

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi lakia liikenteen palveluista, ajokorttilakia, lakia kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä ja lakia sakon täytäntöönpanosta. 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 tieliikenteen kabotaasia koskevaa EU-sääntelyä tarkentavia säännöksiä sääntöjen noudattamisen ja valvonnan mahdollistamiseksi. Samalla lakiin lisättäisiin uusia seuraamussäännöksiä, jotta kabotaasirikkomuksesta ja kuljettajatodistuksen puuttumisesta voidaan jatkossa määrätä hallinnollinen maksuseuraamus. Seuraamusmaksut lisättäisiin myös sakon täytäntöönpanosta annetun lain soveltamisalaan.

Ajokorttilakiin lisättäisiin ajokorttidirektiiviä muuttavan direktiivin (EU) xx/2025 mukaiset poikkeukset B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajuuksista. Kun henkilö- ja pakettiauton ajamiseen oikeuttavan B-luokan ajokortin myöntämisestä on kulunut vähintään kaksi vuotta, mahdollistaisi poikkeus vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan kuorma-auton kuljettamisen. Poikkeuksen nojalla kuljetettavan ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa olisi 4 250 kg. Vastaavasti, kun BE-luokan ajo-oikeuden myöntämisestä on kulunut kaksi vuotta, mahdollistaisi poikkeus ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen, jossa vetoauto toimii vaihtoehtoisella polttoaineella ja sen massa on enintään 4 250 kg. Ajokorttipoikkeuksilla vähennettäisiin liikenteen päästöjä ja parannettaisiin kuljettajien saatavuutta työmarkkinoilla.

Lisäksi esityksellä muutettaisiin lakia kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä keventämällä ajokokeen vastaanottajaa koskevia vaatimuksia. Muutokset koskisivat ajokokeen vastaanottajan tehtävän sisältöä ja pätevyysvaatimuksia. Tehtävä ei jatkossa kattaisi suullisten teoriakokeiden vastaanottamista. Ajokokeen vastaanottajan peruskoulutusvaatimuksen täyttäisi liikenneopetusalan erikoisammattitutkinnon ajokokeen vastaanottajana toimimista koskeva tutkinnon osa. Lisäksi liikenneopettajalupaa koskevaa vaatimusta yksinkertaistettaisiin voimassaolovaatimuksen osalta.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.3.2026.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	7
1.2.1 EU-säädöksen valmistelu	7
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu	8
1.2.3 Soveltaminen Ahvenanmaalla	8
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	8
2.1 EU:n tavaraliikennelupa-asetus	8
2.2 EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus.....	9
2.3 Ajokorttidirektiivi	10
3 Nykytila ja sen arviointi.....	11
3.1 Tieliikenteen kabotaasi ja kuljettajatodistus	11
3.2 Seuraamukset luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteessä	13
3.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen.....	14
3.4 Ajokokeen vastaanottaja	15
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	16
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	16
4.1.1 Tieliikenteen kabotaasia koskevan sääntelyn tarkentaminen	16
4.1.2 Hallinnolliset maksuseuraamukset.....	16
4.1.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen.....	17
4.1.4 Ajokokeen vastaanottaja	18
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	18
4.2.1 Tieliikenteen kabotaasi ja kuljettajatodistus	18
4.2.2 Hallinnolliset maksuseuraamukset.....	19
4.2.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kuorma-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen.....	20
4.2.4 Muutokset kuljettajantutkintotoiminnan järjestämiseen	23
4.2.5 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi	24
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	25
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	25
5.1.1 Tieliikenteen kabotaasia koskevan sääntelyn tarkentaminen	25
5.1.2 Hallinnolliset maksuseuraamukset.....	26
5.1.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kuorma-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen.....	26
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	27
5.2.1 Tieliikenteen kabotaasi, kuljettajatodistus ja seuraamukset.....	27
5.2.2 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kuorma-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen.....	30
5.2.3 Ajokokeen vastaanottaja	31

6 Lausuntopalaute.....	31
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	32
7.1 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	32
7.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	35
7.3 Laki kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta.....	36
7.4 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	37
8 Lakia alemman asteinen sääntely	37
9 Voimaantulo	37
10 Toimeenpano ja seuranta	37
11 Suhde muihin esityksiin.....	38
11.1 Suhde talousarvioesitykseen	38
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	38
12.1 Oikeus elämään.....	38
12.2 Yksityiselämän ja henkilötietojen suoja.....	39
12.3 Elinkeinovapaus	39
12.4 Omaisuuden suoja ja oikeusturva.....	40
LAKIEHDOTUKSET	44
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	44
ajokorttilain muuttamisesta	48
kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta	51
sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.....	53
LIITE	54
RINNAKKAISTEKSTIT	54
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	54
ajokorttilain muuttamisesta	60
kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta	65
sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.....	67

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa keväällä 2025 kuljetusalan sääntelytoimia, joita sidosryhmät olivat nostaneet esille. Arviomuistiossa arvioidut toimet liittyivät tieliikenteen kabotaasin kansallisten säännösten ja seuraamussäännösten riittävyyteen, vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kuorma-auton kuljettamiseen B-luokan ajokortilla sekä kuljettajien ajo- ja lepoaikapoikkeuksiin.

Ministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat todenneet ajokokeiden vastaanottamiseen liittyviä muutostarpeita kuljettajatutkintotoiminnasta annetussa laissa. 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 muutoksin, heikentämättä ajokokeiden toteutusta tai liikenneturvallisuutta.

Ministeriö asetti säädösvalmisteluhankkeen kuljetusalan sääntelytoimista 16.6.2025. Lisäksi esityksen valmisteluun on johtanut täytäntöönpanoa edellyttävä direktiivi sekä täydentävää sääntelyä edellyttävät EU-asetukset.

Tieliikenteen kabotaasi

Kabotaasiliikenteellä 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.

Maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen markkinoillepääsy perustuu EU:ssa ja laajemmin Euroopan talousalueella (ETA) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta, jäljempänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*. ETA-talousalueen kabotaasisääntely perustuu tavaraliikenteessä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä, jäljempänä *EU:n tavaraliikennelupa-asetus*. Linja-autoliikenteen kabotaasisääntely perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 1073/2009 kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta, jäljempänä *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus*.

Ongelmallista edellä mainitussa EU-sääntelyssä on sen monitulkintaisuus ja suurpiirteisyys. Maanteiden tavara- ja linja-autoliikenteessä on Suomessa noussut esiin ohut säädösperusta määrittää sallittu kabotaasiliikenne, jonka vuoksi on arvioitu tarpeelliseksi säätää laissa tieliikenteen kabotaasia tarkentavat määritelmät. Oikeusvarmuuden periaate edellyttää sääntöjen olevan selkeitä ja täsmällisiä, ja että niiden soveltaminen on ennakoitavissa. Oikeusvarmuuden kannalta sallitun kabotaasin enimmäiskesto tulisi olla ennakoitavissa, erityisesti jos niillä voi olla rankaisevia vaikutuksia. Merkittävä osa jäsenvaltioista onkin ottanut

käyttöön kabotaasiliikenteeseen liittyviä tarkennuksia lainsäädäntöönsä, tai joissakin tapauksissa valvontaviranomaisen soveltamisohjeisiin. Eri valtioiden oikeusjärjestelmät poikkeavat toisistaan, ja joissakin valtioissa viranomaisten ohjeiden laiminlyönti on katsottu riittäväksi sanktion määräämiseen. Suomessa liikenteenharjoittamiseen liittyvien säännösten tulee olla laissa.

Vuonna 2015 komissio kehotti Suomea ja Tanskaa poistamaan 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 kabotaasikirjaukset kokonaan, vaikka EU-sääntely ylittyi vain osittain. Suomessa harjoitettavan kabotaasin sääntely on vuodesta 2015 alkaen perustunut pelkästään EU-sääntelyyn. Komissio vei Tanskan osalta asian EU:n tuomioistuimen päätettäväksi, koska Tanska ei suostunut tekemään vaadittuja muutoksia kansalliseen lainsäädäntöönsä. EU:n tuomioistuin päätti (asia C-541/16) Tanskan EU:n tavaraliikennelupa-asetusta tarkentavan sääntelyn olevan asianmukaista. Vastaavan kanteen käsittely on käynnissä linja-autoliikenteessä (asia C-482/23), jossa Tanska on määrittänyt linja-autoliikenteen sallittuun kabotaasiin seitsemän päivän enimmäiskeston kalenterikuukaudessa. Julkisasiamies on ratkaisuehdotuksessaan esittänyt, että myös linja-autoliikennettä koskeva komission kanne hylätään perusteettomana. EU:n tuomioistuin ei ole vielä antanut asiassa lopullista päätöstään.

B- ja BE-luokkien ajo-oikeuksia koskeva laajennus: vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan kuorma-auton ja sen vetämän ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY, jäljempänä *EU:n ajokorttidirektiivi*, ajo-oikeutta koskevat säännökset on pantu täytäntöön ajokorttilailla (386/2011) ja valtioneuvoston asetuksella ajokorteista (423/2011).

