



Valtioneuvoston asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen 7 §:n muuttamisesta

1. Esitys

Esitetään, että valtioneuvosto hyväksyisi ehdotuksen valtioneuvoston asetukseksi ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen 7 §:n muuttamisesta. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin poikkeus kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen tavaraliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä, jonka käyttövoimana on sähkö, maakaasu tai nestekaasu, ja jonka suurin sallittu massa on enintään 4,25 tonnia ja jota käytetään enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta.

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 toukokuuta 2026.

2. Asian tausta ja keskeinen lainsäädäntö

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman ”Vahva ja välittävä Suomi” mukaisesti hallitus sitoutuu purkamaan kautensa aikana vähintään 300 yrityksiä ja kansalaisia haittaavaa normia. Kansalliset poikkeukset ajo- ja lepoaikoihin on tunnistettu yhtenä tällaisena normina.

Ajo- ja lepoaikapoikkeusta koskeva asetusmuutos liittyy hallitukseen esitykseen HE 19/2026 vp laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (säädöshanketunniste: LVM029:00/2025), joka on parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä. Hallituksen esityksessä ehdotetaan poikkeusta ajokorttilakiin (386/2011), minkä mukaisesti vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevaa N2-ajoneuvoluokan kevyttä tavaraliikenteen kuorma-autoa (3,5–4,25 tonnia) saisi 1.5.2026 alkaen kuljettaa B-luokan ajo-oikeudella ilman ammattipätevyysvaatimusta. Asetusmuutos kytkeytyy kyseiseen muutokseen (väliaikainen säännös 4 a § voimaan 1.5.2026, ja uusi säännös tuleva 4 § voimaan 26.11.2027) vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen kuljettamisesta.

Valtioneuvoston asetuksessa ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä (507/2018) säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006, jäljempänä *ajo- ja lepoaika-asetus*, 13 artiklan mukaisista kansallisista poikkeuksista kuljettajien ajo- ja lepoaikoihin.

Tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 165/2014, jäljempänä *ajopiirturiasetus*.



Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 43 §:n 4 momentin mukaisesti valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta.

3. Valmistelu

Asetusluonnos on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun tukena on hyödynnetty työ- ja elinkeinoministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston, Poliisihallituksen, Tullin, Rajavartiolaitoksen sekä työsuojeluviranomaisen asiantuntemusta. Myös Euroopan komission ajo- ja lepoaikainsäädännöstä vastaavan virkamiehen kanssa järjestettiin tapaaminen uusien mahdollisten poikkeusten käyttöönnotosta. Nyt esitetty poikkeus sai hyväksynnän komissiolta.

Asetusehdotus oli lausuttavana lausuntopalvelu.fi-palvelussa xx.x.-xx.x.2026. Lausuntoaika oli poikkeuksellisesti neljä viikkoa, koska asetusmuutos on tarkoitus saada voimaan yhdessä hallituksen esityksessä HE 19/2026 vp ehdotetun ajokorttilain muutoksen kanssa. Hallituksen esityksen antaminen eduskunnalle myöhästyi kuudella viikolla alkuperäisestä aikataulusta. Lausuntoja saatiin yhteensä xx.

4. Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on edistää puhdasta siirtymää maanteiden tavaraliikenteessä mahdollistamalla poikkeamisen ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta kuljettaessa sähkö- tai kaasukäyttöisiä kevyitä N2-ajoneuvoluokan kuorma-autoja.

Sähkö- tai kaasukäyttöisiin kevyisiin kuorma-autoihin nähdään perusteltuna ajopiirturin käyttöä koskeva poikkeus. Tällaisten ajoneuvojen käyttöä pyritään edistämään saattamalla niitä vastaavalle vaatimustasolle N1-ajoneuvoluokan dieselpakettiautojen kanssa. Monet ajoneuvovalmistajat ovat rakentaneet sähkö- tai kaasukäyttöiset pakettiautot N1-ajoneuvoluokan suurten dieselpakettiautojen rungolle, joka nostaa tällaisten ajoneuvojen kokonaismassan yli 3,5 tonnin.

5. Asetuksen sisältö ja perustelut

7 §. Poikkeukset ajopiirturin käytöstä. Asetuksen 7 §:n 1 momentin uudeksi 15 kohdaksi ehdotetaan ajopiirturin käyttöpoikkeusta tavaraliikenteessä käytettävään ajoneuvoon tai ajoneuvoyhdistelmään, jonka käyttövoimana on sähkö, maakaasu tai nestekaasu, ja jonka suurin sallittu massa on enintään 4,25 tonnia ja jota käytetään enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta..

Ehdotus perustuu ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 kohdan f alakohtaan. Asetuksen 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti jäsenvaltio voi omalla alueellaan tai, kyseisen jäsenvaltion suostumuksella, toisen jäsenvaltion alueella myöntää yksittäistapauksittain asettamiensa edellytysten mukaisesti poikkeuksia 5–9 artiklan säännöksistä seuraavanlaisilla ajoneuvoilla harjoitettavaan liikenteeseen, jos tällaiset poikkeukset eivät vaaranna asetuksen 1 artiklassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Asetuksen 13 artiklan 1 kohdan f alakohdan mukaisesti jäsenvaltio voi vapauttaa ajo- ja lepoajoista tavaraliikenteessä käytettävät ajoneuvot, joiden käyttövoimana on maa- tai nestekaasu taikka sähkövoima ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu



tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on enintään 7,5 tonnia ja joita käytetään enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta.

