Kokonaismassaltaan 4 250 kilogramman kevytkuorma-auto voi painaa kaksi-kolme kertaa enemmän kuin pieni henkilöauto, ja painaa noin 20 % enemmän kuin pakettiauto.

Epic Autokoulu näkee esityksen tavoitteen kannatettavana, mutta lausuu myös pakollisen lisäkoulutuksen edellyttämisen tarpeen puolesta ja ehdottaa sen laajuudeksi kahta tuntia. Perusteluinaan se toteaa, että isompi ja painavampi ajoneuvo vaatii kuljettajalta enemmän taitoa ja ymmärrystä ajoneuvon käsittelystä, jarrutusmatkoista, kuorman vaikutuksesta ajettavuuteen sekä ajoneuvon ulottuvuuksista. B-luokan ajokorttikoulutus ei tällä hetkellä kata riittävästi näitä osa-alueita.

CAP-Group lausuu, että se ei kannata muutosta, mutta jos se kuitenkin tulee voimaan, tulisi säätää vaatimus lisäkoulutuksesta, joka edistää liikenneturvallisuutta ja riskienhallintaa. Tämän koulutuksen sisältö ja toteutustapa tulisi määritellä valtakunnallisesti, jotta koulutuksen laatu ja turvallisuusnäkökohdat säilyvät yhdenmukaisina. Koulutuksen suoritus tulisi rekisteröidä viranomaisjärjestelmään.

Liikenneturva lausuu suhtautuvansa varauksellisesti ehdotukseen mahdollistaa painavampien ajoneuvojen kuljettamista B-ajokortilla. Muutosta tulisi kompensoida lisäämällä kuljettajakoulutusta henkilöautojen B-luokan tutkintovaatimuksiin. B- ja BE-luokan ajo-oikeuksiin liittyvää koulutusta olisi muutettava siten, että se antaisi kuljettajalle valmiudet arvioida kuormatun ajoneuvon suuremman massan vaikutuksia ajoneuvon vakauteen ja painopisteeseen. Raskaamat ajoneuvot aiheuttavat suuremman törmäysenergian onnettomuustilanteissa, mikä kasvattaa loukkaantumisen ja vakavien seurausten riskiä erityisesti suojaamattomille tienkäyttäjille. Sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen rakenteesta johtuva korkeampi painopiste voi lisäksi lisätä ajoneuvon kaatumisriskiä, jos se kuormataan epätasapainoisesti.

Vastauksena *Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton*, Rahtarit ry:n, Epic Autokoulun, CAP-Groupin ja Liikenneturvan lausuntoihin kuljettajakoulutuksesta, ministeriö toteaa, että valmistelussa on erillinen säädöshanke ajokorttilain muuttamiseksi, jossa esitetään B-luokan ajokortin suorittajalle pakollisen riskientunnistamiskoulutuksen määrän lisäämistä.

Liikenneturvan lausuntoon viitaten epätasapainoinen kuormaaminen on riskitekijä kaikenlaisissa autoissa, mutta riski ei korostuva sähkökäyttöisten autojen kohdalla, joissa painopiste sijaitsee tyypillisesti hyvin matalalla.

Rahtarit ry:n mukaan esitykseen pitäisi lisätä nuhteettomuusvaatimus, eli vaatimus että kuljettaja ei saisi olla syyllistynyt vakaviin liikenneriikkomuksiin kahden vuoden aikana. Lisäksi kuljettajan, joka ajaa työkseen pakettiautoa, olisi suotavaa täyttää ammattiliikennettä koskevat tiukemmat ajoterveysvaatimukset.

Muutosten liikenneturvallisuusvaikutuksia on kuvattu esityksen osassa 4.2.3. Ajantasaista tutkimustietoa, jossa olisi huomioitu ajoneuvojen tekninen kehitys ei ole saatavilla. Ajoneuvot, joita muutos toisi liikenteeseen ovat uusia. Ne sisältävät pakollisia kuljettajaa avustavia ominaisuuksia, jotka vähentävät olennaisesti kuljettajan virheestä aiheutuvia onnettomuuksia. Esitetty poikkeus on uuden EU-ajokorttidirektiivin mukainen ja se tulee täytäntöönpantavaksi kaikissa EU-valtioissa. Ajokorttidirektiivi ei mahdollista Rahtareiden lausunnossa ehdotettuja lisäehtoja poikkeuksen hyödyntäjän nuhteettomuudesta. Ryhmän 2 ajoterveysvaatimusten ulottaminen poikkeusta hyödyntäviin ei myöskään olisi mahdollista, joskaan tällaista vaatimusta ei lausunnossa suoraan ehdotetakaan. Kuvatun lainen nuhteettomuusvaatimus ja tiukemmat terveysvaatimukset koskevat taksinkuljettajia, joista osa voisi kuljettaa poikkeuksen piiriin kuuluvia autoja työssään.

Useat lausujista lausuvat vaihtoehtoisten polttoaineiden määritelmän laajentamisen puolesta. Osa ehdotuksesta lausuneista yrityksistä katsoo, että esitetty ajokorttidirektiivin mukainen poikkeus olisi tärkeää ulottaa koskemaan myös muita polttoaineita, kuten biodieseliä ja bioetanolia.

Poikkeuksen laajentaminen lausujien ehdottamalla tavalla ei olisi direktiivin mukainen toimi. Tästä syystä ministeriö ei muuta esitystä, mutta selventää asiaa esityksen perusteluissa. Polttomootorilla varustettujen autojen osalta käytettävissä ei ole teknologiaa, jolla olisi mahdollista varmistua siitä, että autoon tankattaisiin vain biopolttonestettä. Määritelmä poikkeuksen kattamille vaihtoehtoïsille polttoaineille tulee mitta- ja massadirektiivistä. Muissa EU-säädöksissä esiintyy myös muun sisältöisiä määritelmiä vaihtoehtoïsille polttoaineille, mutta ajokorttidirektiivin täytäntöönpanossa jäsenmaiden on pitäydyttävä siinä tarkoitetun määritelmän mukaisissa vaihtoehtoïsissa polttoaineissa. Esityksessä lueteltuja polttoaineita on siten pidettävä tyhjéntävänä listauksena.

Esitysluonnoksesta käy ilmi, että poikkeus, jonka varhennettua käyttöönottoa esitetään, koskee kevyitä kuorma-autoja. Muut uuden ajokorttidirektiivin sisältämät poikkeukset, kuten hälytysajoneuvoja ja matkailuajoneuvoja koskevat massapoikkeukset, tulevat tarkasteltaviksi erillisessä täytäntöönpanohankkeessa.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus lausuu esitetystä muutoksesta todeten, että maakunnan hallitus on aikeissa ottaa käyttöön samanlaisen poikkeuksen Ahvenanmaalla.

6.5 Lausuntopalautteen huomioiminen: vaihtoehtoïsella polttoaineella kulkevan kevyen kuorma-auton ja yhdistelmän kuljettaminen

Saatu lausuntopalaute on huomioitu esityksen jatkovalmistelussa. Jatkovalmistelussa esityksen perusteluita täydennettiin ajopiirturivaatimusta koskevien huomioiden perusteella. Ajo- ja lepoaikojen poikkeuksia koskevan valtioneuvoston asetuksen muutos on ministeriössä esivalmistelussa ja etenee vielä alkuvuonna samassa tahdissa esitettyjen lakimuutosten kanssa. Lausujien huomioit liikenteen palveluista annetun lain 27 §:n tarkentamistarpeesta ovat perusteltu ja esitystä on täydennetty jatkovalmistelussa tältä osin.

Esityksen perusteluissa kuvataan nyt tarkemmin ajoneuvon nopeudenrajoittamisen suhdetta esitettävään B- ja BE-ajo-oikeuksia laajentavaan muutokseen ja lisäksi kuvausta poikkeuksen piiriin kuuluvista vaihtoehtoïsista polttoaineista on selkeytetty esityksen perusteluosassa. Ehdotus B-luokan koulutusvaatimusten päivittämisestä on huomioitu ja asia on annettu siitä vastaavan Liikenne- ja viestintäviraston valmisteltavaksi.

6.6 Ajokokeen vastaanottaja

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ehdotettuja muutoksia kuljettajantutkintotoiminnasta annettuun lakiin. Suullisten teoriakokeiden vastaanottajien vaatimusten muuttamisella on merkittäviä vaikutuksia viraston toiminnan sujuvuuteen. Ajokokeen vastaanottajan vaatimusten tarkentamisella on vaikutuksia viraston palveluntuottajan työvoiman saatavuuteen. Virasto toteaa, että liikenneopettajaluvan kahden vuoden voimassaolovaatimus ei takaa henkilön todellista työkokemusta. tehtävään palkattavan henkilön kokemus otetaan huomioon viraston palveluntuottajan antamassa perehdytyksessä. Työkokemukselle ei ole lakisääteisiä vaatimuksia, eikä kokemusta voi siten todistaa liikenneopettajaluvan voimassaololla. Liikenneopettajaluvan voimassaoloajan vähimmäisvaatimuksen ja liikenneopetusalan erikoisammattitutkintovaatimuksen poistamisella mahdollistetaan ajokokeen vastaanottajana toimiminen ketterämmin, helpottamalla työhön hakeutumista.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto kannattaa ehdotettuja muutoksia kuljettajantutkintotoiminnasta annettuun lakiin.

Liikenneturva lausuu pitävänsä esitettyä muutosta suullisten teoriakokeiden vastaanottamiseen perusteltuna ja toteaa, ettei näe muutoksen heikentävän liikenneturvallisuutta. Liikenneturva pitää tärkeänä, että suullisten kokeiden vastaanottamiseen valikoituvat henkilöt, joiden luotettavuus ja osaaminen voidaan varmistaa. Tämä on sen mukaan keskeistä, jotta tutkintoprosessin tasalaatuisuus säilyy ja vilpin mahdollisuus minimoidaan.

Rahtarit kannattaa esitystä, mutta painottaa suullisen teoriakokeen vastaanottajien asiaan ja kokeiden sisältöihin perehtyneisyyden tärkeyttä.

Suomen Taksiliitto kannattaa muutosta suullisten teoriakokeiden vastaanottamiseen. Muutos voi helpottaa erityisesti kieli- ja oppimisvaikeuksista kärsivien henkilöiden pääsyä kuljettajakoulutukseen. Taksiliitto kuitenkin korostaa, että suullista teoriakoetta vastaanottavien henkilöiden koulutuksen, kielitaidon ja arviointikyvyn tulee olla riittävällä tasolla, jotta liikenneturvallisuus ei vaarannu. Asiaa on syytä seurata muutoksen jälkeen ja tarvittaessa arvioida uudelleen.

Ajokokeen vastaanottajan kelpoisuusvaatimuksia koskevan ehdotukseen osalta Suomen Taksiliitto katsoo, että ajokokeen vastaanottajien pätevyysvaatimuksia ei tule keventää tavalla, joka heikentäisi arvioinnin laatua tai riippumattomuutta. Liikenneturvallisuuden varmistaminen edellyttää, että ajokokeen vastaanottajilla on vahva ammatillinen tausta ja riittävä kokemus. Taksiliitto ehdottaa, että muutosten vaikutuksia seurataan tarkasti ja arvioidaan uudelleen, mikäli ilmenee merkkejä turvallisuustason heikkenemisestä.

Ministeriö pitää Taksiliiton huomiota muutosten liikenneturvallisuusvaikutusten seuraamisesta asianmukaisena ja toteaa, että säädösten toimivuutta ja vaikutuksia seurataan ja arvioidaan suhteessa lain tavoitteisiin ja muutosten arvioituihin liikenneturvallisuusvaikutuksiin.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL pitää hyväksyttävänä ja perusteltuna suullisten teoriakokeiden pitämisen postamista ajokoneen vastaanottajan tehtävän vaatimuksista ja määritelmästä.

SKAL suhtautuu varauksella tutkinnon vastaanottajan vaatimustasoa alentaviin ehdotuksiin. Se lausuu, että nyt poistettavaksi esitetty vaatimus kahden vuoden ajan voimassaolleesta liikenneopettajaluvasta lähtökohtaisesti säilytettäisiin, mutta sen voisi korvata myös

suorittamalla jonkin muun valinnaisen tutkinnon osan ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan tutkinnon osan lisäksi.

Ministeriö on arvioinut ehdotusta ja katsoo, että muut liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon osat eivät ole ajokokeen vastaanottajan tehtävän menestyksekkään hoitamisen kannalta olennaisia. Siksi ministeriö ei pidä muutosehdotusta perusteltuna.

A-Katsastus Oy (Ajovarma Oy) toteaa lausunnossaan, että nykyisistä tutkinnon vastaanottajista 36,9 % on täyttänyt 60 vuotta. Tämä tarkoittaa, että viiden vuoden aikana yli kolmannes nykyisistä tutkinnon vastaanottajista saavuttaa alimman eläkeiän. Se lausuu jo nykytilanteessa uusien tutkinnon vastaanottajien saatavuudessa olleen haasteita ja siksi katsoo ehdotetut muutokset välttämättömiksi, jotta kuljettajantutkintojen saatavuus turvataan myös tulevaisuudessa.

Epic Autokoulu Oy lausuu kannattavansa ehdotusta, että suullisen teoriakokeen voisi jatkossa vastaanottaa nimetty henkilö, joka ei ole ajokokeen vastaanottaja. Tämä keventäisi prosessia ilman, että se vaarantaisi kokeen laatua tai arvioinnin luotettavuutta. Lisäksi muutos voisi osaltaan helpottaa tutkinnonvastaanottajista vallitsevaa pulaa: kun suullisten teoriakokeiden vastaanottaminen ei enää sidottaisi tutkinnonvastaanottajien kalentereihin, heidän työaikaansa vapautuisi enemmän ajokokeiden vastaanottamiseen liikenteessä. Tämä olisi erityisen hyödyllistä ruuhka-aikoina ja alueilla, joilla tutkintopalveluiden saatavuudessa on jo ennestään haasteita.

Suomen Autokoululiitto, LIIKO ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto lausuvat kannattavansa ehdotettua muutosta suullisten ajokokeiden vastaanottamiseen, koska se vapauttaisi resursseja ajokokeiden vastaanottoon. Myös liikenneopetusalan erikoisammattitutkintoa järjestävät Hämeen ammatti-instituutti Oy ja Jyväskylän koulutuskuntayhtymä Gradia Oy lausuvat sen puolesta, että suullisen ajokokeen vastaanottajan ei tarvitsisi olla ajokokeen vastaanottaja.

Logistiikkayritysten Liitto lausuu pitävänsä esitysluonnoksessa kuvattuja työvoimapulan ehkäisemiseen tähtääviä muutoksia perusteltuina. Se lausuu myös yleisesti kannattavansa toimia logistiikka-alan osaajien saatavuuden varmistamiseksi ja toteaa, että alan osaajapula koskee kuljettajien lisäksi useita muita ammattiryhmiä, kuten ajojärjestelijöitä, mekaanikkoja, terminaalityöntekijöitä ja IT-osaajia.

Keskuskauppakamari kannattaa ajokokeen vastaanottajan sääntelyyn esitettyjä muutoksia, sillä ne parantaisivat ajokokeiden saatavuutta ja lievittäisivät pulaa tutkinnon vastaanottajista.

Hämeen ammatti-instituutti Oy sekä *Jyväskylän koulutuskuntayhtymä Gradia Oy* lausuvat liikenneopettajalupaa koskevan kahden vuoden voimassaolovaatimuksen ja vaatimuksen erikoisammattitutkinnon suorittamisesta säilyttämisen puolesta.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat LIIKO ry, Epic Autokoulu ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto lausuvat suhtautuvansa varauksella ehdotukseen liikenneopettajaluvan kahden vuoden voimassaolovaatimuksesta luopumisesta ja ajokokeen vastaanottajan vaatimusten keventämisestä. Muutoksen myötä tulevaisuudessa tehtävässä voisi toimia henkilö, jolla ei ole lainkaan kokemusta liikenneopettajana. LIIKO ry:n näkemyksen mukaan ajokokeen vastaanottajien pätevyysvaatimuksia ei tule keventää tavalla, joka heikentää ajotutkinnon laatua ja liikenneturvallisuutta. Ajokokeen vastaanottajilla tulee olla vahva ammatillinen tausta ja riittävä kokemus tasapuolisten ja luotettavien ajokokeiden vastaanottamiseen. Epic Autokoulu näkee todennäköisenä, että muutos heikentäisi ajokokeiden tasalaatuisuutta. Se lausuu, että

ajokokeen vastaanottajien kelpoisuusvaatimusten keventämisessä on löydettävä tasapaino saatavuuden ja laadun välillä.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry LIIKO kuitenkin esittää, että kahden vuoden kokemuksesta luovuttaisiin siirryttäessä kaksipyöräisten ajokokeiden vastaanottamiseen, jos henkilöllä on pidempiaikaista opetuskokemusta, tai muuten vakuuttavaa kokemusta kyseisten ajoneuvojen ajamisesta ja erityispiirteistä.