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

Direktiivin EU 2018/645 mukaisen 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, tavaroiden kuljettamiseen ilman perävaunua, jos kuljettajalle on myönnetty vähintään kaksi vuotta aiemmin B-luokan ajokortti. Lisäksi edellytyksenä on, että 3 500 kg:n 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.

Koska poikkeus on direktiivin EU 2018/645 mukaan vapaaehtoinen, kaikki jäsenvaltiot eivät ole ottaneet sitä käyttöön. Säännöstä ei ole täytäntöön pantu Suomessa, sillä sen muotoilu on tulkinnanvarainen ja käyttövoimasta johtuvan lisäpainon toteamiseen liittyy 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 kuvatus laisen 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.

Maaliskuussa 2023 komissio antoi ehdotuksensa ajokorttidirektiivin uudistamiseksi. Direktiivin uudistus koskee myös kyseistä poikkeusta ja komission esitti siihen sekä selventäviä, että sitä väljentäviä muutoksia. Komissio esitti poikkeusta B-luokan ohella myös BE-luokkaan. Euroopan parlamentti ja neuvosto saavuttivat alustavan sovun uuden ajokorttidirektiivin sisällöstä maaliskuun 2025 lopussa. Alustava sopu tulee vielä hyväksyä virallisesti. Kun uusi direktiivi on hyväksytty, tulee jäsenvaltioiden saattaa direktiivin säännökset osaksi lainsäädäntöään. Ministeriön tietojen mukaan päivitetyn säännöksen täytäntöönpano-aika olisi kaksi vuotta direktiivin voimaantulosta. Uusi ajokorttidirektiivi sisältää B-luokan ohella myös säännöksen BE-luokkaan koskien ja tämä säännös mahdollistaa ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen, jossa O₁- tai O₂-luokan perävaunua vetää vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimiva kuorma-auto, jonka kokonaismassa on enintään 4 250 kg. Myös BE-luokan ajo-oikeutta laajentava muutos koskee vain henkilöitä, joiden BE-luokan ajo-oikeus on myönnetty kaksi vuotta aiemmin.

Keväällä 2025 laadittu arviomuistio kuljetusalaa palvelevista poikkeuksista ei sisällä BE-luokan ajo-oikeutta laajentavaa muutosta, koska sen laatimishetkellä voimassa olleen direktiivin EU 645/2018 6 artiklan 4 c kohdan poikkeus koskee ainoastaan B-luokkaa. Ministeriö on kuitenkin jatkovalmistelussa arvioinut, että B- ja BE-luokkia koskevien muutosten yhtäaikaisten käyttöönotto uuden ajokorttidirektiivin mukaisena olisi kuitenkin tarkoituksenmukaista ja selkeämpää kuin niiden voimaantulon porrastaminen. BE-luokan ajo-oikeutta koskeva laajennus on olennainen kuljetusalan tarpeiden näkökulmasta.

Edellä kuvattujen haasteiden vuoksi ministeriö katsoo poikkeuksien käyttöönoton uuden (xx/2025) ajokorttidirektiivin mukaisina tarkoituksenmukaiseksi. Vaihtoehdon etuna on ennen kaikkea se, että uuden direktiivin säännökseen ei liity aiemman kaltaisia haasteita: vaihtoehtoisella polttonaineella toimivan ajoneuvon massaa ei enää verrata polttomoottorimalliin. Lisäksi uudessa ajokorttidirektiivin poikkeuksissa ei enää ole ehtona, että ajoneuvoa käytetään tavarankuljetukseen, vaan poikkeuksesta hyötyvät myös esimerkiksi yksityishenkilöt.

Direktiivin sisältöä koskevien neuvotteluiden päätyttyä liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt komissiolta näkemystä siihen, onko poikkeus mahdollista ottaa käyttöön uuden ajokorttidirektiivin mukaisena ennen kuin sen soveltaminen alkaa koko unionin alueella. Saadun vastauksen mukaisesti käyttöönotto on mahdollista kansallisesti, kunkin maan omalla alueella, jo ennen kuin direktiivi on voimassa. Ajaminen muiden EU-valtioiden alueilla mahdollistuu kuitenkin vasta sitten, kun direktiivi on astunut voimaan. Ministeriön saamien tietojen mukaan myös muissa jäsenvaltioissa on kiinnostusta ottaa poikkeus kansallisesti käyttöön uuden direktiivin mukaisena jo ennen direktiivin voimaan tuloa.

Ajokokeen vastaanottaja

Ajokorttidirektiivin liite IV määrittelee käytännön ajokokeiden vastaanottajaa koskevat vähimmäisvaatimukset. 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.

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 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 näyttökokein.

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 lakimuutoksen¹ 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.

