

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö VN/7680/2026 16.3.2026

## Lausunto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta. Asetusmuutos liittyy hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 19/2026 vp), joka on parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan 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.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

### Esitys

Esitetyn muutoksen mukaan EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen (561/2006/EY) 5–9 artikloja ei tarvitsisi noudattaa eikä ajopiirturia käyttää sellaisessa tavaraliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä, jonka käyttövoimana on sähkö, maakaasu tai nestekaasu, jonka suurin sallittu massa on enintään 4,25 tonnia ja jota käytetään enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta.

Esitetty poikkeus perustuu EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 kohdan f alakohtaan ja se on linjassa edellä mainitun hallituksen esityksen sisältämän ajokorttilain B-luokan ajo-oikeutta koskevan muutosesityksen kanssa. Siihen on myös saatu hyväksyntä komissiolta.

**SKAL pitää esitettyä muutosta hyvänä ja perusteltuna.**

## SKALin lisäesitys

SKAL toteaa, että ajo- ja lepoaikasääntelystä on kuitenkin myös muita joustavoittamistarpeita kansallisellakin tasolla ja esittää, että niitä tarkasteltaisiin tässä samassa yhteydessä. EU-lainsäädännön näkökulmasta joustoja olisi Suomessa käyttöönotettavissa ns. harvaan asutuilla alueilla. Joustoilla voitaisiin ottaa huomioon Suomen muusta Euroopasta poikkeavia kuljetusolosuhteita ja lisätä kuljettajien työssä viihtyvyyttä.

SKAL onkin muutaman muun toimijan (Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK, SKAL Elintarvikeala, Atria, HK Foods, Snellman Lihajalostus ja Tuoretie) kanssa tehnyt viime vuoden marraskuussa esityksen harvaan asuttujen alueiden joustojen lisäämiseksi kuorma-autonkuljettajaa koskeviin ajo- ja lepoaikasäädöksiin.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artikla mahdollistaa jäsenvaltion ottavan käyttöön komission hyväksynnällä *vähäisiä vapautuksia sellaisilla ennalta rajatuilla alueilla käytettäviä ajoneuvoja varten, joilla asukastiheys neliökilometriä kohti on alle 5 asukasta*. Näitä harvaan asuttujen alueiden poikkeussääntöjä voidaan ottaa käyttöön niissä kuljetuksissa, joissa ajo- ja lepoaika-asetuksen vapautussäännöksissä ajoneuvon käyttöetäisyyden yläraja on enintään 100 kilometriä.

Viime vuosina toteutetuilla säädösmuutoksilla harvaan asuttujen alueiden poikkeuksia Suomessa on supistettu. Kansallisesti Suomi oli aiemmin säätänyt harvaan asutuille alueille poikkeuksia mm. hinauskuljetuksiin sekä elävien eläinten kuljetuksiin. Harvaan asuttujen alueiden poikkeus koskee tavaraliikenteen osalta nykytilanteessa maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavan yrityksen käyttämää ajoneuvoa.

Kansallisen asetuksen 8 §, jossa harvaan asuttujen alueiden poikkeukset säädetään, on osin vaikeaselkoinen eivätkä säädöksen sisäiset viittaukset ole kaikilta osin lainsäädäntöteknisesti oikein toteutettuja. Tämä aiheuttaa tarvetta päivittää säädöksiä.

### **SKAL esittää, että Suomi kansallisesti ottaa harvaan asuttujen alueiden poikkeuksia käyttöön elävien eläinten kuljetuksissa ja hinauskuljetuksissa.**

Näissä harvaan asuttujen alueiden poikkeusten piirissä olevissa kuljetuksissa voisi:

- **vuorokautista ajoaika** pidentää enintään kahdella tunnilla
- **vuorokautista lepoaika** lyhentää enintään yhdellä tunnilla
- **taut** jaksottaa 15 minuutin jaksoihin

SKAL esittää, että harvaan asuttujen alueiden poikkeus eläinkuljetuksissa säädetään ilman edellytystä kuljetuksen suuntautumisesta paikallisille markkinoille tai markkinoilta teurastamoille.