CAP-Group katsoo, että ajokokeen vastaanottajilta tulee edelleen vaatia vähintään kahden vuoden käytännön kokemusta liikenneopettajana ennen tehtävään hyväksymistä. Vaatimus tukee liikenneturvallisuutta, ammatillista osaamista, laatua ja yhdenmukaisuutta.

Ministeriö toteaa, että nykytilassa vaatimus koskee vain liikenneopettajaluvan voimassaoloaikaa, eikä liikenneopettajana hankittua ammattikokemusta edellytetä. Esityksen tavoitteena on yksinkertaistaa ajokokeen vastaanottajan kelpoisuusvaatimuksia. Ministeriö katsoo, että ehdotetut lisävaatimukset eivät ole perusteltavissa kokeiden tasalaatuisuuden ja koetilanteiden turvallisuuden säilyttämisellä. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo ajokokeiden toimivuutta ja laatua.

Suomen Autokoululiitto vastustaa ehdotettuja muutoksia ajokokeen vastaanottajan kelpoisuusvaatimuksiin ja pitää tärkeänä, että liikenneopettajalupa on ollut voimassa kaksi vuotta. Suomen Autokoululiitto ehdottaa ajokokeen vastaanottajan vaatimusten tiukentamista siten, että niihin lisättäisiin vaatimus tosiasiallisesta työskentelystä liikenneopettajana.

Autokatsastajat AK ry lausuu ehdotetuista muutoksista ajokokeen vastaanottajan tehtäviin ja pätevyysvaatimuksiin. Se vastustaa ehdotusta, että suullisten teoriakokeiden vastaanottajalta ei jatkossa edellytettäisi ajokokeen vastaanottajan pätevyyttä ja ehdottaa pätevyysvaatimuksen täydentämistä nykyisestä siten, että suullisen teoriakokeen vastaanottajalla olisi itsellään oltava sen ajokorttiluokan ajo-oikeus, jota varten kokelas suorittaa teoriakoetta. Autokatsastajat ry pitää tärkeänä, että voimassa olevia ajokokeen vastaanottajan kelpoisuusvaatimuksia ei kevennetä, ja päinvastoin ehdottaa lisävaatimusten asettamista. Uusiksi lisävaatimuksiksi Autokatsastajat ry ehdottaa, että kaksi vuotta voimassa olleen liikenneopettajaluvan vaatimusta (7 § ammattitaito) tarkennettaisiin edellyttämällä luvan haltijalta kahden vuoden ammattikokemusta liikenneopetusalan työstä. Autokatsastajat ry pitää tärkeänä, että vaatimus liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon suorittamisesta, sen tiettyjen tutkinnonosien sijaan, säilytettäisiin ennallaan.

Rahtarit ry katsoo liikenneopettajaluvan kahden vuoden voimassaolovaatimuksen olevan ajokokeen vastaanottajan työssä koko lailla tarpeeton. Se ehdottaa tilalle vaatimukseksi esimerkiksi 500–1000 tunnin työkokemusta B-luokan ajo-opetuksen antamisesta, jotta ajokokeen vastaanottaja pystyy arvioimaan kokelaan suoritusta tasapuolisesti, kokonaisvaltaisesti ja liikenneturvallisesti. Lisäksi Rahtarit ehdottaa, että R2-luokissa ajokokeen vastaanottajalta pitäisi vaatia vähintään puolen vuoden kokemusta ammattiliikenteestä vastaavan luokan ajoneuvon kuljettamisesta tai 500–1000 tunnin opetuskokemusta. Ehdotustaan Rahtarit perustelee sillä, että nyt osalla tutkinnon vastaanottajista ei ole minkäänlaista kokemusta nykyaikaisen raskaan ajoneuvon kuljettamisesta, saati ajoneuvotekniikan tuntemusta.

Ministeriö ei pidä perusteltuna Suomen Autokoululiiton ja Autokatsastajat ry:n ehdottamaa lisävaatimusta, jonka sisältönä on, että pätevyysvaatimukseen ajokokeen vastaanottajalle sisältyisi toisessa ammatissa (liikenneopettajana) hankittu kahden vuoden ammattikokemus. Ministeriö näkee samalla tavoin myös Rahtarit ry:n ehdotuksen, jossa R2-ajokorttiluokkien

ajokokeiden vastaanottamisen ehdoksi säädettäisiin lisävaatimuksia työkokemuksesta, joko ajo-opetuksen antamisesta tai sille vaihtoehtoisena vaatimuksena ammattiliikenteen kuljettajana toimiminen.

Ajokokeen vastaanottaja ei anna opetusta, vaan arvioi koesuorituksen ja antaa siitä palautteen. Palaute, jonka kokelas saa ajokokeen jälkeen on erilaista kuin ajotunnin jälkeen annettava palaute. Ajokokeen vastaanottaja antaa tiiviin palautteen: aikaa sen antamiseen on kunkin koesuorituksen jälkeen alle 10 minuuttia. Tässä ajassa vastaanottaja antaa palautteen suullisesti ja kirjoittaa arvion kokelaan suoriutumisesta kussakin kokeen neljästä aihealueesta. Palautteessa kuvataan myös mahdolliset kehityskohteet. Palaute annetaan aina myös kirjallisesti, myös silloin, kun koesuoritus hyväksytään ja tallennetaan rekisteriin.

Ajokokeen vastaanottaja tekee kokonaisvaltaisen arvion kokelaan ajotaidosta ja osaamisesta yksinomaan 60 minuutin mittaisen ajokokeen perusteella. Toisin kuin kuljettajakoulutukseen sisältyvän ajotunnin aikana, ajokokeessa ei ole mahdollista keskittyä tiettyyn aihepiiriin ja osaamisen arviointiin sen näkökulmasta. Liikenneopettajan antama ajo-opetustunti ja ajokoe ovat siten tilanteina erilaiset. Opettajan ja ajokokeen vastaanottajan tehtävät ovat erilliset ja eriytetty, vaikka niiden välillä on yhtymäpintaa.

Ministeriö myös korostaa liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon olevan vahvasti työelämälähtöinen. Siihen kuuluvien tutkinnonosien suorittaminen perustuu ammatillisiin näyttökokeisiin, joissa osoitetaan käytännön osaaminen ja teoreettinen osaaminen aidoissa ja vaativissa työtehtävissä. Myös Ajokokeen vastaanottajana toimiminen tutkinnon osa suoritetaan näyttökokeena, jossa kokelas osoittaa osaamisensa seuraavissa: asiakaspalvelun ja neuvonnan kuljettajantutkinnoissa, oman ajotaidon osoittamisen, toteuttaa ajokokeita, ja toteuttaa suullisen teoriakokeen. Liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon perusteissa kuvataan hyväksytyn suorituksen kriteerit.

Rahtareiden ehdotus, että raskaiden ajokorttiluokkien (R2) ajokokeiden vastaanottajalta tulisi edellyttää ammattiliikenteen kuljettajana hankittua työkokemusta on ministeriön mielestä ongelmallinen ja siihen sisältyisi ammatin ylisääntelyn piirteitä.

Suomen Autokoululiitto toteaa, että nykytilassa ajokokeen vastaanottajan tulee ottaa vastaan B-luokan ajokokeita kahden vuoden ajan ennen kuin kaksipyöräisten ja raskaiden luokkien ajokokeiden vastaanottaminen mahdollistuu. Suomen Autokoululiitto ehdottaa, että kahden vuoden kokeen vastaanottajana hankitusta kokemusvaatimuksesta luovuttaisiin, mikäli henkilöllä on pidempiaikaista opetuskokemusta, tai muuten erityisen vankkaa kokemusta kyseisten ajoneuvojen ajamisesta ja erityispiirteistä. SKAL yhtyy Suomen Autokoululiiton ehdotukseen.

Ministeriö toteaa, että kokemusvaatimus perustuu ajokorttidirektiivin liitteen IV, kohdan 2.2 säännökseen ja sisältyy samanlaisena myös uuteen ajokorttidirektiiviin. Lisäksi se katsoo, että ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan vaatimuksen säilyttäminen on liikenneturvallisuusnäkökulmasta perusteltua kyseisissä ajokokeissa.

6.7 Lausuntopalautteen huomioiminen: ajokokeen vastaanottaja

Ajokokeen vastaanottajaa koskevan esityksen muuttamista ei pidetä tarkoituksenmukaisena, sillä esityksellä ei arvioida olevan liikenneturvallisuutta heikentävää vaikutusta.

Muutokset yhdenmukaistaisivat ajokokeen vastaanottajan koulutusvaatimuksen liikenneopettajia koskevan vaatimuksen kanssa. Nykytilassa liikenneopettajalta ei edellytetä koko liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon suorittamista. Ajokokeen vastaanottajalta, jonka tehtävänä on arvioida, onko kuljettajakoulutuksen suorittanut ja teoriakokeen läpäissyt kokelas saavuttanut riittävät taidot itsenäiseen ajamiseen, sen sijaan edellytetään liikenneopetusalan erikoisammattitutkintoa. Koulutusvaatimuksen yhdenmukaistaminen on perusteltua myös ajokokeen vastaanottajan ammattitoiminnan näkökulmasta.

Esitystä on jatkovalmistelussa täydennetty Taksiliiton huomion perusteella siten, että ammatissääntelyyn tehtävien muutosten liikenneturvallisuusvaikutuksia ehdotetaan seurattavaksi suhteessa lain tavoitteisiin ja valmistelussa arvioituihin vaikutuksiin.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenteen palveluista

23 §. *Tieliikenteen kabotaasiin liittyvät oikeudet ja ehdot.* Pykälä esitetään muutettavaksi siten, että aiempi pykälä siirretään kokonaisuudessaan 24 §:n 1 momentiksi. Myös 23 §:n otsikko muutetaan vastaamaan tarkoitustaan tieliikenteen kabotaasin oikeuksia ja ehtoja tarkentavana pykälänä.

Pykälän 1 momentiksi ehdotetaan selventävää kirjausta tieliikenteen kabotaasiin liittyvistä oikeuksista ja siihen liittyvistä ehdoista, jolla viitataan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III lukuun sekä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V lukuun. Kyseessä olisi informatiivinen viittaus. Edellä mainituissa EU-asetuksissa säädetään oikeudesta ja ehdoista harjoittaa maanteiden henkilö- ja tavaraliikennettä EU:n alueella sekä tieliikenteen kabotaasiin liittyvien oikeuksien yleisistä periaatteista ja sallitusta kabotaasista. Lisäksi kabotaasiliikenteen harjoittaminen on sallittua myös ETA-alueella.

Pykälän 2 momentiksi ehdotetaan tarkentavaa säännöstä siitä, minkä verran kuormauksia ja purkauksia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvun 8 artiklassa säädetyn kolmen sallitun kabotaasimatkan yhteen kabotaasimatkaan saa kuulua. Ehdotuksen mukaan sovellettaessa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä, yhteen kabotaasimatkaan saa sisältyä ainoastaan joko: 1) yksi kuormauspaikka ja yksi purkauspaikka; 2) useita kuormauspaikkoja ja yksi purkauspaikka, jos purkaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn lopullisen kuorman vastaanottajan luona; tai 3) yksi kuormauspaikka ja useita purkauspaikkoja, jos kuormaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn alkuperäisen lähettäjän toimesta. Lopullisen kuorman vastaanottaja tulee olla alkuperäisen lähettäjän lähetyksen rahtikirjaan merkitty vastaanottaja. Rahtikirjojen käytön ja mukana pitämisen velvollisuuksista kabotaasiliikenteen yhteydessä säädetään EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan 3–4 a kohdissa. Pykälän 2 momenttiin ehdotettu malli vastaa Ruotsissa ja Tanskassa käytössä olevaa mallia yhden sallitun kabotaasimatkan määrittämiseksi, minkä EUT on todennut olevan oikeasuhtaista ja suhteellisuusperiaatteen mukaista.

Pykälän 3 momentiksi ehdotetaan tarkentavaa säännöstä siitä, minkä verran liikenteenharjoittaja saa Suomessa harjoittaa linja-autokohtaista ja yhtäjaksoista EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettua kabotaasia. Ehdotuksen mukaan EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä saa kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa 30 päivän ajanjaksolla yhtäjaksoisesti enintään seitsemän perättäisen päivän ajan. Säännöstä sovelletaan asetuksen 15 artiklassa tarkoitettuun sallittuun kabotaasiliikenteeseen. Tilapäisyyden varmistamiseksi 30 päivän ajanjakson aikana voidaan harjoittaa vain yksi enintään seitsemän perättäisen päivän

kestävä kabotaasijakso. Täten enintään seitsemän perättäisen päivän kabotaasijakson jälkeen seuraava kabotaasijakso voi alkaa vasta vähintään 23 päivän kuluttua. Kabotaasijakson laskenta alkaa kansainvälisen liikenteen yhteydessä, kun Suomen maarajan sisällä sijaitseva ensimmäinen valvonta-asiakirjaan merkitty pysähdyspaikka saavutetaan. Linja-autoliikenteen kabotaasin valvonta-asiakirjoista säädetään EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa. Pykälän 3 momentiksi ehdotettu henkilöliikenteen kabotaasia koskeva säännös vastaa pääosin Tanskassa käytössä olevaa seitsemän päivän säännön mallia, jonka EUT on todennut olevan oikeasuhtainen ja suhteellisuusperiaatteen mukainen toimi.

24 §. Kansainväliseen yhdistettyyn tiekuljetukseen liittyvät oikeudet ja ehdot. Pykälä esitetään muutettavaksi siten, että aiempi 23 § siirretään kokonaisuudessaan pykälän uudeksi 1 momentiksi. Pykälän aiemmat momentit siirtyvät täten eteenpäin.

Pykälän otsikkoon lisätään sanat ”oikeudet ja”, jotta pykälän tarkoitus säilyy johdonmukaisena. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan kuljetusasiakirja-sana muutettavaksi rahtikirjaksi, koska se on ainoa kuljetusasiakirjan muoto, johon pykälässä viitataan. Pykälän 4 momentin sanamuotoa ehdotetaan korjattavaksi sujuvammaksi poistamalla termi ”siten kuin”. Lisäksi pykälän 6 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaus 23 §:n 2 momentin tavaraliikenteen kabotaasin ehtoja koskevaan kabotaasimatkaa tarkentavaan uuteen säännökseen.

27 §. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimukset. Pykälän 1 momentin muotoilua muutetaan sanamuodoltaan tieliikenteen ammattipätevyysdirektiiviä (EU) 2022/2561¹⁷ tarkemmin vastaavaksi. Momenttiin lisätään viittaus ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän vaatimasta ajokortista seuraavasti: ”*Tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä on oltava tieliikenteessä ammattipätevyys, jos ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen vaaditaan C1-, C1E-, C-, CE-, D1-, D1E-, D- tai DE-luokan ajokortti tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti.*” Vastaavaksi tunnustetulla ajokortilla tarkoitetaan EU-alueen ulkopuolella annettuja ajokortteja, jotka on määritelty edellä lueteltuja EU-ajokorttiluokkia vastaaviksi.

Ajokorttiluokkien lisääminen 1 momenttiin selventää, ettei ammattipätevyysvaatimus koske tilanteita, joissa kevyttä enintään 4 250 kg painavaa kuorma-autoa saa kuljettaa B-luokan ajokortilla (ensivaiheessa luvanvaraisissa tavarankuljetuksissa), ja vastaavasti tällaisen ajoneuvon vetämää ajoneuvoyhdistelmää BE-luokan ajokortilla, kun uuden ajokorttidirektiivin mukaisen säännöksen (ajokorttilain 4 §:n 6 b kohdan) soveltaminen alkaa vuonna 2027. Edellä mainitut tilanteet mahdollistuvat, kun ajokortin myöntämisestä on kulunut vähintään kaksi vuotta.

Voimassa oleva kansallisen lain ammattipätevyysäännös eroaa direktiivin kirjauksesta, jossa ammattipätevyysvaatimus liitetään ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaan ajokorttiluokkaan. Ajokorttilakiin nyt esitettävä muutos vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen kuljettamisesta mahdollistaa myös kevyempien kuorma-autojen (enintään 4 250 kg) ajamisen B-luokan ajokortin haltijoille ja tällaisen ajoneuvon vetämän ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen BE-luokan ajokortin haltijoille. Tästä syystä kansallinen säännös kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä tulee muuttaa samanmuotoiseksi tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin kanssa. Pykälän 2 momentin muotoilua yksinkertaistetaan 1

¹⁷ Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivi (EU) [2022/2561](#).

momentin edellyttämällä tavalla muotoon, jossa ei enää viitata kuorma- ja linja-autoihin vaan vain kuljettajaan, jota ammattipätevyysvaatimus koskee.