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädöksen valmistelu

Ajokorttidirektiivin muuttaminen

Ajokorttidirektiivin päivitystä koskevat neuvottelut alkoivat komission annettua ehdotuksensa uudeksi ajokorttidirektiiviksi maaliskuussa 2023 osana laajempaa tieturvallisuuspakettia.² Ajokorttidirektiivin päivityksen yhteydessä myös direktiiviä (EU) 2022/2561 muutetaan tietyiltä osin. Alustava sopu ajokorttidirektiivin muutosdirektiivin sisällöstä saavutettiin 24.3.2025 pidetyssä Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) kokouksessa ja valiokunta hyväksyi sovun 14.5.2025.

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. Se koskee kaikkia edellytykset täyttäviä ajoneuvoja, jotka voivat olla myös esimerkiksi hälytysajoneuvoja tai matkailuajoneuvoja.

¹ Laki ajokorttilain muuttamisesta 70/2015, 88 §:ää koskeva muutos tuli voimaan 15.3.2015.

² Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta tieturvallisuuspaketiksi (13.4.2023), www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/U_1+2023.pdf

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 direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä, koska lakiehdotukset kuuluvat ministeriön hallinnonalalle. Valmistelussa on tehty yhteistyötä myös Liikenne- ja viestintäviraston, poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen sekä työsuojeluviranomaisen kanssa.

Kyseisistä kuljetusalan sääntelytoimista järjestettiin liikenne- ja viestintäministeri Ranteen johdolla pyöreän pöydän keskustelu 8.5.2025. Keskeiset sidosryhmät kannattivat esille nostettuja sääntelytoimia ja niiden pikaista toimeenpanoa toivottiin. Lähtökohtana esityksen valmistelulle ajokorttilain muuttamiseksi on oletus, että uusi ajokorttidirektiivi hyväksyttäisiin loppuvuoden 2025 aikana ja muodossa, josta kolmikantaneuvotteluissa komission, neuvoston ja Euroopan parlamentin kesken saavutettiin alustava sopu keväällä 2025. Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella X.X.–X.X.2025. Lausuntoja on pyydetty keskeisimmiksi arvioiduilta sidosryhmiltä. Lausuntoja saatiin yhteensä X kappaletta ja niistä on laadittu lausuntotiivistelmä. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavissa suomeksi osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM029:00/2025>.

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 tavar- ja henkilöliikenteen harjoittamiseen Ahvenanmaalla. Ahvenanmaan valtionvirasto myöntää tavar- ja henkilöliikenteen yhteisöluvat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, koska kyseiset luvat ovat kansainvälisiä ja kuuluvat siten valtakunnan toimivaltaan.

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

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 EU:n tavaraliikennelupa-asetus

EU:n yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää muun muassa sellaisten yhteisten sääntöjen antamista, joita sovelletaan yhteisön alueella tapahtuvan maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyyn, sekä niiden edellytysten vahvistamista, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa liikennettä jäsenvaltiossa. Yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää, että poistetaan kaikki liikennepalvelujen tarjoajaan kohdistuvat rajoitukset, jotka perustuvat kansalaisuuteen tai siihen, että hän on sijoittautunut muuhun jäsenvaltioon kuin siihen, jossa palveluita on määrä tarjota. Jotta tämä saavutettaisiin kitkatta ja joustavasti, olisi säädettävä väliaikaisesta kabotaasijärjestelmästä siihen saakka, kunnes tavaraliikennemarkkinoiden yhdenmukaistamista ei ole vielä saatettu päätökseen.

Asetuksen 3 artiklan mukaisesti kansainvälisten kuljetusten suorittajalla on oltava yhteisön liikennelupa sekä lisäksi kuljettajatodistus, jos kuljettaja on kolmannen maan kansalainen. Asetuksen 8 artiklan 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 säädetyin edellytyksin oikeus harjoittaa kabotaasiliikennettä. Tavaraliikenteen harjoittajat saavat ajaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on yhdistelmäajoneuvo, sen vetovaunulla, enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen, kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu. Viimeisimmän vastaanottavasta jäsenvaltiosta poistumista edeltävän kabotaasimatkan kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin.

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 tietyistä kuljetuksista vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä. 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.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen nähdään jättävän kansallista liikkumavaraa sallitun kabotaasimatkan tarkentamisen osalta, koska EU:n tuomioistuin päätti (asia C-541/16) Tanskan asetusta tarkentavan sääntelyn olevan suhteellisuusperiaatteen mukaista. Myös komissio on myöhemmin todennut kyseisen EU:n tavaraliikennelupa-asetusta tarkentavan kansallisen sääntelyn olevan asianmukaista ja oikeasuhtainen toimi. Kabotaasirikkomuksista ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönnistä määrättävät seuraamukset ovat asetuksen 13 artiklan mukaisesti jäsenvaltion toimivallassa.