Muutoksella otettaisiin huomioon muusta Euroopasta olosuhteiltaan poikkeavan erittäin harvaan asutun alueen tarpeita parantaen osaltaan näiden alueiden toimintaedellytyksiä.

Elävien eläinten kuljetuksissa joustotarvetta puoltaa harvaan asutun alueen ominaispiirteiden lisäksi myös kuorman laatu. Elävien eläinten kuormaukseen menevää aikaa on hyvin vaikea ennakoida, ja kiirehtiminen eläinten kanssa toimiessa nostaa riskiä kuljettajan työtapaturmalle ja heikentää eläinten hyvinvointia. Tämän ilmiön merkitys korostuu harvaan asutuilla alueilla, joista kuljetusmatka tyypillisesti on pidempi ja taukopaikat harvemmassa.

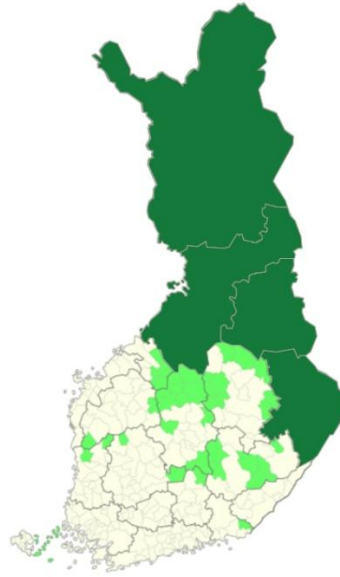
Kuljettajien taukojen tarkoitus on ylläpitää kuljettajan virkeyttä ja hyvinvointia, ja varmistaa näin turvallinen kuljetus. Elävien eläinten kuljetuksessa puolestaan on tarkoituksenmukaista pyrkiä mahdollisimman nopeaan toimitukseen teurastamolle tai seuraavalle kasvattajalle, jotta kuljettaja voi tämän jälkeen levätä rauhallisissa olosuhteissa ilman huolta eläinten hyvinvoinnista kuljetuksen aikana.

Hinauskuljetuksissa harvaan asutuilla seuduilla hinausauton matka hinauspaikalle voi olla huomattavan pitkä. Harvaan asuttujen alueiden poikkeuksella parannettaisiin hinaustoiminnan toimintavarmuutta.

### **Mikä on harvaan asuttu alue Suomessa?**

Harvaan asuttujen alueiden poikkeuksia voi EU-säädösten puitteissa ottaa käyttöön alueella, jonka asukastiheys neliökilometriä kohti on alle 5 asukasta. EU:n ajo- ja lepoaika-asetus ei tarkemmin määritä sitä, millä menetelmällä tämä harvaan asuttu alue määritellään.

Maakuntatasolla tarkasteltuna Suomessa voidaan rajata neljän maakunnan muodostama alue, jossa väestötiheys jää alle viiteen asukkaaseen per neliökilometri. Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun ja Pohjois-Karjalan pinta-ala on yhteensä 172 344 km<sup>2</sup> ja tällä alueella asuu yhteensä noin 824 000 asukasta. Tämän neljän maakunnan muodostaman alueen asukastiheys on siten 4,8 asukasta neliökilometrille (*oheisessa kartassa tumman vihreä alue*). Tämän neljän maakunnan alueen ulkopuolelle jää lisäksi 44 kuntaa, joissa väestötiheys on alle 5 asukasta neliökilometriä kohden (*oheisessa kartassa merkitty vaalean vihreällä*). Poikkeuksen tulisi määrävälein huomioida kaupungistumisen vaikutukset väestötiheyteen eri puolilla Suomea.



Kuva: vihreällä ennalta rajattu alue, joissa väestötiheys on alle 5 asukasta neliökilometriä kohden 30.6.2025. Lähde: SKAL

SKAL esittää, että harvaan asuttujen alueiden poikkeukset koskisivat ajoneuvoja, joita käytetään Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun tai Pohjois-Karjalan maakunnassa taikka sellaisissa kunnissa, joiden asukastiheys on pienempi kuin viisi asukasta neliökilometrillä. Lisäksi poikkeus koskisi ajoneuvoja, joita käytetään matkoilla, joiden alku- tai päätepiste on jollakin mainituista alueista.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
edunvalvontajohtaja

Petri Murto  
johtaja