36 §. *Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutuskeskuksen opetushenkilöstö ja -välineet.* Pykälän 3 momentin 1 alakohdassa muutettaisiin tutkintonimike liikenneopettajan erikoisammattitutkinnosta liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnoksi Opetushallituksen 1.1.2025 voimaan tulleen määräysmuutoksen mukaisesti. Muutos olisi teknisluonteinen.

200 §. *Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen.* Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jossa kuljettaja tai muu henkilö voidaan poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehen pyynnöstä velvoittaa esittämään kyseisessä momentissa tarkoitetut asiakirjat tienvarsitarkastuksen aikana. Ehdotuksen katsotaan parantavan valvojan mahdollisuutta valvontatilanteessa tarkastaa vaadittavia asiakirjoja. Ehdotuksella pyritään estämään tilanteita, joissa esimerkiksi rahtikirjaa ei poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehen pyynnöstä huolimatta luovuteta.

Pykälän 1 momentin mukaisesti sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Edellä tarkoitetut asiakirjat on esitettävä poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehelle pyynnöstä tienvarsitarkastuksen aikana.

255 a §. *Viittaus kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetussa laissa tarkoitettuun seuraamusmaksuun.* Pykälässä viitataan matkustajien oikeuksia koskevien EU-asetusten rikkomisesta määrättäviin seuraamusmaksuihin, joista säädetään kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetussa laissa (566/2020). Pykälän ”Seuraamusmaksu”-otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi asiaa kuvaavammaksi muotoon ”*Viittaus kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetussa laissa tarkoitettuun seuraamusmaksuun*”.

255 b §. *Tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta määrättävä seuraamusmaksu.* Lakiin lisättäisiin uusi 255 b §. Pykälään ehdotetaan, että tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta voidaan määrätä seuraamusmaksu liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan kabotaasimatkojen lukumäärää, enimmäiskestoa, jäähdyttelyjaksoa tai selvien todisteiden esittämistä koskevia velvollisuuksia, taikka 23 §:n 2 momentissa säädettyjä kabotaasimatkan ehtoja. Vastaavasti seuraamusmaksu voidaan määrätä myös liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 23 §:n 3 momentissa säädettyjä linja-autoliikenteen kabotaasin ehtoja, taikka velvollisuuden esittää EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 19 artiklassa tarkoitetun kuljetuskirjan tai säännöllisen liikenteen luvan tai ajopiirturin tiedot liikenteen asianmukaisen hoitamisen varmistamiseksi.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan 1–6 kohdissa säädetään kabotaasia koskevista yleisistä periaatteista. Sen 1 kohdan mukaan jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa ja jonka kuljettajalla, jos hän on kolmannen maan kansalainen, on kuljettajatodistus, on oikeus harjoittaa kabotaasiliikennettä asetuksen III luvun mukaisesti. Asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa säädetään kolmesta sallitusta kabotaasimatkasta seitsemän päivän aikana tai yhdestä sallitusta kabotaasista kolmen päivän aikana, jos ajoneuvo on saapunut maahan tyhjänä sekä 2 a kohdassa kabotaasijakson jälkeisestä niin kutsutusta neljän päivän jäähdyttelyjaksosta, jonka aikana samassa jäsenvaltiossa ei voi

harjoittaa kabotaasia. Liikenteenharjoittajan harjoittamaa kabotaasia on pidettävä sallittuna ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää 3–4 a kohdissa tarkoitetut selvät todisteet edellisestä kansainvälisestä kuljetuksestaan, kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta sekä jäähdyttelyjakson aikana suoritetuista matkoista, jos ajoneuvo on ollut Suomen alueella kansainvälistä kuljetusta edeltävän neljän päivän aikana.

Vastaavasti EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklassa säädetään sallitusta kabotaasista säännöllisessä erityisliikenteessä, satunnaisliikenteessä ja säännöllisessä liikenteessä. Asetuksessa on myös määritelmä 2 artiklan 7 kohdassa, jonka mukaisesti kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan joko maanteiden kansallista henkilöliikennettä, jota liikenteenharjoittaja harjoittaa toisen lukuun ja tilapäisesti vastaanottavassa jäsenvaltiossa, tai matkustajien ottamista kyytiin tai jättämistä kyydistä samassa jäsenvaltiossa kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä, edellyttäen, ettei se ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus. Asetuksen 19 artiklan mukaisesti tienvarsi- ja yritystarkastusten yhteydessä linja-autoliikenteen kabotaasin harjoittaminen edellyttää yhteisön liikenneluvan lisäksi 12 artiklan mukaisen valvonta-asiakirjan tai säännöllisen liikenteen luvan, jotka on pidettävä mukana ajoneuvossa ja vaadittaessa esitettävä valvontaviranomaiselle. Lisäksi 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla harjoittavien liikenteenharjoittajien on sallittava kaikki ja erityisesti ajo- ja lepoaikoja koskevat tarkastukset, jotka tehdään liikenteen asianmukaisen hoitamisen varmistamiseksi.

Edellä mainittujen EU-asetusten mukaan oikeus kabotaasin harjoittamiseen on jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa. Oikeus kabotaasiin on olennainen osa EU:n sisämarkkinoiden liikennepolitiikkaa, mutta niin EU-sääntely kuin kansalliset EU-sääntelyä tarkentavat säännökset ja niiden tulkinnat asettavat myös ehtoja kabotaasiliikenteen harjoittamiselle. Ehdotukset liikenteen palveluista annetun lain 23 §:n 2 ja 3 momenttiin tarkentavat epätasällista EU-sääntelyä tavaraliikenteessä yhteen kabotaasimatkkaan sisältyvien sallittujen kuormausten ja purkausten lukumäärän sekä linja-autoliikenteessä tilapäiseksi tarkoitetun sallitun kabotaasin enimmäiskeston ja siihen liittyen ehtojen osalta.

Kabotaasisääntöjen rikkomisesta saatava taloudellinen hyöty voi olla merkittävä. Niin kutsuttu laitton kabotaasi tarkoittaa, että ulkomaille sijoittautuneen liikenteenharjoittajan ajoneuvo suorittaa Suomen sisäisiä kuljetuksia tavalla, joka rikkoo kabotaasisääntöjä. Kabotaasirikkomus voi tarkoittaa kabotaasimatkkaan sisältyviä liian useita valtion sisäisiä kuljetuksia, ajoneuvon liian pitkää kabotaasijaksoa tai kuljetuksiin liittyvien todisteiden peittelyä. Seitsemän päivän kabotaasijakson aikana yhdellä ajoneuvolla voidaan myös tehdä useita kabotaasirikkomuksia, jolloin seuraamusmaksuja voidaan määrätä useampi kuin yksi.

255 c §. *Kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu.* Lakiin lisättäisiin uusi 255 c §. Pykälään ehdotetaan, että kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä voidaan määrätä seuraamusmaksu liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden hankkia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklassa säädetyn kuljettajatodistuksen.

Kuljettajatodistuksen avulla voidaan tavaraliikenteen valvonnassa tarkastaa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa tai kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklan mukaisesti kansainvälisten kuljetusten suorittajalla on oltava yhteisön liikennelupa sekä kuljettajatodistus, jos kuljettaja on kolmannen maan kansalainen. Asetuksen 5 artiklan 6 kohdan mukaisesti kuljettajatodistuksen hankinta kuuluu liikenteenharjoittajalle, jonka tulee antaa todistus kuljettajan käyttöön tämän kuljettaessa ajoneuvoa, jolla suoritetaan kuljetuksia asianomaiselle liikenteenharjoittajalle.

Lisäksi liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antamasta kuljettajatodistuksesta on säilytettävä oikeaksi todistettu jäljennös liikenteenharjoittajan tiloissa. Kuljettajatodistus on esitettävä minkä hyvänsä tarkastusviranomaisen pyynnöstä.

Kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnillä voidaan kiertää työehtojen asianmukaista noudattamista, joka voi tarkoittaa alipalkkausta, työperäistä hyväksikäyttöä, sosiaalista polkumyyntiä ja vakavimmillaan ihmiskauppaa.

255 d §. *Seuraamusmaksun määrääminen, suuruus ja täytäntöönpano.* Lakiin lisättäisiin uusi 255 d §. Pykälä on tarpeellinen, koska liikenteen palveluista annetussa laissa ei ole säännöstä seuraamusmaksun määräämisestä, suuruudesta ja täytäntöönpanosta.

Pykälän 1 momentin mukaisesti Poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos määräävät 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitettun seuraamusmaksun. Lain 180 §:n mukaisesti poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan liikenteen palveluista annetun lain noudattamista tieliikenteessä, joka kattaa myös ammattimaisen maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen valvonnan. Lisäksi lain 200 §:ssä poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä on annettu oikeus tarkastaa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat. Lain 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitettut seuraamusmaksut kuuluvat liikenteenharjoittajalle eli yritykselle. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan määritelmien mukaan "yrityksellä" tarkoitetaan joko matkustajaliikennettä harjoittavaa voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä taikka voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta yhteisöä tai henkilöryhmää, joka ei ole oikeushenkilö, taikka julkista elintä, joka on joko itse oikeushenkilö tai joka on sellaisen viranomaisen alainen, joka on oikeushenkilö, tai rahtiliikennettä kaupallisessa tarkoituksessa harjoittavaa luonnollista tai oikeushenkilöä.

Pykälän 2 momentin mukaisesti seuraamusmaksu tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta on suuruudeltaan 6 000 euroa ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnissä 3 000 euroa. Seuraamusmaksun ensisijainen tavoite on toimia riittävänä rikkomusta ennaltaehkäisevänä toimenä. Lain 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitettut seuraamusmaksut on säädetty tarkkarajaiseksi, täsmälliseksi ja oikeasuhtaiseksi (ks. tästä jakso 12.3). Verrokkimaiden vastaavia seuraamuksia on käsitelty hallituksen esityksen jaksossa 5.2.1. Seuraamusmaksun määrääminen 255 b tai 255 c §:n perusteella edellyttää aina menettelyn tahallisuuden tai huolimattomuuden arviointia. Pykälän 3 momentin mukaisesti seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Seuraamusmaksu kabotaasisääntöjen rikkomisesta on arvioitu sakkorangaistusta tehokkaammaksi ennaltaehkäiseväksi sanktioksi ja oikeasuhtaiseksi suhteessa rikkomuksesta saatuihin hyötyihin. Tieliikenteen kabotaasi on aina yhteydessä kansainväliseen liikenteeseen ja sisämarkkinoihin, jolloin myös verrokkimaiden sanktiot ovat oleellisia vertailukohtia. Rikkomuksesta saatujen hyötyjen sekä verrokkimaiden kabotaasirikkomuksista määrättävien seuraamusten perusteella yhden kabotaasijaksolla tapahtuneen rikkomuksen seuraamusmaksun oikeasuhtainen suuruus Suomessa on arvioitu 6 000 euroksi. Myös seuraamusmaksu kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönnistä on arvioitu sakkorangaistusta tehokkaammaksi ennaltaehkäiseväksi sanktioksi ja oikeasuhtaiseksi rikkomuksesta saatuihin hyötyihin. Siitä saatujen hyötyjen sekä verrokkimaiden seuraamusten perusteella oikeasuhtainen seuraamusmaksu kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä on arvioitu 3 000 euroksi.

Pykälän 4 momentin mukaisesti seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Seuraamusmaksuista ei peritä viivästyskorkoa.

262 §. *Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.* Pykälän 1 kohdasta ehdotetaan siirrettäväksi tieliikenteen kabotaasisäännösten rikkomuksia koskevat kohdat, jotka siirtyisivät hallinnollisten maksuseuraamusten piiriin uuteen 255 b §:ään. Seuraamussäännös koskien 24 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuuksien kabotaasia ehdotetaan poistettavaksi. Seuraamussäännöksen viittaus 24 §:ään arvioidaan tarpeettomaksi, koska 24 §:n 6 momentissa vahvistetaan, että yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettaviin tieosuuksiin sovelletaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasin yleisiä periaatteita sekä 23 §:n 2 momentissa säädettyjä kabotaasimatkan ehtoja. Näin ollen yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksien yhteydessä havaittavat kabotaasirikkomukset kuuluvat automaattisesti 255 b §:ään.

Pykälän 1 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että ammattimaisesta henkilöiden tai tavaroiden kuljettamisesta tiellä käytetty muotoilu korvataan harjoittaminen-sanalla pykälän otsikkoa ja 2–6 kohtia vastaavasti. Luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta voidaan edelleen määrätä seuraamus joko luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilön vastuuhenkilölle, jolla ei ammattimaista tieliikennettä harjoittaessaan ole siihen vaadittavaa lupaa. Mikäli taustalla on oikeushenkilö, niin tällöin seuraamus tyypillisesti kuuluu sen vastuuhenkilölle eikä kuljettajalle. Myös kabotaasiliiikenteen harjoittaminen ilman yhteisön liikennelupaa on luvatonta liikenteenharjoittamista.

7.2 Ajokorttilaki

4 §. *Ajokorttiluokat.* Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi kaksi uutta alakohtaa, jotka sisältävät säännökset B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajuudesta, kun kyseisen luokan ajokortin myöntämisestä on kulunut kaksi vuotta. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 5 b-alakohta B-luokan ajo-oikeuden laajuudesta, ja nykyinen b-alakohta muutettaisiin c-alakohdaksi. Momenttiin lisättäisiin myös uutena 6 b -alakohta BE-luokan ajo-oikeuden laajuudesta. Ajo-oikeuden laajentuminen ei edellyttäisi kuljettajalta mitään toimia, vaan muutos päivittyisi rekisteritietoihin ajo-oikeudesta automaattisesti.

B-luokan määrittelyyn lisättäisiin vaihtoehtoisella polttoaineella kokonaan tai osittain toimivat ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 4 250 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä.

BE-luokan määrittelyyn lisättäisiin ajoneuvoyhdistelmät, joissa on vaihtoehtoisella polttoaineella kokonaan tai osittain toimiva B-luokan vetoauto, jonka kokonaismassa on enintään 4 250 kg sekä hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kg. Vaihtoehtoiset polttoaineet, joilla toimivia ajoneuvoja ehdotus koskisi luetellaan esityksen osassa 4.1.3, ja ne ovat: sähkö; vety; maakaasu (mukaan lukien biometani, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu – CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu – LNG)); nestekaasu (LPG); ja mekaaninen energia ajoneuvon omista varastoista tai lähteistä, mukaan lukien hukkalämpö.

Uuden ajokorttidirektiivin mukaan kyseisten säännösten soveltaminen alkaa koko unionin alueella 26.11.2027.

4 a §. Ajokorttiluokkaa koskeva poikkeus tavarankuljetuksessa. Lakiin lisättäisiin uusi väliaikainen 4 a §, joka kumoutuisi tässä esityksessä ehdotettujen 4 §:n muutosten tullessa voimaan. Poikkeus koskisi B-luokan ajo-oikeuden laajuutta, kun ajokortin myöntämisestä on

kulunut vähintään kaksi vuotta ja vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaa ajoneuvoa käytetään Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä tavaraliikenneluvalla tehtävissä tavarankuljetuksissa. Poikkeusta hyödynnettäessä ajoneuvoon ei olisi sallittua liittää perävaunua.

Säännös mahdollistaisi ajokorttilakia koskevan esityksen 4 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa kuvatus laisen ajoneuvon kuljettamisen kuitenkin rajautuen vain Manner-Suomen alueella tehtäviin tavarankuljetuksiin.

Ajo-oikeuden laajentuminen ei edellyttäisi kuljettajalta toimia, vaan muutos päivittyisi rekisteritietoihin ajo-oikeudesta automaattisesti. Tavaraliikenneluvan ajoneuvokohtaista jäljennöstä on pidettävä mukana ajoneuvossa ja se on siten esitettävissä valvontatilanteessa.

7 §. Ajo-oikeuden laajuus. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajuudesta ja sidonnaisuudesta ajokortin myöntämisen ajankohtaan.

Momentissa säädettäisiin B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajuudesta suhteessa 4 §:n 1 momentin 5 b ja 6 b -alakohtien poikkeuksiin, joista säädettäisiin samalla. B-luokkaan kuuluvaa lain 4 §:n 1 momentin 5 kohdan b alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa, joka toimii kokonaan tai osittain vaihtoehtoisella polttoaineella, saisi kuljettaa, kun ajokortin myöntämisestä ensimmäisen kerran Suomessa tai toisessa EU/ETA-valtiossa on kulunut vähintään kaksi vuotta. Vastaavasti BE-luokkaan kuuluvaa 4 §:n 1 momentin 6 kohdan b alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoyhdistelmää saisi kuljettaa, kun BE-luokan ajo-oikeus on myönnetty ensimmäistä kertaa Suomessa tai toisessa EU/ETA-valtiossa vähintään kaksi vuotta aiemmin.