Ehdotukseen valikoitui kyseistä poikkeusta hyödyntävän ajoneuvon tai yhdistelmän kokonaismassan enimmäisrajaksi 4,25 tonnia. Valmistelun aikana arvioitiin kyseisen painorajan olevan tarkoituksenmukainen raja, jossa poikkeuksen hyödyntämistä koskevat tavoitteet, liikenneturvallisuus sekä valvonta huomioidaan riittävällä tavalla. Ehdotus on linjassa ehdotuksen kanssa, joka liittyy B-luokan ajo-oikeuteen ilman ammattipätevyysvaatimusta, kun kuljetetaan tavaraa vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevalla ajoneuvolla. Lisäksi EU:ssa on parhaillaan valmisteilla niin kutsutun autoteollisuuspaketin aloitteet, jonka yhteydessä on ehdotettu poikkeusta ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklaan, jossa raja on tehty enintään 4,25 tonnin sähkökäyttöiseen ajoneuvoon tai yhdistelmään.

Vaikka tällaisten ajoneuvojen kuljettajat vapautuvat ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta, kuljettajat ovat kuitenkin työaikain (872/2019) 3 ja 6 luvussa säädettyjen moottoriajoneuvon kuljettajia sekä liikenteen palveluista annetun lain 5 luvussa säädettyjen yrittäjäkuljettajia koskevien työaikojen noudattamisen piirissä.

Asetus ehdotetaan tulevaksi voimaan ja sovellettavaksi 1 päivänä toukokuuta 2026.

6. Asetuksen vaikutukset

Taloudelliset ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Poikkeuksen käyttöönoton odotettuja vaikutuksia ovat yritysten kustannusten aleneminen, jos ajopiirtureita ei asenneta, jonka lisäksi operatiivisen toiminnan joustavuus lisääntyisi sekä kuljettajien hallinnollinen työ kevenyisi. Tasapuolisempien toimintaedellytysten luominen N1-luokan dieselpakettiautoille ja N2-luokan kevyille sähkö- tai kaasukuorma-autoille edistää vähäpäästöisempien ajoneuvojen käyttöä tavaraliikenteessä. Tällaisten ajoneuvojen arvioidaan lisääntyvän erityisesti kaupunkijakeliikenteessä, kun niihin muuten kohdistuvia velvoitteita kevennetään samalle tasolle vastaavien dieselkäyttöisten pakettiautojen kanssa.

Poikkeuksen tavaraliikenteessä käytettävään sähkö- tai kaasukäyttöiseen ajoneuvoon, jonka suurin sallittu kokonaismassa on enintään 4,25 tonnia, tai ajoneuvoyhdistelmässä, ja jota käytetään enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta, arvioidaan edistävän liikenteen puhdasta siirtymää mahdollistaen puhtaan energian käytöstä johtuvan ajoneuvon painonlisäyksen pakettiautoluokassa ilman raskaan kaluston kuljettajia koskevia ajo- ja lepoaikavaatimuksia. Poikkeuksen arvioidaan lisäävän tällaisten ajoneuvojen käyttöä muun muassa parantamalla kuljettajien saatavuutta sekä edistämällä ympäristöystävällisen kaluston uusimista.

Viranomaisvaikutukset

Ajo- ja lepoaikoihin tehtävät poikkeukset vaikuttavat aina tieliikenteen sosiaalilainsäädännön viranomaisten tehtäviin. Poikkeukset ovat valvonnassa tyypillisesti haastavia ja niiden tulkinta vaatii usein lisäselvityksiä. Nyt ehdotetun poikkeuksen arvioidaan kuitenkin olevan tavoitteisiin nähden tarkoituksenmukainen, eikä sen arvioida aiheuttavan juurikaan ylimääräistä hallinnollista lisätyötä. Etenkin tienvarsivalvonnassa sähkö- tai kaasukäyttöinen ajoneuvo (3,5–4,25 t) voidaan nopeasti tunnistaa poikkeuksen piiriin kuuluvaksi ajoneuvoksi. Yritysvalvonnassa voi syntyä lisätyötä, jos tällaiseen ajoneuvoon on asennettu ajopiirturi, jonka tiedot näkyvät yrityskortilla.



Liikenneturvallisuusvaikutukset

Kyseinen poikkeus on otettu käyttöön useissa EU:n jäsenvaltioissa, eikä muutosten ole havaittu heikentävän liikenneturvallisuutta. Ehdotukseen päätettiin valita tällaisen ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan rajaksi 4,25 tonnia, vaikka mahdollisuus olisi säätää enimmäismassa aina 7,5 tonniin asti. Ajoneuvon pienempi massaraja voi vähentää muiden tienkäyttäjien riskiä esimerkiksi törmäystilanteissa. Alempi massaraja mahdollistaa kuitenkin tällaisen ajoneuvon käytön Suomen olosuhteissa hyvin, koska ajoneuvoja todennäköisesti käytetään erityisesti kaupunki- ja jakeluliikenteessä enintään 100 kilometrin säteellä yrityksen sijaintipaikasta.

Kuljettajien työaikajoustoista koituvat turvallisuusvaikutukset arvioidaan kokonaisuudessaan hyvin maltilliseksi. Kuljettajat olisivat vapautuksen jälkeenkin työaikalaisissa (872/2019) säädettyjen moottoriajoneuvon kuljettajia sekä liikenteen palveluista annetussa laissa säädettyjen yrittäjäkuljettajia koskevien työaikojen noudattamisen piirissä. Tavaroiden kuljettaminen tiellä on ammattimaista toimintaa, jolloin tällaisten ajoneuvojen kuljettajat ovat tyypillisesti myös kokeneempia ajoneuvon hallinnassa kuin keskivertoautoilija.

7. Esittelijä

Veli-Matti Syrjänen, liikenneneuvos, Liikenne- ja viestintäministeriö