Uuden 2 momentin lisäyksen vuoksi pykälän momenttien numerointi muuttuisi siten, että 2–6 momentit siirtyisivät 3–7 momenteiksi.

9 §. Ajokorttilupa. Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin lakitekhninen muutos. Pykälän 2 momentin viittaus 7 §:n 4 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 5 momenttiin numerointimuutoksen vuoksi.

16 §. Ajokortin ehdot ja rajoitukset. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekhninen muutos. Pykälän 1 momentin 2 kohdan viittaus 7 §:n 6 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 7 momenttiin numerointimuutoksen vuoksi.

53 §. Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekhninen muutos. Pykälän 1 momentin viittaus 7 §:n 4 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 5 momenttiin numerointimuutoksen vuoksi.

57 §. Ahvenanmaalla annettu ajokortti ja mopon ajolupa. Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin lakitekhninen muutos. Viittaus 7 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin merkintöihin muutetaan viittaukseksi 7 §:n 3 momentin 1 kohtaan. Lisäksi 2 momentista poistettaisiin virheellinen ja tarpeeton viittaus 6 §:n 2 momentin 2 kohdan a alakohdan mukaisiin merkintöihin, sillä sen merkitys on jäänyt epäselväksi.

7.3 Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 momentin 4 kohdan määritelmää ajokokeen vastaanottajalle muutettaisiin. Määritelmästä poistettaisiin viittaus suullisten teoriakokeiden vastaanottamiseen,

jolloin uusi muotoilu kuuluisi näin: ajokokeen vastaanottajalla sitä, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita.

Muutos mahdollistaisi ajokokeen vastaanottajiksi kelpoisten työntekijöiden työajan kohdistamisen nykyistä tarkoituksenmukaisemmin juuri niihin tehtäviin, joita varten ammattia koskevista kelpoisuusvaatimuksista säädetään. Suullisen teoriakokeen vastaanottajana voisi jatkossa toimia myös muu työntekijä ja tehtävää varten Liikenne- ja viestintävirasto määrittäisi koulutuksen sen ja palveluntuottajan välisessä palvelusopimuksessa.

7 c §. *Ajokokeiden vastaanottajan ammattitaito.* Pykälän 1 momentin ensimmäisestä virkkeestä poistettaisiin viittaus suullisten teoriakokeiden vastaanottamiseen.

Pykälän 2 momentin kohdasta 3 poistettaisiin liikenneopettajalupaa koskeva vaatimus vähintään kahden vuoden voimassaoloajasta. Voimassa oleva liikenneopettajalupa täyttäisi kohdan 3 vaatimuksen.

7 d §. *Ajokokeen vastaanottajan peruskoulutus.* Pykälän 1 momentista poistettaisiin ajokokeen vastaanottajan peruskoulutusta koskeva vaatimus liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon suorittamisesta. Vaatimuksena säilytettäisiin kyseiseen erikoisammattitutkintoon kuuluvan ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan tutkinnon osan suorittaminen. Lisäksi momenttiin muutettaisiin tutkintonimike liikenneopettajan erikoisammattitutkinnosta liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnoksi Opetushallituksen 1.1.2025 voimaan tullut määräysmuutos huomioiden.

7 i §. *Harjoittelu kuljettajantutkintotoimintaa hoitavassa yrityksessä.* Pykälän 1 momentissa tutkintonimike muutettaisiin liikenneopettajan erikoisammattitutkinnosta liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnoksi Opetushallituksen 1.1.2025 voimaan tulleen määräysmuutoksen mukaisesti. Muutos olisi teknisluonteinen.

7.4 Laki sakon täytäntöönpanosta

Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Liikenteen palveluista annetun lain 255 b ja 255 c §:ään ehdotettujen kabotaasirikkomuksia ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyöntiä koskevien seuraamusmaksujen vuoksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n 2 momentin 23 kohtaa tulisi muuttaa.

Nykyisellään sakon täytäntöönpanosta annetun lain soveltamisala koskee ainoastaan liikenteen palveluista annetun lain 268 §:n nojalla määrättävää liikennevirhemaksua. Pykälän 2 momentin 23 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että jatkossa liikenteen palveluista annetun lain 268 §:ssä tarkoitetun liikennevirhemaksun lisäksi myös kyseisen lain 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu on lain soveltamisen piirissä.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Esityksen sisältämien ehdotusten perusteella aiotaan ehdottaa muutettavaksi valtioneuvoston asetusta ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä (507/2018). Esityksen sisältämien ajokorttilakia koskevien säädösmuutosten perusteella aiotaan ehdottaa muutettavaksi valtioneuvoston asetusta ajokorteista (423/2011).

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.5.2026. Ajokorttilain 4 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohta, 7 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti, 16 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti ja 57 §:n 2 momentti tulevat kuitenkin voimaan vasta 26.11.2027 ja sen 4 a § on voimassa 25.11.2027 asti.

10 Toimeenpano ja seuranta

Tieliikenteen kabotaasisääntöjen noudattamista valvovat omalla toimialueellaan poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos. Tieliikenteen kabotaasi liittyy olennaisesti myös lähetettyjen kuljettajien työehtojen valvontaan, jossa valvoja on työsuojeluviranomainen. Liikenne- ja viestintävirasto toimii liikenteen palveluista annetun lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten yleisenä valvontaviranomaisena, jollei laissa muutoin säädetä.

Uuden ajokorttidirektiivin 9 artiklan 2 kohdan j ja k alakohdat, jotka koskevat B- ja BE-luokkien ajo-oikeutta vaihtoehtoisilla polttonaineella toimivia ajoneuvoja kuljettaessa, on saatettava kansallisesti voimaan kahden vuoden kuluessa direktiivin hyväksymisestä.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa seuraa ajokokeen vastaanottajan vaatimuksiin tehtävien muutosten vaikutuksia suhteessa lain tavoitteisiin ja arvioituihin liikenneturvallisuusvaikutuksiin.

11 Suhde muihin esityksiin

Samanaikaisesti tämän esityksen kanssa eduskunnalle on tarkoitus antaa takseja koskeva hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi. Myös kyseisessä esityksessä esitetään muutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n 2 momentin 23 kohtaa. Esitykset on tarvittaessa sovittava yhteen eduskunnassa.

Ehdotuksilla ajokorttilain muuttamiseksi on suhde säädöshankkeeseen, jonka ministeriö on käynnistänyt uuden ajokorttidirektiivin ja EU:n ajokieltoisääntöjen täytäntöönpanemiseksi 9.12.2025.¹⁸ B- ja BE-luokan ajo-oikeutta laajentavien muutosten kansallisen täytäntöönpanon määräaika on 26.11.2027. Kuten esityksen keskeiset ehdotukset -osassa (3.3) on kuvattu, ministeriö on valmistelussa arvioinut perustelluksi ehdottaa samalla sekä väliaikaista B-luokkaa koskevaa poikkeussäännöstä että uuden ajokorttidirektiivin poikkeukset täytäntöönpanevia säädösmuutoksia. Muut 9 artiklan sisältämistä ajo-oikeutta laajentavista säännöksistä jäävät täytäntöönpanohankkeessa valmisteltaviksi ja linjattaviksi.

Eduskunnalle on annettu hallituksen esitys laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 11/2026), jossa esitetään muutoksia lain 53 §:ään, johon ehdotetaan muutoksia myös tässä esityksessä. Muutosten ehdotettu voimaantulotavoite on kesällä 2026.

Muilta osin esityksellä ei ole suhdetta muihin esityksiin.

¹⁸ Säädöshanke [LVM051:99/2025](#) - Hallituksen esitys uuden ajokorttidirektiivin ja EU:n ajokieltoisääntöjen täytäntöönpanemiseksi

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

12.1 Oikeus elämään

Perustuslain 7 §:n 1 momentti sisältää säännöksen oikeudesta elämään sekä säännökset oikeudesta henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen.

Esityksen 2. lakiehdotuksen mukaan, kun B- tai BE-luokan ajo-oikeuden myöntämisestä on kulunut vähintään kaksi vuotta, olisi ajo-oikeuden haltija oikeutettu kuljettamaan painavampaa vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevaa ajoneuvoa. Ehdotus väliaikaiseksi säännökseksi (4 a §) hyödyntää ajokorttidirektiivin jäsenvaltioille jättämää kansallista liikkumavaraa, sillä direktiivi ei velvoita jäsenvaltioita 6 artiklan 4 kohdan mukaisen poikkeuksen käyttöönottoon. Väliaikaisen säännöksen soveltaminen päättyisi, kun uuden ajokorttidirektiivin mukaisten 9 artiklan 2 kohdan (j) ja (k) alakohtien poikkeusten soveltaminen alkaa 26.11.2027. Sen sijaan lakiehdotuksen sisältämät säännökset, joilla täytäntöön pannaan uuden ajokorttidirektiivin poikkeukset (4 §:n 1 momentin kohdat 5 b ja 6 b), perustuvat jäsenmaita velvoittavaan direktiivin sääntelyyn, joka ei jätä kansallista liikkumavaraa. Lakiehdotuksen ei arvioida rajoittavan perustuslain 7 §:n 1 momentin mukaisia oikeuksia, koska liikenneturvallisuusvaikutukset arvioidaan vähäisiksi.

Raskaamman, enintään 4 250 kg painavan ajoneuvon kuljettamisen salliminen kahden vuoden kuluttua ajo-oikeuden saamisesta vähentää ehdotuksen kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuudelle. Nykytilassa B-luokan ajokortin suorittanut saa kuljettaa enintään 3 500 kg painavaa autoa myös perävaunun kanssa, joten massan lisäys ei ole huomattava. Massaltaan suurempi ajoneuvo voi lähtökohtaisesti heikentää muiden tienkäyttäjien turvallisuutta, koska kolaritilanteissa ajoneuvon törmäysvoima on massan vuoksi suurempi. Ajo-oikeuden laajentuminen suurempimassaisiin ajoneuvoihin kahden vuoden päästä turvaisi kaikkien liikenteessä liikkuvien oikeuden henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja suojelisi heidän oikeuttaan elämään. Turvaaminen perustuu siihen, että kuljettaja on jo ehtinyt kerryttää ajokokemusta. Ensimmäiset kaksi ajovuotta, joiden aikana uudella kuljettajalla on kohonnut liikenneonnettomuuden riski, olisivat kuluneet.

Ajoneuvon suuremman massan vaikutusta liikenneturvallisuudelle tasapainottaa merkittävästi se, että poikkeuksen kattamat ajoneuvot ja automallit ovat uusia. Markkinoille tulevat sähköllä kulkevat kuorma-automallit ovat uusia ja EU:n yleisen turvallisuusasetuksen myötä, erityisesti heinäkuusta 2024 lähtien, näissä uusissa automalleissa on oltava kuljettajaa avustavia sähköisiä turvajärjestelmiä. Tämä kehitys vähentää olennaisesti kuljettajan virheestä aiheutuvien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden mahdollisuutta ja siten tasapainottaa suurempaan massaan liittyvää riskiä voimakkaasti.

Ehdotus edistäisi vaihtoehtoisilla polttoaineilla kulkevien ajoneuvojen käyttöä ja näin osa polttomoottoriajoneuvoista korvautuisi vähäpäästöisillä autoilla. Käyttövoimasiirtymä vähentäisi liikenteen päästöjä ja näin parantaisi esimerkiksi ilman laatua, mikä puolestaan edistäisi perustuslain mukaista oikeutta turvallisuuteen, koska puhtaampi ja terveellisempi elinympäristö tuottaa turvallisuutta. Vaikutus olisi sitä merkittävämpi, mitä laajemmin fossiilittomat vaihtoehtoiset polttoaineet kuten sähkö, biokaasu ja vety, korvaisivat bensiinin ja dieselin autojen polttoaineena.

Ehdotetut laajennukset B- ja BE-luokan ajo-oikeuksiin ovat täsmällisiä ja tarkkarajaisia keinoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Ehdotuksia ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina.

12.2 Elinkeinovapaus

12.2.1 Tieliikenteen kabotaasi

Esityksen 1. lakiehdotuksen 23 §:n 2 ja 3 momenttiin sisältyy maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen liittyviä sallittua kabotaasia tarkentavia säännöksiä, joilla on yhteys perustuslain 18 §:n 1 ja 2 momenttiin. Perustuslain 18 §:n 1 ja 2 momentin mukaisesti jokaisella on oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Julkisen vallan on lisäksi edistettävä työllisyyttä ja pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus työhön. Elinkeinovapaus turvataan myös EU:n perusoikeuskirjan 16 artiklassa.

Tieliikenteen kabotaasisääntely perustuu suoraan sovellettaviin EU-asetuksiin. EU:n sisämarkkinoiden kannalta oleelliset neljä vapautta tarkoittavat tavaroiden, palveluiden, ihmisten ja pääoman vapaata liikkuvuutta EU:n alueella. Jokaiselle ETA-maahan sijoittautuneelle liikenteenharjoittajalle tulee varmistaa yhtäläiset oikeudet harjoittaa tieliikenteen kabotaasia toisessa ETA-valtiossa. Oikeus kabotaasiin on olennainen osa EU:n sisämarkkinoiden liikennepolitiikkaa. Oikeudelle on kuitenkin asetettu tiettyjä ehtoja henkilö- ja tavaraliikennettä koskevissa EU-asetuksissa eli EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa

EU-tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallista sääntelyä ei saa antaa asetuksen soveltamisalalla, ellei asetus nimenomaisesti velvoita tai valtuuta täydentävään kansalliseen sääntelyyn tai muuhun päätöksentekoon (tuomio 10.10.1973, Variola, 34/73; tuomio 2.2.1977, Amsterdam Bulb, 50/76). Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että siltä osin kuin Euroopan unionin lainsäädäntö edellyttää kansallista sääntelyä tai mahdollistaa sen, tätä kansallista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset (PeVL 25/2005 vp). Valiokunta on tämän vuoksi painottanut, että hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta (PeVL 1/2018 vp, PeVL 26/2017 vp, PeVL 2/2017 vp ja PeVL 44/2016 vp). Valiokunta on myös todennut EU-asetuksen täytäntöönpanotoimien kohdalla sen olevan EU:n säädös, joka on kaikilta osiltaan velvoittava ja jota sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa. EUT:n vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin lainsäädäntö on ensisijaista suhteessa kansallisiin säännöksiin oikeuskäytännössä määriteltyjen edellytysten mukaisesti (PeVL 14/2018 vp, PeVL 51/2014 vp).

Suomessa on aiemmin ollut käytössä tieliikenteen kabotaasia tarkentavaa kansallista sääntelyä, joka saatettiin vuonna 2009 voimaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettuun lakiin (599/2009; HE 32/2009 vp ja sitä täydentävä HE 83/2009 vp). Lain kabotaasia koskevaa 6 a §:ää muutettiin myöhemmin vuonna 2013 lailla 262/2013 (HE 193/2012 vp). Kansalliset tarkentavat säännökset kumottiin lopulta lailla 565/2016 (HE 143/2015 vp). Liikenne- ja viestintävaliokunta piti vuonna 2009 mietinnössään (LiVM 11/2009 vp) tärkeänä, että kolmen Suomen sisäisen kabotaasikuljetuksen määrittelymiseksi on olemassa riittävän yksinkertainen ja täsmällinen malli, jota on mahdollista valvoa myös käytännössä. Huomioitava on, että kansalliset säännökset merkitsivät tuolloin rajoituksia oikeuteen harjoittaa kabotaasia tavaraliikenteessä. Sääntely oli pidemmälle menevää kuin nyt esitetty sääntely, jonka tarkoitus on käytännössä tarkentaa, minkä verran kuormauksia ja purkauksia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen jo sääntelemään kolmeen sallittuun kabotaasimatkaan voi sisältyä. Hallitus ei vuonna 2009 pitänyt esitystä ongelmallisena perustuslain kannalta, eikä esitys ollut perustuslakivaliokunnan arvioitavana. Kansalliset täydentävät säännökset päätettiin myöhemmin kuitenkin kumota, koska komissio kehotti vuonna 2015 Suomea ja Tanskaa poistamaan tavaraliikenteen kabotaasisääntelyä koskevia säännöksiä, koska niiden nähtiin

ainakin osin tiukentavan EU-sääntelyä (ks. jakso 3.1.1). Liikenne- ja viestintävaliokunta edellytti säännösten kumoamista koskevassa mietinnössään (LiVM 17/2016 vp, s. 4), että lakimuutoksen käytännön vaikutuksia ja muutostarpeita arvioidaan kattavasti. Valiokunta piti tuolloin selvänä, että EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa säädetty kabotaasikuljetuksen tilapäisyyden vaatimus ei voi tarkoittaa muuta kuin että kyseessä oleva toiminta ei voi olla jatkuvaa. Valiokunta piti tärkeänä, että asetuksen säännöksiä sovelletaan tasapuolisesti tästä asetuksen keskeisestä lähtökohdasta käsin. Valiokunta toivoi myös, että tilapäisyys voitaisiin jatkossa määritellä tarkemmin EU-tasolla.

Nykyinen tieliikenteen kabotaasin EU-säädöspohja on johtanut tilanteeseen, jossa valvontaviranomaisten on käytännössä todella haastavaa valvoa sääntelyn noudattamista, eikä soveltamiskäytäntö ole selvää myöskään kuljetusyrityksille (ks. jakso 3.2). Näin ollen liikenteen palveluista annetun lain 23 §:ään ehdotetaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 2 artiklan 6 kohdassa ja 8 artiklassa tarkoitettua ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklan b alakohdassa ja 2 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä tarkentavia kansallisia säännöksiä. Täydentävä kansallinen sääntely katsotaan tarpeelliseksi, koska tavaraliikennelupa-asetuksen kyseisten artiklojen perusteella ei ole selvää, voiko kabotaasimatka sisältää useita kuormauspaikkoja ja useita purkamispaikkoja. Kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus on puolestaan epäselvä sen suhteen, mitä sallittujen palvelujen satunnaisuus tarkoittaa niiden keston tai lukumäärän suhteen. Liikenteen palveluista annetun lain 23 §:n 2 momentissa ehdotetaan tämän takia täsmennettäväksi, että tavaraliikenteessä kolmen sallitun kabotaasimatkan yhteen matkaan saisi sisältyä joko 1) yksi kuormauspaikka ja yksi purkauspaikka; 2) useita kuormauspaikkoja ja yksi purkauspaikka, jos purkaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn lopullisen kuorman vastaanottajan luona tai 3) yksi kuormauspaikka ja useita purkauspaikkoja, jos kuormaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn alkuperäisen lähettäjän toimesta. Pykälän 3 momentissa ehdotetaan lisäksi täsmennettäväksi, että linja-autoliikenteessä kabotaasiliikennettä saa kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa enintään seitsemän perättäisen päivän ajan yhtäjaksoisesti 30 päivän ajanjaksolla. Asetuksissa ei kuitenkaan varsinaisesti anneta jäsenvaltiolle oikeutta toteuttaa kabotaasiliikennettä tarkentavia kansallisia täytäntöönpanotoimia. Tästä huolimatta useat jäsenvaltiot ovat kansallisesti tarkentaneet epäselvää EU-sääntelyä nyt ehdotettua vastaavalla tavalla, jonka EUT on todennut olevan suhteellisuusperiaatteen mukaista.

Asetusten jättämää kansallista liikkumavaraa on arvioitu erityisesti kahden EUT:n ratkaisun perusteella (C-541/16 ja C-482/23). Vaikka EU-asetukset ovat pääsääntöisesti suoraan sovellettavaa oikeutta, niin EU-oikeuden periaatteiden mukaisesti EUT:n ratkaisut ovat sitovia. Vastaavia EUT:n ennakkoratkaisuja kansallisten toimenpiteiden soveltuvuudesta on tehty muun muassa kotieläiminä pidettävien sikaeläinten maantiekuljetusta koskevassa asiassa C-316/10 sekä tiedon antamista koskevaa velvollisuutta verkossa toimivien välityspalvelujen tarjoajan taloudellisesta tilanteesta asiassa C-663/22.

EUT on 12.4.2018 ennakkoratkaisuna päättänyt asiassa C-541/16 EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen kabotaasia koskevan sääntelyn kansallisen tarkentamisen nyt esitettyä vastaavalla tavalla olevan oikeasuhtaista ja suhteellisuusperiaatteen mukaista. Komission Tanskaa vastaan nostamassa kanteessa oli kyse SEUT 258 artiklaan perustuvasta jäsenyysoikeuksien noudattamatta jättämisestä. Komissio väitti kanteessaan, että asetuksen 2 artiklan 6 alakohdassa ja 8 artiklassa tarkoitettua kabotaasimatkan käsitettä on tulkittava siten, että sama kabotaasimatka voi käsittää useita kuormauspaikkoja, useita purkamispaikkoja taikka useita kuormaus- ja purkamispaikkoja. Asiassa Tanska kiisti komission puoltaman kabotaasimatkan käsitteen tulkinnan. Tanskan mukaan EU:n asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa säädetään yksinomaan, että samalla ajoneuvolla saadaan ajaa enintään kolme kabotaasimatkaa, mutta siinä ei tarkenneta kuormauspaikkojen ja purkamispaikkojen lukumäärää, jotka voivat sisältyä

samaan kabotaasimatkaan. EUT:n mukaan on selvää, että jäsenvaltiot voivat toteuttaa asetuksen täytäntöönpanotoimia, jos toimet eivät haittaa asetuksen välitöntä sovellettavuutta, eikä niillä peitellä sitä, että kyseessä on unionin oikeuden säädös, ja jos niissä täsmennetään kyseisessä asetuksessa jäsenvaltioille annetun harkintavallan käyttöä asetuksen säännöksissä asetetuissa rajoissa. EUT:n mukaan asetuksen 8 artiklan 2 kohdan lisäksi myös 2 artiklan 6 alakohdan kabotaasin määritelmää koskeva sanamuoto on yleinen tai epätasällinen. Asetuksen kabotaasia koskevan sääntelyn epätarkkuutta tukee se, että käsitettä kabotaasimatka tulkitaan eri tavoin eri jäsenvaltioissa. Vaikkei asetuksen 2 artiklan 6 alakohdassa ja sen 8 artiklassa sallita nimenomaisesti jäsenvaltioiden toteuttaa kansallisia täytäntöönpanotoimenpiteitä kabotaasiliikenteen osalta, niin EUT:n mukaan jäsenvaltiot voivat toteuttaa asetuksen kansallisia täytäntöönpanotoimenpiteitä, vaikkei siinä annetakaan sitä varten nimenomaisesti toimivaltaa.

Vastaavasti EUT on 16.10.2025 ennakkoratkaisuna päättänyt asiassa C-482/23 linja-autoliikenteen kabotaasia koskevan sääntelyn kansallisen tarkentamisen olevan nyt esitetyllä tavalla olevan oikeasuhtaista ja suhteellisuusperiaatteen mukaista. Komissio vaati kanteellaan EUT:ta toteamaan, että Tanska on jättänyt noudattamatta EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklan b alakohdan mukaisia jäsenyysvelvoitteitaan, koska se ei ole sallinut linja-autoilla harjoitettavaa kabotaasiliikennettä satunnaisliikenteen yhteydessä, ellei liikennettä harjoiteta enintään seitsemänä perättäisenä päivänä saman kalenterikuukauden aikana. Kabotaasiliikenteen määritelmä on 2 artiklan 7 kohdassa. Komissio esitti kanteessaan myös, että asetuksessa ei nimenomaisesti anneta jäsenvaltioille oikeutta toteuttaa kabotaasiliikennettä koskevia soveltamistoimia. Asiassa Tanska kiisti komission väitteen kabotaasiliikenteen enimmäiskeston rajoittamisesta seitsemään perättäiseen päivään saman kalenterikuukauden aikana. EUT:n mukaan siltä osin kuin asetuksen tiettyjen säännösten täytäntöönpano sitä edellyttää, jäsenvaltiot voivat toteuttaa sen soveltamistoimenpiteitä, jos toimet eivät haittaa asetuksen välitöntä sovellettavuutta, jos niillä ei peitellä sitä, että kyseessä on unionin oikeuden säädös, ja jos niissä täsmennetään kyseisessä asetuksessa jäsenvaltioille annetun harkintavallan käyttöä asetuksen säännöksissä asetetuissa rajoissa. EUT:n päätöksen mukaan Tanskan soveltama seitsemän päivän kabotaasijakson enimmäiskesto ei ylitä sitä, mikä on tarpeen EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi ja kuljetustoiminnan tilapäisyyden varmistamiseksi.

Liikenteen palveluista annetun lain 23 §:n 2 momenttiin ehdotettu tavaroiden kuormausten ja purkausten enimmäislukumäärien laskentamalli on vastaava Tanskan ja Ruotsin mallien kanssa. Tanskassa laskentamallia sovelletaan tieliikenneviranomaisen soveltamisohjeen (Guide on cabotage operations) mukaisesti. Ruotsissa vastaava laskentamalli on säädetty Euroopan talousalueen maantiekuljetuksia koskevassa asetuksessa (1998:786). Liikenteen palveluista annetun lain 23 §:n 3 momenttiin ehdotettu linja-autoliikenteen kabotaasin enimmäiskeston laskenta vastaa pääosin Tanskan mallia. Ainoa eroavaisuus on, että nyt ehdotetussa mallissa seitsemän perättäisen päivän enimmäiskesto laskettaisiin kalenterikuukauden sijaan aina 30 päivän ajanjaksolla. Linja-autoliikenteen kabotaasia saa Tanskassa harjoittaa enintään seitsemän perättäistä päivää kalenterikuukaudessa, joka perustuu viranomaisen soveltamisohjeeseen, joka löytyy Tanskan tieliikenneviranomaisen verkkosivuilta. Lisäksi linja-autoliikenteen kabotaasiin Tanskan tieliikenneviranomaisen myöntämä lupa, jota Suomessa ei vaadittaisi.

On myös huomioitava, että komissio on nyttemmin ohjeistanut jäsenvaltioita siitä, että ne voivat toteuttaa kabotaasiliikennettä tarkentavia kansallisia täytäntöönpanotoimia. Jäsenvaltiot voivat komission mukaan esimerkiksi rajoittaa lastaus- ja/tai purkupaikkojen määrää kabotaasiliikenteessä (ks. jakso 2.1 ja s. 7, jossa linkki komission ohjeisiin). Komission ohjeet

eivät ole oikeudellisesti sitovia, mutta toistaiseksi epätasälliseksi koettua EU-sääntelyä ei ole muutettu.

Edellä mainituilla perusteilla liikenteen palveluista annetun lain 23 §:ään ehdotettu kabotaasiliikenteen EU-määritelmiä tarkentava sääntely katsotaan mahdolliseksi. Laissa käytettäisiin EUT:n oikeasuhtaiseksi katsomaa kansallista liikkumavaraa tarkentavan sääntelyn antamisessa. Ehdotuksilla ei tavoitella tieliikenteen kabotaasin harjoittamista koskevan oikeuden rajoittamista. Lakiehdotuksella on tavoitteena parantaa kyseisten epätarkkojen EU-asetusten noudattamista ja niiden valvontaa. Tästä huolimatta, koska kyseessä on sallitun kabotaasiliikenteen määritelmiä tarkentava sääntely, ehdotukset ovat merkityksellisiä elinkeinovapauden kannalta ja niitä on arvioitava perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten näkökulmasta.

Laissa säädettäisiin ensinnäkin täsmällisesti siitä montako kuormaus- tai purkauspaikkaa kabotaasimatkan yhteen matkaan saisi tavaraliikenteessä sisältyä ja mikä on kabotaasiliikenteen päivinä laskettava enimmäiskesto linja-autoliikenteessä. Laissa viitattaisiin myös suoraan sovellettavaan EU-sääntelyyn, joka tulee sovellettavaksi yhdessä kansallisten säännösten kanssa. Tämän voidaan katsoa täyttävän vaatimukset lailla säätämisestä ja sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkarajaisuudesta. Sääntelyllä on myös perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta hyväksyttävä tavoite, koska sillä pyritään parantamaan kabotaasiliikennettä koskevan EU-sääntelyn noudattamista. Kuten EUT on päätöksissään todennut, niin missään kyseisistä säännöksistä ei määritetä sallittujen kuljetuspalvelujen tilapäisyyttä täsmällisesti niiden keston tai lukumäärän suhteen. Sääntely olisi ennakoitavampaa ensinnäkin kuljetusyrityksille, jotka pystyisivät suunnittelemaan toimintansa ja laskemaan sallitun kabotaasiliikenteen määrän. Lisäksi ehdotettu sääntely mahdollistaisi viranomaisvalvonnan, joka on koettu epätasällisen sääntelyn vuoksi erittäin haasteelliseksi. Sääntelyn voidaan katsoa täyttävän myös oikeasuhtaisuuden vaatimuksen, koska ehdotetut säännökset eivät käytännössä rajoita liikenteenharjoittajien oikeutta kabotaasin harjoittamiseen Suomessa. Kyseinen tarkentava sääntely ei ylitä sitä, mikä on tarpeen asetusten tavoitteiden saavuttamiseksi, eikä tarkentava sääntely estä tilapäisten palvelujen tarjoamista, vaan se pyrkii selkeyttämään kabotaasin tilapäisyyden käsitettä.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitettyjä kabotaasisääntelyä tarkentavia säännöksiä ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina.

12.2.2 Ajokokeen vastaanottaja

Esityksen 3. lakiehdotukseen ehdotetulla säännöksellä on tarkoitus vahvistaa jokaisen oikeus hankkia toimeentulonsa työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Säännös koskee myös oikeutta päästä julkiseen virkaan. Lisäksi siinä vahvistetaan yrittämisen vapauden periaate, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Yhtenä lähtökohtana on yksilön oma aktiivisuus toimeentulonsa hankkimisessa. Oikeus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjintäkieltoon sekä yleisiin nimitysperusteisiin.

Momentissa säädettyä oikeutta rajoittavat luonnollisesti eräät tosiasialliset seikat. Vapautta tehdä työsopimus tai tulla nimitetyksi virkaan rajoittavat tarjolla olevat työpaikat, työssä vaadittava koulutus, kokemus ja ammattitaito sekä julkisten virkojen kelpoisuusvaatimukset. Ammatin- ja elinkeinonharjoittajan valinnanmahdollisuuksia rajoittavat hänen kykynsä myydä tuotteitaan ja palveluksiaan niin, että hän voi hankkia toimeentulonsa.

Ajokorttidirektiivin liite IV sisältää vähimmäisvaatimukset käytännön ajokokeiden vastaanottajille. Jäsenvaltiot määrittävät kansallisesti mikä koulutus tai koulutusten yhdistelmä

täyttää ajokokeen vastaanottajan peruskoulutukselle ajokorttidirektiivistä tulevat vaatimukset. Direktiivin liite II määrittelee ajokokeiden vähimmäisvaatimukset ja pakolliset sisällöt, ja vaikuttaa näin epäsuorasti ajokokeen vastaanottajan ammattia koskeviin vaatimuksiin. Direktiivin liikkumavaraa on hyödynnetty kansallisesti ja ammatin sääntely ylittää osin direktiivin asettamat vähimmäisvaatimukset. Ehdotettavilla ajokokeen vastaanottajaa koskevilla säädösmuutoksilla turvattaisiin elinkeinovapautta. Tehtävään säädettyjen vaatimusten keventäminen helpottaa ammatin harjoittamisen aloittamista. Koulutusvaatimuksen huojentaminen yhdessä liikenneopettajalupaun liitetyn kahden vuoden voimassa oloa koskevan vaatimuksen poistamisen kanssa, vaikuttaisivat myönteisesti perustuslailla turvattuun oikeuteen harjoittaa elinkeinoa.

Muutosehdotus, jolla suullisten teoriakokeiden vastaanottaminen poistettaisiin ajokokeen vastaanottajalle säädetyistä tehtävistä, vaikuttaisi myönteisesti elinkeinovapauteen. Vaatimus viranomaisen myöntämästä luvasta työn, ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen merkitsee rajoitusta perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun elinkeinovapauteen. Muutoksella luvanvaraisuudesta luovuttaisiin osin ja tarkkarajaisesti. Luopuminen olisi tämän työtehtävän kohdalla perusteltua, sillä suullisen teoriakokeen vastaanottaminen ei edellytä sellaista osaamista, jota ajokokeen vastaanottajalle säädetyillä vaatimuksilla on pyritty varmistamaan.

Kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annettuun lakiin esitetyjä muutoksia ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina.

12.3 Hallinnolliset seuraamusmaksut

Esityksen 1. lakiehdotukseen sisältyy uusia tieliikenteen kabotaasirikkomuksiin ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyöntiin kohdistuvia seuraamusmaksuja lain 255 b ja 255 c §:ään. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 13 artiklan 2 kohdan ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat määrätä seuraamuksia muulle kuin jäsenvaltiosta olevalle liikenteenharjoittajalle, joka on rikkonut yhteisön lainsäädäntöä kabotaasiliikenteen yhteydessä kyseisen jäsenvaltion alueella, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rikosoikeudellista syytteen asettamista. Nämä seuraamukset on määrättävä syrjimättömyysperiaatetta noudattaen, ja ne voivat käsittää muun muassa varoituksen tai, vakavan rikkomuksen osalta, tilapäisen kabotaasiliikenteen harjoittamiskiellon sen vastaanottavan jäsenvaltion alueella, jossa rikkomus on tapahtunut. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 16 artiklan ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 27 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on hyväksyttävä niitä seuraamuksia, joita sovelletaan asetuksen säännösten rikkomiseen, koskevat säännöt, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet näiden sääntöjen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Asetusten seuraamuksia koskevat kirjaukset ovat tulkittavissa lähinnä yleislausekkeiksi, jotka jättävät seuraamusten määrittelyn kansalliselle tasolle. Asetukset edellyttävät sanamuotonsa mukaan seuraamuksista säätämistä, mutta jättävät seuraamukset muilta osin, kuten seuraamusten luonteen ja määrän ja sanktioitavien tekojen osalta, jäsenvaltion kansalliseen harkintaan, kunhan vilpittömän yhteistyön periaatteesta juontuvat unionioikeuden täytäntöönpanon yleiset vaatimukset täyttyvät (vastaavuus- ja tehokkuusperiaate sekä suhteellisuusperiaate (Asia C-382/09 kohta 44 ja 45)). Jäsenvaltioiden harkintavallassa on arvioida kansallisen oikeusjärjestelmän puitteissa, mihin säädöksen velvoitteisiin tulee liittää seuraamus, millaiset seuraamukset ovat aiheellisia ja mikä mahdollisten seuraamusmaksujen suuruus olisi. Silloin kun EU-säädös ei edellytä nimenomaan rahamääräisiä seuraamuksia, kansallisesti on mahdollista säätää myös muusta hallinnollisesta seuraamuksesta, kuten

huomautus, velvoittaminen toiminnan korjaamiseen, toiminnan kieltäminen tai uhkasakko, jos sitä pidetään kansallisesti kyseisestä rikkomuksesta riittävänä seuraamuksena. Nyt ehdotettu seuraamussääntely perustuu pääasiassa kansalliseen tarpeeseen, koska asetukset eivät edellytä seuraamusten säätämistä nimenomaan niiden artiklojen rikkomisesta, joihin nyt ehdotetaan liitettäväksi seuraamussääntely, eivätkä asetukset edellytä nimenomaan rahamääräisistä seuraamuksista säätämistä. Lisäksi siltä osin kuin 1. lakiehdotuksen 255 b §:ssä seuraamusmaksu-uhka ehdotetaan liitettäväksi saman lain 23 §:ään ehdotettujen säännösten rikkomiseen, sääntely on puhtaasti kansallista.

Seuraamusmaksujen määräämisestä, suuruudesta ja täytäntöönpanosta säädettäisiin lain 255 d §:ssä. Seuraamusmaksut määräisivät liikennettä valvovina viranomaisina poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos. Muutoksenhaun esiateena olisi maksun määränneelle viranomaiselle tehtävä oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen olisi mahdollista hakea muutosta hallintotuomioistuimelta. Maksu pantaisiin täytäntöön sakon täytäntöönpanosta annettujen säännösten mukaisesti. Esitettävä toimivaltaisen viranomaisen määräämä seuraamusmaksu olisi rikkomuksesta riippuen suuruudeltaan 3 000 euroa tai 6 000 euroa. Seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Hallinnollisten sanktioiden yleistä sallittavuutta on arvioitava sanktioihin soveltuvan arvioinnin lisäksi samalla tavalla kuin perusoikeuksien rajoittamista yleensäkin. Sovellettavaksi tulevat myös perustuslailliset hyvän hallinnon ja oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeet. Koska esitettävät hallinnolliset sanktiot rinnastuvat varallisuusrangaistuksiin, niillä on välitön yhteys myös perustuslain 15 §:n omaisuudensuojaperusoikeuteen. Siksi hallinnolliselta sanktiolta edellytetään lailla säätämisen lisäksi täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta sekä hyväksyttävyyttä ja suhteellisuusperiaatteen mukaisuutta. Seuraamuksia koskevaa sääntelyä on tarkasteltava erityisesti perustuslain 21 §:n oikeusturvaa koskevan perusoikeussääntelyn kannalta. Nyt esitetyssä hallinnollisia sanktioita koskevassa sääntelyssä olisi otettu huomioon perustuslakivaliokunnan hallinnollisia sanktioita koskeva lausuntokäytäntö. Nyt esitettävien hallinnollisen maksuseuraamuksen kaltaisia maksuja ei ole pidetty perustuslain 81 §:n mielessä sen enempää veroina kuin maksuinakaan vaan lainvastaisesta teosta määrättävinä sanktioluonteisina hallinnollisina seuraamuksina. Perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (ks. esim. PeVL 9/2018 vp, PeVL 2/2017 vp, s. 4–5, PeVL 14/2013 vp ja PeVL 17/2012 vp).

Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Näistä syistä laissa on täsmällisesti ja selkeästi säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (ks. esim. PeVL 9/2018 vp, PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp). Perustuslakivaliokunnan mukaan rikosoikeudellisen lainsäädännön yhteydessä kehitettyä niin sanottua avointa eli blankorangaistussääntelyä koskevat edellytykset koskevat myös hallinnollisia seuraamusmaksuja (PeVM 25/1994 vp, s. 8/I). Perustuslakivaliokunta on usein kiinnittänyt huomiotaan erityisesti myös siihen, että hallinnollisia sanktioita koskevan sääntelyn tulee olla oikeasuhtaista eli suhteellisuusperiaatteen mukaista (PeVL 15/2014 vp ja PeVL 17/2012 vp sekä siinä mainitut lausunnot). Oikeasuhtaisuuteen ovat liittyneet yleensä kysymykset lievien laiminlyöntien sanktioinnista (PeVL 58/2010 vp), seuraamusten porrastamisesta rikkomuksen vakavuuden perusteella (PeVL 11/2009 vp) ja seuraamusmaksun määräämättä jättämisestä (PeVL 12/2019 vp, s. 7). Valiokunnan mielestä myös sääntelyn

oikeasuhtaisuuden näkökulmasta on perusteltua, että seuraamusmaksuja koskevissa säännöksissä ilmenee nimenomaisesti niiden määräämisen olevan harkinnanvaraista. Valiokunta on myös käytännössään edellyttänyt, että viranomaisen harkinnan sanktion määräämättä jättämisestä tulee olla sidottua harkintaa siten, että seuraamusmaksu on jätettävä määräämättä laissa säädettyjen edellytysten täytyessä (PeVL 46/2021 vp, 17 kohta viittauksineen). Perustuslakivaliokunta on antanut seuraamusmaksujen oikeasuhtaisuuden arvioinnissa merkitystä myös sille, kohdistuvatko maksut luonnolliseen henkilöön (ks. PeVL 37/2021 vp; PeVL 15/2016 vp, s. 5).

Esityksessä säädettäisiin hallinnollisilta sanktioilta edellytettävien valtiosääntöoikeudellisten reunaehtojen valossa tarkkarajaisesti ja täsmällisesti niistä teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi sanktioitu rikkomuksina. Esitettävät sanktiot olisivat välttämättömät lain tavoitteet ja sääntelykokonaisuudella suojeltavat oikeushyvät erityisesti harmaan talouden torjunnan, työperäisen hyväksikäytön ehkäisemisen, reilun kilpailun ja liikenneturvallisuuden varmistamisen kannalta. Lain rikkominen sanktioitaisiin hallinnollisin seuraamusmaksuin tarkoituksenmukaisella ja suhteellisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla. Seuraamuksia voidaan pitää euromääräisesti kohtuullisina ja oikeusturvasta olisi sanktiota määrättäessä huolehdittu asianmukaisesti. Esitettävä uusi hallinnollinen sanktio lain rikkomisen seuraamuksena olisi liikenteenharjoittajalle määrättävä seuraamusmaksu, jolla sanktioitaisiin luvanvaraiseen henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen liittyvät rikkomukset. Seuraamusmaksuun valittu sääntelymalli vastaisi tieliikennelain liikennevirhemaksuja koskevaa tarkkarajaista ja täsmällistä mallia, sekä osin myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa sekä ajoneuvolaissa käytössä olevia malleja. Seuraamusmaksun perustuslainmukaisuutta on arvioitu laajasti uutta ajoneuvolakia koskevassa hallituksen esityksessä HE 177/2020 vp.

Ehdotetun seuraamusmaksusääntelyn tarkoituksena on varmistaa, että säännöksiä noudatetaan ja toiminnan harjoittamiselle asetetut velvoitteet täytetään. Sääntely edesauttaisi yleis- ja erityisestävyyttä. Niiden EU-asetusten velvoitteiden osalta, joihin on kansallisesti päädytty liittämään seuraamusmaksun määräämismahdollisuus, sekä 1. lakiehdotuksen 23 §:ään ehdotetun niitä täydentävän sääntelyn osalta ei valvonnan tehokkuuden ja toimivuuden kannalta voida lievempiä seuraamuksia pitää käytännössä mahdollisina tai riittävinä ottaen huomioon edellä mainitut hyväksyttävät tavoitteet. Esimerkiksi kabotaasin ajallinen ulottuvuus (vain päiviä) tekisi muista keinoista kömpelöitä ja käytännössä epätarkoituksenmukaisia. Liian alhainen sanktio ei myöskään toimi ennaltaehkäisevästi ja riittävänä kannustimena noudattaa asetusten velvoitteita.

Lähtökohtana seuraamusmaksusta säättämässä on riittävän yleis- ja myös erityisestävän vaikutuksen lisäksi maksun oikeasuhtaisuus. EU-asetukset eivät sisällä sääntelyä mahdollisten seuraamusmaksujen suuruudesta, vaan se kuuluu kansallisen liikkumavaran piiriin. Kabotaasisääntelyn rikkomisesta määrättyjen sakkorangaistusten keskimääräiset euromäärät eivät useinkaan täytä taloudellisen seuraamuksen oikeasuhtaisuuden vaatimusta suhteessa teosta saatuun rikoshyötyyn. Ehdotetut seuraamusmaksut on asetettu linjaan erityisesti pohjoismaisten verrokkimaiden (ks. jakso 5.2.1) kanssa, joilla on käytössä vastaavia seuraamuksia. Oikeasuhtaisuuden ja maksun suuruuden arvioimisen kannalta on olennaista, että niin sanotusta laittomasta kabotaasista saatavat taloudelliset hyödyt voivat olla kuljetusyritykselle merkittäviä. Lisäksi on tavallista, että laiminlyömällä kuljettajaluvan hankkiminen peitetään kuljettajien alipalkkausta tai työsuhteen ehtojen noudattamatta jättämisestä. Ehdotetut seuraamusmaksut on arvioitu kohtuulliseksi laittomasta toiminnasta saatuaan hyötyyn nähden. Tieliikenteen kabotaasirikkomus (255 b §) on luonteeltaan moitittavampi kuin kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönti (255 c §), joten niistä ehdotetaan eri suuruisia seuraamusmaksuja. Lain 255 b §:ssä säädetty seuraamusmaksu on

suuruudeltaan 6 000 euroa ja 255 c §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu 3 000 euroa. Maksut olisivat samansuuruisia kaikille liikenteenharjoittajille, koska rikkomuksista saatavat hyödyt ovat vastaavia. Lisäksi ehdotetut seuraamusmaksut määrättäisiin liikenteenharjoittajalle, ei esimerkiksi kuljettajalle. Seuraamusmaksua ei määrättäisi tilanteissa, joissa rikkomukset ovat vähäisiä tai joissa maksun määrääminen on kohtuutonta lain 255 d §:n 3 momentissa lueteltujen seikkojen perusteella. Viranomaisen harkinta olisi näissä tilanteissa sidottua harkintaa. Tällaisissa tapauksissa seuraamusmaksun sijaan toimivaltainen viranomainen voisi antaa huomautuksen.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa säädettäisiin laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti niistä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen ja saman lain 23 §:n 2 ja 3 momentin mukaisista teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi sanktioitu seuraamusmaksulla. Maksu kohdistuisi täsmällisesti liikenteenharjoittajaan. Ehdotetut pykälät seuraamusmaksusta täyttävät myös blankosääntelylle asetetut kriteerit. Niissä on täsmennetty, mistä EU-asetusten artikloiden säännösten rikkomisesta voidaan määrätä seuraamusmaksu, ja ne sisältäisivät asiallisen luonnehdinnan sanktioitavasta teosta. Myös maksun suuruudesta säädettäisiin täsmällisesti, koska maksu olisi euromääräinen, kiinteä maksu.

Perustuslakivaliokunta on todennut, että rahamäärältään suuri seuraamusmaksu korostaa oikeusturvalle asetettavia vaatimuksia (PeVL 14/2018 vp). Valiokunta on pitänyt ongelmallisena, jos euromäärältään suuria hallinnollisia seuraamuksia koskeva päätöksentekovalta keskittyy yhdelle virkamiehelle (PeVL 24/2018 vp). Seuraamusmaksun suuruus ei siten voi olla kovin korkea, jos sitä ei määrätä kollegiaalisessa päätöksentekomenettelyssä. Toimivalta määrätä seuraamusmaksu on lisäksi perusteltua osoittaa sellaiselle lainsäädännön noudattamisen valvontaa suorittavalle viranomaiselle, jolla on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevia seikkoja. Ehdotetut 3 000 euron ja 6 000 euron seuraamusmaksut määräisi viranomaisena poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos. Seuraamusmaksut eivät olisi niin huomattavia, että niistä tulisi määrätä kollegiaalisessa päätöksentekomenettelyssä. Esimerkiksi ajoneuvolain 193 §:ään (seuraamusmaksut) ja 195 §:n 3 momenttiin (liikennevirhemaksu päästömanipulaatiosta) sisältyy seuraamussääntelyä, joissa oikeushenkilölle määrättävät maksut voivat olla enintään 30 000 euroa. Niitä ei ole osoitettu kollegiaaliseseen päätöksentekomenettelyyn. Oikeusturvasta huolehdittaisiin mahdollisuudella vaatia oikaisua ja hakea muutosta.

Rikkomuksen syyksiluettavuuden edellytykseksi ehdotetaan tahallisuutta tai tuottamusta. Sanktiomaksuja koskeva sääntelyä ei ole välttämätöntä sitoa tahalliseen tai huolimattomaan suhtautumiseen. Toisin sanoen hallinnollisten seuraamusmaksujen suhteen tuottamuksesta riippumaton vastuu eli niin sanottu ankara vastuu on myös katsottu mahdolliseksi. Ankaraa vastuuta ei kuitenkaan ehdoteta tässä esityksessä, vaan perustana on perustuslakivaliokunnan tieliikennelain eduskuntakäsittelyn yhteydessä omaksuma kanta, jossa korostettiin sanktioidun käyttäytymisen kytkentää tahallisuuteen tai tuottamukseen. Tämän vuoksi näitä käsitteitä on tulkittava rikoslain 3 luvun 6 §:n tahallisuutta koskeva säännös ja 7 §:n tuottamusta koskeva säännös huomioon ottaen. Tulkintaa voidaan puoltaa sillä, että perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (esim. PeVL 46/2021 vp, 12 kohta, PeVL 21/2020 vp, s. 2, PeVL 9/2018 vp, s. 2–3, PeVL 2/2017 vp, s. 4–5 ja PeVL 14/2013 vp, s. 2/I).

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitettyjä hallinnollisia seuraamusmaksuja ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina.

12.4 Säättämisjärjestys

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Koska EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, ja koska ajokorttidirektiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 23, 24 ja 27 §, 36 §:n 3 momentin johdantokappale ja 1 kohta, 200 §:n 1 momentti, 255 a §:n otsikkoja 262 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 23 § laeissa 301/2018 ja 371/2019, 24 §, 200 §:n 1 momentti ja 262 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 60/2022, 27 § ja 36 §:n 3 momentin johdantokappale ja 1 kohta laissa 371/2019 sekä 255 a §:n otsikko laissa 88/2023, sekä *lisätään* lakiin uusi 255 b, 255 c ja 255 d § seuraavasti:

23 §

Tieliikenteen kabotaasin oikeudet ja ehdot

Oikeudesta harjoittaa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 2 artiklan 6 alakohdassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä ja siihen liittyvistä velvollisuuksista säädetään mainitun asetuksen III luvussa sekä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa.

Sovellettaessa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasiliikennettä koskevia säännöksiä, saa yhteen kabotaasimatkaan sisältyä ainoastaan joko:

- 1) yksi kuormauspaikka ja yksi purkauspaikka;
- 2) useita kuormauspaikkoja ja yksi purkauspaikka, jos purkaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn lopullisen kuorman vastaanottajan luona; tai
- 3) yksi kuormauspaikka ja useita purkauspaikkoja, jos kuormaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn alkuperäisen lähettäjän toimesta.

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä saa kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa linja-autolla enintään seitsemän perättäisen päivän ajan yhtäjaksoisesti 30 päivän ajanjaksolla.

24 §

Kansainväliseen yhdistettyyn tiekuljetukseen liittyvät oikeudet ja ehdot

ETA-valtioihin perustetuilla kuljetusyriyksillä, jotka täyttävät maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin ja jäsenvaltioiden välisille tavarankuljetusmarkkinoille pääsemisen edellytykset, on oikeus suorittaa kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen erottamattomasti kuuluvat maantiekuljetusosuudet silloinkin, kun niihin sisältyy Suomen ja ETA-valtion välisen rajan ylitys.

Jos kansainvälinen yhdistetty kuljetus suoritetaan toisen lukuun, rahtikirjassa on, sen lisäksi mitä muualla laissa säädetään, määriteltävä tarkasti rautatien kuormaus- ja purkausasemat rautatieosuudella, sisävesien laivaus- ja purkaussatamat sisävesiosuudella ja merenkulun laivaus- ja purkaussatamat merenkulkuosuudella. Nämä tiedot on merkittävä ennen kuljetusta ja ne on asema- tai satamaviranomaisten vahvistettava leimaamalla tai muulla siihen verrattavalla tavalla kyseisen rautateitse, sisävesitse tai meritse tapahtuvan kuljetusosuuden päätyttyä.

Jos kuljetuksia omaan lukuun suorittavalle yritykselle kuuluvaa perävaunua tai puoliperävaunua kuljettaa maantiekuljetuksen loppuosuudella toisen lukuun kuljetuksia suorittavan yrityksen vetoauto, kuljetuksesta ei vaadita 2 momentissa tarkoitettua rahtikirjaa, mutta kuljetuksesta on kuitenkin esitettävä muu asiakirja, josta ilmenee rautateitse, sisävesitse tai meritse suoritettu tai suoritettava matka.

Jos kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä tavarän lähettäjä suorittaa maantiekuljetuksen alkuosuuden omaan lukuunsa yhteisistä säännöistä harjoittaessa kansainvälistä liikennettä (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin 31962L2005 mukaisesti, tavarän vastaanottaja voi mainitussa direktiivissä säädetyistä määritelmästä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljettaakseen tavarat perille hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarän lähettäjä on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun.

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavarän lähettäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarän vastaanottaja on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun, katsotaan 3 momentissa mainitusta direktiivistä poiketen myös omaan lukuun tehdyksi kuljetukseksi, jos vastaanottaja suorittaa maantiekuljetuksen loppuosuuden omaan lukuunsa direktiivin mukaisesti.

Sen estämättä mitä yhdistetyistä kuljetuksista säädetään 19 §:n 2 kohdassa, yhdistettyihin kuljetuksiin sovelletaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasiliikennettä koskevia yleisiä periaatteita ja tämän lain 23 §:n 2 momentissa säädettyjä kabotaasimatkan ehtoja.

27 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimukset

Tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä on oltava tieliikenteessä ammattipätevyys, jos ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen vaaditaan C1-, C1E-, C-, CE-, D1-, D1E-, D- tai DE-luokan ajokortti tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti. Lisäksi hänen on täytettävä vähimmäisikää koskevat vaatimukset. Vaatimukset koskevat myös muun ETA-valtion kansalaista ja sellaisen muun maan kansalaista, joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana.

Kuljettajalla on oltava ammattipätevyyden lisäksi kuljettamaansa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää vastaava ajo-oikeus.

Tätä lakia sovelletaan myös traktorin ja muun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettajaan, jos vaatimuksena on kuorma- tai linja-auton ajokortti.

36 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutuskeskuksen opetushenkilöstö ja -välineet

Ajokorttilain 84 §:n 4 momentissa tarkoitettussa koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos:

1) opettaminen on osa liikenneopetusalan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;

200 §

Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

Sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisi-, tull- ja rajavartiomiehellä on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevista EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Edellä tarkoitettuja asiakirjoja on esitettävä poliisi-, tull- tai rajavartiomiehelle pyynnöstä tienvarsitarkastuksen aikana.

255 a §

Viittaus kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetussa laissa tarkoitettuun seuraamusmaksuun

255 b §

Tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasimatkojen lukumäärää, enimmäiskestoa, jäähdyttelyjaksoa tai selvien todisteiden esittämistä koskevia velvollisuuksia, taikka tämän lain 23 §:n 2 momentissa säädettyjä kabotaasimatkan ehtoja.

Seuraamusmaksu voidaan määrätä myös liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 23 §:n 3 momentissa säädettyjä linja-autoliikenteen kabotaasin ehtoja taikka velvollisuuden esittää EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 19 artiklassa tarkoitettujen säännöllisen liikenteen luvan, kuljetuskirjan tai ajopiirturin tietojen esittämistä koskevia velvollisuuksia liikenteen asianmukaisen hoitamisen varmistamiseksi.

255 c §

Kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden hankkia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklassa tarkoitetun kuljettajatodistuksen.

255 d §

Seuraamusmaksun määrääminen, suuruus ja täytäntöönpano

Poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos määräävät 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksun. Edellä 255 b §:ssä säädetty seuraamusmaksu on suuruudeltaan 6 000 euroa ja 255 c §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu 3 000 euroa.

Seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

262 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta;

1) harjoittaa ammattimaisesti henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa tai 16 §:n mukaista rekisteröitymistä tavaraliikenteessä tai kansainvälisen liikenteen tiekuljetuslupaa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa;

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

ajokorttilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 4 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohta, 9 §:n 2 momentti, 16 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti ja 57 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 9 §:n 2 momentti laissa 563/2020, 16 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti laissa 938/2018 sekä

lisätään lakiin väliaikaisesti uusi 4 a § sekä 7 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 1081/2012 ja 387/2018, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2—6 momentti siirtyvät 3—7 momentiksi, seuraavasti:

4 §

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

5) B, johon kuuluvat:

a) ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä;

b) vaihtoehtoisella polttoaineella kokonaan tai osittain toimivat ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 4 250 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä;

c) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg;

d) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 3 500 kg;

6) BE, johon kuuluvat:

a) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kg;

b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on vaihtoehtoisella polttoaineella kokonaan tai osittain toimiva B-luokan vetoauto, jonka kokonaismassa on enintään 4 250 kg sekä hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kg;

4 a §

Ajokorttiluokkaa koskeva poikkeus tavarankuljetuksessa

Edellä 4 §:ssä säädetyn estämättä kaksi vuotta aiemmin myönnetty B-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan vaihtoehtoisella polttoaineella kokonaan tai osittain toimivaa ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on enintään 4 250 kilogrammaa, edellyttäen että ajoneuvoa käytetään liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetulla tavaraliikenneluvalla tehtävissä tavarankuljetuksissa ilman perävaunua. Poikkeus koskee tavarankuljetuksia Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

B-luokkaan kuuluvaa 4 §:n 1 momentin 5 kohdan b alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa, ja BE-luokkaan kuuluvaa 4 §:n 1 momentin 6 kohdan b alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa vain, jos kyseinen ajo-oikeus on myönnetty ensimmäistä kertaa Suomessa tai toisessa EU-valtiossa tai ETA-valtiossa vähintään kaksi vuotta aiemmin.

9 §

Ajokorttiluvan hakeminen

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Edellä 7 §:n 5 momentissa tarkoitettua ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 5 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 2–4 momentissa, 68 a §:n 2 momentissa ja 97 §:n 3 momentissa tarkoitettujen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

1) on käytettävä ajaessaan silmälasia tai muita korjaavia linssejä, kuulolaitetta, alkolukkoa taikka proteesia tai muuta ortopedistä apuvälinettä, jos hän vain niitä käyttäen täyttää säädetyt terveystaamukset tai kykenee kuljettamaan ajoneuvoa;

2) kuljettamassa ajoneuvossa on oltava automaattivaihteisto, jollei 7 §:n 7 momentista muuta johdu, tai kuljettajantutkinnon vastaanottajan hyväksymät erityiset ajohallintalaitteet, joita käyttäen hän on kuljettajantutkinnon ajokokeessa tai käsittelykokeessa taikka poliisin määräämässä ajonäytteessä osoittanut kykenevänsä kuljettamaan ajoneuvoa;

53 §

Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen

Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe. Ajokokeeseen voi sisältyä erillinen käsittelykoe. Mopon ajokorttia suoritettaessa ajokokeeseen sisältyy pelkästään käsittelykoe. T-luokassa suoritetaan vain teoriakoe. Tutkinnossa, joka suoritetaan moottoripyörän ajokorttiluokan korottamiseksi 35 §:n 4 momentissa tarkoitettussa tapauksessa tai 7 §:n 5 momentissa tarkoitettua B-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi, suoritetaan vain ajokoe.

57 §

Ahvenanmaalla annettu ajokortti ja mopon ajolupa

Ajokortin uudistamisesta ja vaihtamisesta tässä laissa tarkoitettuun ajokorttiin sekä kuljettajien ajoterveyden valvonnasta on voimassa, mitä tässä laissa säädetään. AM-luokan ajokorttia vaihdettaessa ajokortti annetaan ilman 7 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja merkintöjä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 4 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohta, 7 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti, 16 §:n 1 momentti, 53 §:n 1 momentti ja 57 §:n 2 momentti tulevat kuitenkin voimaan vasta 26 päivänä marraskuuta 2027 ja sen 4 a § on voimassa 25 päivään marraskuuta 2027.

3.

Laki

kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 2 §:n 4 kohta, 7 c §:n 1 momentti ja 2 momentin 3 kohta, 7 d §:n 1 momentti ja 7 i §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 2 §:n 4 kohta laissa 549/2023, 7 c §:n 1 momentti ja 2 momentin 3 kohta sekä 7 d §:n 1 momentti laissa 970/2018 sekä 7 i §:n 1 momentti laissa 73/2015, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

4) *ajokokeen vastaanottajalla* sitä, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita;

7 c §

Ajokokeiden vastaanottajan ammattitaito

Kuljettajantutkinnon ajokokeiden vastaanottajan ammattitaito edellyttää, että hänellä on tehtävässä tarvittavat ajamiseen ja sen arviointiin, käytössä oleviin opetussuunnitelmiin, omaan ajotaitoon, asiakaspalveluun, taloudelliseen, ympäristöystävälliseen ja muuten vastuulliseen ajamiseen sekä ajoneuvotekniikkaan ja -fysiikkaan liittyvät tiedot, taidot ja osaaminen.

B-, C1- ja C-luokan sekä AM-luokan kevyiden nelipyörien ajokokeiden vastaanottajan vähimmäisvaatimuksena on, että:

3) hänellä on liikenneopettajalupa;

7 d §

Ajokokeen vastaanottajan peruskoulutus

Ajokokeen vastaanottajan 7 c §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettuna peruskoulutuksena on liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan tutkinnon osan suorittaminen. Tutkinnon osan on täytettävä ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY liitteen IV 3.1.1, 3.2.1 ja 3.2.2 kohdan vaatimukset.

7 i §

Harjoittelu kuljettajantutkintotoimintaa hoitavassa yrityksessä

Edellä 7 d §:n 1 momentissa tarkoitettua liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon tutkinnon osaa opiskeleva voi harjoitella kuljettajantutkintotoimintaa hoitavassa yrityksessä, jos hänellä on ajokorttilaissa tarkoitettu opetusharjoittelulupa. Opetusharjoittelulupa ja sen myöntämiseen sovelletaan ajokorttilakia, jollei jäljempänä toisin säädetä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 23 kohta,
sellaisena kuin se on laissa 416/2025, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään seuraavien rangaistusluonteisten hallinnollisten seuraamusten
täytäntöönpanosta:

23) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitettu
seuraamusmaksu ja 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 5.3.2026

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 23, 24 ja 27 §, 36 §:n 3 momentin johdantokappale ja 1 kohta, 200 §:n 1 momentti, 255 a §:n otsikko ja 262 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 23 § laeissa 301/2018 ja 371/2019, 24 §, 200 §:n 1 momentti ja 262 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 60/2022, 27 § ja 36 §:n 3 momentin johdantokappale ja 1 kohta laissa 371/2019 sekä 255 a §:n otsikko laissa 88/2023, sekä *lisätään* lakiin uusi 255 b ja 255 c § ja 255 d § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

23 §

23 §

*Kansainväliseen yhdistettyyn tiekuljetukseen
liittyvät oikeudet*

Tieliikenteen kabotaasin oikeudet ja ehdot

ETA-valtioihin perustetuilla kuljetusyrityksillä, jotka täyttävät maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin ja jäsenvaltioiden välisille tavarankuljetusmarkkinoille pääsemisen edellytykset, on oikeus suorittaa kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen erottamattomasti kuuluvat maantiekuljetusosuudet silloinkin, kun niihin sisältyy Suomen ja ETA-valtion välisen rajan ylitys.

Oikeudesta harjoittaa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 2 artiklan 6 alakohdassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä ja siihen liittyvistä velvollisuuksista säädetään mainitun asetuksen III luvussa sekä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa.

Sovellettaessa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasiliikennettä koskevia säännöksiä, yhteen kabotaasimatkaan saa sisältyä ainoastaan joko:

1) yksi kuormauspaikka ja yksi purkauspaikka;

2) useita kuormauspaikkoja ja yksi purkauspaikka, jos purkaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn lopullisen kuorman vastaanottajan luona; tai

3) yksi kuormauspaikka ja useita purkauspaikkoja, jos kuormaus tapahtuu rahtikirjaan merkityn alkuperäisen lähettäjän toimesta.

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 15 artiklassa tarkoitettua

kabotaasiliikennettä saa kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa linja-autolla enintään seitsemän perättäisen päivän ajan yhtäjaksoisesti 30 päivän ajanjaksolla.

24 §

Kansainvälisen yhdistetyn tiekuljetuksen suorittamisen ehdot

(uusi)

Jos kansainvälinen yhdistetty kuljetus suoritetaan toisen lukuun, kuljetusasiakirjassa on, sen lisäksi mitä muualla laissa säädetään, määriteltävä tarkasti rautatien kuormaus- ja purkausasemat rautatieosuudella, sisävesien laivaus- ja purkaussatamat sisävesiosuudella ja merenkulun laivaus- ja purkaussatamat merenkulkuosuudella. Nämä tiedot on merkittävä ennen kuljetusta ja ne on asematai satamaviranomaisten vahvistettava leimaamalla tai muulla siihen verrattavalla tavalla kyseisen rautateitse, sisävesitse tai meritse tapahtuvan kuljetusosuuden päätyttyä.

Jos kuljetuksia omaan lukuun suorittavalle yritykselle kuuluvaa perävaunua tai puoliperävaunua kuljettaa maantiekuljetuksen loppuosuudella toisen lukuun kuljetuksia suorittavan yrityksen vetoauto, kuljetuksesta ei vaadita 1 momentissa tarkoitettua asiakirjaa, mutta kuljetuksesta on kuitenkin esitettävä muu asiakirja, josta ilmenee rautateitse, sisävesitse tai meritse suoritettu tai suoritettava matka.

Jos kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä tavarán lähettäjä suorittaa maantiekuljetuksen alkuosuuden omaan lukuunsa *siten kuin* yhteisistä säännöistä

24 §

Kansainväliseen yhdistettyyn tiekuljetukseen liittyvät oikeudet ja ehdot

ETA-valtioihin perustetuilla kuljetusyrityksillä, jotka täyttävät maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin ja jäsenvaltioiden välisille tavarankuljetusmarkkinoille pääsemisen edellytykset, on oikeus suorittaa kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen erottamattomasti kuuluvat maantiekuljetusosuudet silloinkin, kun niihin sisältyy Suomen ja ETA-valtion välisen rajan ylitys.

Jos kansainvälinen yhdistetty kuljetus suoritetaan toisen lukuun, *rahtikirjassa* on, sen lisäksi mitä muualla laissa säädetään, määriteltävä tarkasti rautatien kuormaus- ja purkausasemat rautatieosuudella, sisävesien laivaus- ja purkaussatamat sisävesiosuudella ja merenkulun laivaus- ja purkaussatamat merenkulkuosuudella. Nämä tiedot on merkittävä ennen kuljetusta ja ne on asematai satamaviranomaisten vahvistettava leimaamalla tai muulla siihen verrattavalla tavalla kyseisen rautateitse, sisävesitse tai meritse tapahtuvan kuljetusosuuden päätyttyä.

Jos kuljetuksia omaan lukuun suorittavalle yritykselle kuuluvaa perävaunua tai puoliperävaunua kuljettaa maantiekuljetuksen loppuosuudella toisen lukuun kuljetuksia suorittavan yrityksen vetoauto, kuljetuksesta ei vaadita 2 momentissa tarkoitettua *rahtikirjaa*, mutta kuljetuksesta on kuitenkin esitettävä muu asiakirja, josta ilmenee rautateitse, sisävesitse tai meritse suoritettu tai suoritettava matka.

Jos kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä tavarán lähettäjä suorittaa maantiekuljetuksen alkuosuuden omaan lukuunsa yhteisistä säännöistä harjoitettaessa

harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin 31962L2005 (*maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun*) mukaisesti säädetään, tavaravastaanottaja voi direktiivissä säädetystä määritelmästä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljettaakseen tavarat perille hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavaravälittäjä on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun.

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavaravälittäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavaravastaanottaja on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun, katsotaan 3 momentissa mainitusta direktiivistä poiketen myös omaan lukuun tehdyksi kuljetukseksi, jos vastaanottaja suorittaa maantiekuljetuksen loppuosuuden omaan lukuunsa direktiivin mukaisesti.

Sen estämättä mitä yhdistetyistä kuljetuksista säädetään 19 §:n 2 kohdassa, yhdistettyihin kuljetuksiin sovelletaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasiliikenteen yleisiä periaatteita.

27 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan
ammattipätevyysvaatimukset*

Tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä on oltava tieliikenteessä ammattipätevyys. Lisäksi hänen on täytettävä vähimmäisikää koskevat vaatimukset. Vaatimukset koskevat myös muun ETA-valtion kansalaista ja sellaisen muun maan kansalaista, joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen

kansainvälistä liikennettä (*maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun*) annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin 31962L2005 mukaisesti, tavaravastaanottaja voi *mainitussa* direktiivissä säädetystä määritelmästä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljettaakseen tavarat perille hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavaravälittäjä on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun.

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavaravälittäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavaravastaanottaja on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun, katsotaan 3 momentissa *mainitussa direktiivissä säädetystä* poiketen myös omaan lukuun tehdyksi kuljetukseksi, jos vastaanottaja suorittaa maantiekuljetuksen loppuosuuden omaan lukuunsa direktiivin mukaisesti.

Sen estämättä mitä 19 §:n 2 kohdassa säädetään yhdistetyistä kuljetuksista säädetään, yhdistettyihin kuljetuksiin sovelletaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasiliikennettä koskevia yleisiä periaatteita ja tämän lain 23 §:n 2 momentissa säädettyjä kabotaasimatkan ehtoja.

27 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan
ammattipätevyysvaatimukset*

Tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä on oltava tieliikenteessä ammattipätevyys, jos ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen vaaditaan CI-, CIE-, C-, CE-, DI-, DIE-, D- tai DE-luokan ajokortti tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti. Lisäksi hänen on täytettävä vähimmäisikää koskevat

tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana.

Kuorma- tai linja-auton kuljettajalla on oltava ammattipätevyyden lisäksi kuljettamaansa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää vastaava ajo-oikeus.

Tätä lakia sovelletaan myös traktorin ja muun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettajaan, jos vaatimuksena on kuorma- tai linja-auton ajokortti.

36 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutuskeskuksen opetushenkilöstö ja -välineet

Ajokorttilain (386/2011) 84 §:n 4 momentissa tarkoitetussa koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos;

1) opettaminen on osa liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;

200 §

Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

Sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevista EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen

vaatimukset. Vaatimukset koskevat myös muun ETA-valtion kansalaista ja sellaisen muun maan kansalaista, joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana.

Kuljettajalla on oltava ammattipätevyyden lisäksi kuljettamaansa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää vastaava ajo-oikeus.

Tätä lakia sovelletaan myös traktorin ja muun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettajaan, jos vaatimuksena on kuorma- tai linja-auton ajokortti.

36 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutuskeskuksen opetushenkilöstö ja -välineet

Ajokorttilain (386/2011) 84 §:n 4 momentissa tarkoitetussa koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos:

1) opettaminen on osa liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;

200 §

Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

Sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevista EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin

Voimassa oleva laki

Ehdotus

käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

sähköisesti. Edellä tarkoitetut asiakirjat on esitettävä poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitokselle pyynnöstä tienvarsitarkastuksen aikana.

255 a §

255 a §

Seuraamusmaksu

Viittaus kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetussa laissa tarkoitettuun seuraamusmaksuun

(uusi)

255 b §

Tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasimatkojen lukumäärää, enimmäiskestoja, jäädyttelyjaksoja tai selvien todisteiden esittämistä koskevia velvollisuuksia taikka tämän lain 23 §:n 2 momentissa säädettyjä kabotaasimatkan ehtoja.

Seuraamusmaksu voidaan määrätä myös liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 23 §:n 3 momentissa säädettyjä linja-autoliikenteen kabotaasin ehtoja taikka velvollisuuden esittää EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 19 artiklassa tarkoitettujen säännöllisen liikenteen luvan, kuljetuskirjan tai ajopiirturin tietojen esittämistä koskevia velvollisuuksia liikenteen asianmukaisen hoitamisen varmistamiseksi.

(uusi)

255 c §

Kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden

Voimassa oleva laki

Ehdotus

hankkia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklassa tarkoitetun kuljettajatodistuksen.

(uusi)

255 d §

Seuraamusmaksun määrääminen, suuruus ja täytäntöönpano

Poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos määräävät 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitetun seuraamusmaksun.

Edellä 255 b §:ssä säädetty seuraamusmaksu on suuruudeltaan 6 000 euroa ja 255 c §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu 3 000 euroa.

Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

262 §

262 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa tai 16 §:n mukaista rekisteröitymistä tavaraliikenteessä tai kansainvälisen liikenteen kuljetuslupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti taikka kuljettaa ammattimaisesti tavaroita tiellä 24 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuusosuuksien säännösten vastaisesti,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta:

1) harjoittaa ammattimaisesti henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa tai 16 §:n mukaista rekisteröitymistä tavaraliikenteessä tai kansainvälisen liikenteen tiekuljetuslupaa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa;

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa

Voimassa oleva laki

rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Ehdotus

rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

ajokorttilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 4 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohta, 9 §:n 2 momentti, 16 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti ja 57 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 9 §:n 2 momentti laissa 563/2020, 16 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti laissa 938/2018 sekä

lisätään lakiin väliaikaisesti uusi 4 a § sekä 7 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 1081/2012 ja 387/2018, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2—6 momentti siirtyvät 3—7 momentiksi, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

4 §

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

- 5) B, johon kuuluvat:
- a) ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä;
 - b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg;
 - c) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 3 500 kg;
 - 6) BE, johon kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kg;

Ehdotus

4 §

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

- 5) B, johon kuuluvat:
- a) ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä;
 - b) vaihtoehtoisella polttoaineella kokonaan tai osittain toimivat ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 4 250 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä;
 - c) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg;
 - d) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 3 500 kg;
 - 6) BE, johon kuuluvat:
- a) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kg;

b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on vaihtoehtoisella polttoaineella kokonaan tai osittain toimiva B-luokan vetoauto, jonka kokonaismassa on enintään 4 250 kg sekä hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kg;

(uusi)

4 a §

Ajokorttiluokkaa koskeva poikkeus tavarankuljetuksessa

Edellä 4 §:ssä säädetyn estämättä kaksi vuotta aiemmin myönnetty B-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan vaihtoehtoisella polttoaineella kokonaan tai osittain toimivaa ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on enintään 4 250 kilogrammaa, edellyttäen että ajoneuvoa käytetään liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetulla tavaraliikenneluvalla tehtävissä tavarankuljetuksissa ilman perävaunua. Poikkeus koskee tavarankuljetuksia Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

7 §

7 §

*Ajo-oikeuden laajuus**Ajo-oikeuden laajuus*

(uusi)

B-luokkaan kuuluvaa 4 §:n 1 momentin 5 kohdan b alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa, ja BE-luokkaan kuuluvaa 4 §:n 1 momentin 6 kohdan b alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa vain, jos kyseinen ajo-oikeus on myönnetty ensimmäistä kertaa Suomessa tai toisessa EU-valtiossa tai ETA-valtiossa vähintään kaksi vuotta aiemmin.

9 §

9 §

*Ajokorttiluvan hakeminen**Ajokorttiluvan hakeminen*

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan

ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 5 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.

ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Edellä 7 §:n 5 momentissa tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 5 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 2–4 momentissa, 68 a §:n 2 momentissa ja 97 §:n 3 momentissa tarkoitettujen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

1) on käytettävä ajaessaan silmälasia tai muita korjaavia linssejä, kuulolaitetta, alkulukkoa taikka proteesia tai muuta ortopedistä apuvälinettä, jos hän vain niitä käyttäen täyttää säädetyt terveystaamimukset tai kykenee kuljettamaan ajoneuvoa;

2) kuljettamassa ajoneuvossa on oltava automaattivaihteisto, jollei 7 §:n 6 momentista muuta johdu, tai kuljettajantutkinnon vastaanottajan hyväksymät erityiset ajohallintalaitteet, joita käyttäen hän on kuljettajantutkinnon ajokokeessa tai käsittelykokeessa taikka poliisin määräämässä ajonäytteessä osoittanut kykenevänsä kuljettamaan ajoneuvoa;

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 2–4 momentissa, 68 a §:n 2 momentissa ja 97 §:n 3 momentissa tarkoitettujen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

1) on käytettävä ajaessaan silmälasia tai muita korjaavia linssejä, kuulolaitetta, alkulukkoa taikka proteesia tai muuta ortopedistä apuvälinettä, jos hän vain niitä käyttäen täyttää säädetyt terveystaamimukset tai kykenee kuljettamaan ajoneuvoa;

2) kuljettamassa ajoneuvossa on oltava automaattivaihteisto, jollei 7 §:n 7 momentista muuta johdu, tai kuljettajantutkinnon vastaanottajan hyväksymät erityiset ajohallintalaitteet, joita käyttäen hän on kuljettajantutkinnon ajokokeessa tai käsittelykokeessa taikka poliisin määräämässä ajonäytteessä osoittanut kykenevänsä kuljettamaan ajoneuvoa;

53 §

Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen

Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe. Ajokokeeseen voi sisältyä erillinen käsittelykoe. Mopon ajokorttia suoritettaessa

53 §

Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen

Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe. Ajokokeeseen voi sisältyä erillinen käsittelykoe. Mopon ajokorttia suoritettaessa

ajokokeeseen sisältyy pelkästään käsittelykoe. T-luokassa suoritetaan vain teoriakoe. Tutkinnossa, joka suoritetaan moottoripyörän ajokorttiluokan korottamiseksi 35 §:n 4 momentissa tarkoitettussa tapauksessa tai 7 §:n 4 momentissa tarkoitettun B-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi, suoritetaan vain ajokoe.

ajokokeeseen sisältyy pelkästään käsittelykoe. T-luokassa suoritetaan vain teoriakoe. Tutkinnossa, joka suoritetaan moottoripyörän ajokorttiluokan korottamiseksi 35 §:n 4 momentissa tarkoitettussa tapauksessa tai 7 §:n 5 momentissa tarkoitettun B-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi, suoritetaan vain ajokoe.

57 §

Ahvenanmaalla annettu ajokortti ja mopon ajolupa

57 §

Ahvenanmaalla annettu ajokortti ja mopon ajolupa

Ajokortin uudistamisesta ja vaihtamisesta tässä laissa tarkoitettuun ajokorttiin sekä kuljettajien ajoterveyden valvonnasta on voimassa, mitä tässä laissa säädetään. AM-luokan ajokorttia vaihdettaessa ajokortti annetaan ilman 6 §:n 2 momentin 2 kohdan a alakohdassa ja 7 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja merkintöjä.

Ajokortin uudistamisesta ja vaihtamisesta tässä laissa tarkoitettuun ajokorttiin sekä kuljettajien ajoterveyden valvonnasta on voimassa, mitä tässä laissa säädetään. AM-luokan ajokorttia vaihdettaessa ajokortti annetaan ilman 7 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja merkintöjä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 4 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohta, 7 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti, 16 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti ja 57 §:n 2 momentti tulevat kuitenkin voimaan vasta 26 päivänä marraskuuta 2027 ja sen 4 a § on voimassa 25 päivään marraskuuta 2027.

3.

Laki

kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 2 §:n 4 kohta, 7 c §:n 1 momentti ja 2 momentin 3 kohta, 7 d §:n 1 momentti ja 7 i §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 2 §:n 4 kohta laissa 549/2023, 7 c §:n 1 momentti ja 2 momentin 3 kohta sekä 7 d §:n 1 momentti laissa 970/2018 sekä 7 i §:n 1 momentti laissa 73/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

4) *ajokokeen vastaanottajalla* sitä, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita;

4) *ajokokeen vastaanottajalla* sitä, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita;

7 c §

7 c §

Ajokokeiden vastaanottajan ammattitaito

Ajokokeiden vastaanottajan ammattitaito

Kuljettajantutkinnon ajokokeiden ja suullisten teoriakokeiden vastaanottajan ammattitaito edellyttää, että hänellä on tehtävässä tarvittavat ajamiseen ja sen arviointiin, käytössä oleviin opetussuunnitelmiin, omaan ajotaitoon, asiakaspalveluun, taloudelliseen, ympäristöystävälliseen ja muuten vastuulliseen ajamiseen sekä ajoneuvotekniikkaan ja -fysiikkaan liittyvät tiedot, taidot ja osaaminen.

B-, C1- ja C-luokan sekä AM-luokan kevyiden nelipyörien ajokokeiden vastaanottajan vähimmäisvaatimuksena on, että:

3) hänellä on liikenneopettajalupa, joka on ollut voimassa vähintään kaksi vuotta;

Kuljettajantutkinnon ajokokeiden vastaanottajan ammattitaito edellyttää, että hänellä on tehtävässä tarvittavat ajamiseen ja sen arviointiin, käytössä oleviin opetussuunnitelmiin, omaan ajotaitoon, asiakaspalveluun, taloudelliseen, ympäristöystävälliseen ja muuten vastuulliseen ajamiseen sekä ajoneuvotekniikkaan ja -fysiikkaan liittyvät tiedot, taidot ja osaaminen.

B-, C1- ja C-luokan sekä AM-luokan kevyiden nelipyörien ajokokeiden vastaanottajan vähimmäisvaatimuksena on, että:

3) hänellä on liikenneopettajalupa;

7 d §

Ajokokeen vastaanottajan peruskoulutus

Ajokokeen vastaanottajan 7 c §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettuna peruskoulutuksena on liikenneopettajan erikoisammattitutkinto ja sen ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan tutkinnon osan suorittaminen. Tutkinnon osan on täytettävä ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY liitteen IV 3.1.1, 3.2.1 ja 3.2.2 kohdan vaatimukset.

7 i §

Harjoittelu kuljettajantutkintotoimintaa hoitavassa yrityksessä

Edellä 7 d §:n 1 momentissa tarkoitettua liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon tutkinnon osaa opiskeleva voi harjoitella kuljettajantutkintotoimintaa hoitavassa yrityksessä, jos hänellä on ajokorttilaissa tarkoitettu opetusharjoittelulupa. Opetusharjoittelulupa ja sen myöntämiseen sovelletaan ajokorttilakia, jollei jäljempänä toisin säädetä.

7 d §

Ajokokeen vastaanottajan peruskoulutus

Ajokokeen vastaanottajan 7 c §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettuna peruskoulutuksena on liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan tutkinnon osan suorittaminen. Tutkinnon osan on täytettävä ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY liitteen IV 3.1.1, 3.2.1 ja 3.2.2 kohdan vaatimukset.

7 i §

Harjoittelu kuljettajantutkintotoimintaa hoitavassa yrityksessä

Edellä 7 d §:n 1 momentissa tarkoitettua liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon tutkinnon osaa opiskeleva voi harjoitella kuljettajantutkintotoimintaa hoitavassa yrityksessä, jos hänellä on ajokorttilaissa tarkoitettu opetusharjoittelulupa. Opetusharjoittelulupa ja sen myöntämiseen sovelletaan ajokorttilakia, jollei jäljempänä toisin säädetä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

4.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 23 kohta, sellaisena kuin se on laissa 416/2025, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään seuraavien
rangaistusluonteisten hallinnollisten
seuraamusten täytäntöönpanosta:

23) liikenteen palveluista annetun lain
(320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu
liikennevirhemaksu;

Tässä laissa säädetään seuraavien
rangaistusluonteisten hallinnollisten
seuraamusten täytäntöönpanosta:

23) liikenteen palveluista annetun lain
(320/2017) 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitettu
seuraamusmaksu ja 268 §:ssä tarkoitettu
liikennevirhemaksu;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20