2.2 EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus

EU:n yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää muun muassa sellaisten yhteisten sääntöjen antamista, joita sovelletaan kansainväliseen henkilöliikenteeseen maantiellä, sekä niiden edellytysten vahvistamista, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista liikennettä jäsenvaltiossa. Linja-autoilla harjoitettavaa kansainvälistä henkilöliikennettä koskevien sääntöjen johdonmukaisuuden varmistamiseksi

kaikkialla yhteisössä on asetusta sovellettava kaikkeen kansainväliseen liikenteeseen yhteisön alueella. Palvelujen tarjoamisen vapaus on eräs yhteisen liikennepolitiikan perusperiaate ja edellyttää, että kaikille jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajille taataan pääsy kansainvälisille liikennemarkkinoille ilman kansalaisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää.

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.

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nähdään jättävän kansallista liikkumavaraa kabotaasin enimmäiskeston tarkentamisen osalta. EU:n tuomioistuimen käsittelyssä olevassa tapauksessa (asia C-482/23) julkisasiamies on ratkaisuehdotuksessaan esittänyt, 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. EU:n tuomioistuin ei ole vielä antanut asiassa lopullista päätöstään. Täten kyseisen EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevaa asetusta tarkentavan kansallisen sääntelyn arvioidaan olevan oikeasuhtainen, suhteellisuusperiaatteen mukainen toimi. Kabotaasirikkomuksista määrättävät seuraamukset ovat asetuksen 22 artiklan mukaisesti jäsenvaltion toimivallassa.

2.3 Ajokorttidirektiivi

Ajokorttidirektiivin uudistaminen on käynnissä ja esityksen kirjoitushetkellä ministeriön tietojen mukaan on todennäköistä, että direktiivi hyväksyttäisiin loppuvuodesta 2025. Alustava sopu direktiivin sisällöstä saavutettiin keväällä 2025. Tässä luvussa kuvataan alustavan sovun mukaista säännöstä, joka koskee B- ja BE-ajokorttiluokkia ja vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen kuljettamista.

Ajokorttidirektiivin (EU xx/2025) 9 artiklan 2 kohdan alakohta (j) 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 alakohta (k) 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 koskeva poikkeus on toimenpide, jolla liikenteen päästöjä pyritään vähentämään EU:n yleisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Käyttöönoton tavoitteena on edistää pienten 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-luokan ajokortti. B-luokan ajokortilla ajettavissa kuljetuksissa kuljettajalta ei myöskään edellytetä kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä.

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.³ Liitteen IV kohdan 2 yleisiin vaatimuksiin kuuluu ammatillinen koulutus, jonka tulee olla Neuvoston päätöksen 85/368/ETY⁴ koulutustasojärjestelmässä vähintään 3 tason mukainen. Uuden ajokorttidirektiivin sisältämät muutokset eivät ole esityksessä ehdotettavien ajokokeen vastaanottajaa koskevien säädösmuutosten taustalla.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Tieliikenteen kabotaasi ja kuljettajatodistus

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 tonnikipometreistä oli vuonna 2023 noin 4,7 prosenttia –

³ Käytännön ajokokeiden vastaanottajia koskevat vähimmäisvaatimukset: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32006L0126>

⁴ Neuvoston päätös 85/368/ETY (16.8.1985) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:31985D0368>

vastaava arvio Suomessa ajetun kabotaasin kuljetussuoritteesta on noin 0,5 prosenttia. Kabotaasiliikenteen mittaamiseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia ja Suomessa tehtävän kabotaasin määrästä on hyvin erilaisia arvioita. Kotimaisen kuljetusalan teettämän liikennelaskennan mukaan noin 10 prosenttia kuorma-autoliikenteestä on rekisteröity ulkomaille. Kuljetusalalla onkin yleisesti nähty todellisen tavaraliikenteen kabotaasin kuljetussuoritteen olevan Eurostatin tilastoja suurempaa. Niin sanottu laitton kabotaasi heikentää suomalaisten kuljetusyritysten toimintaedellytyksiä ja vähentää kuljetuksia.

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 koskeva 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.

Tieliikenteen kabotaasin valvontaviranomaiset ovat liikennettä valvovina viranomaisina poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos. Tienvarsivalvonta perustuu haastatteluihin, rahtikirjoihin ja ajopiirturin tietoihin. Rahtikirjoista säädetään tiekuljetussopimuslaissa (345/1979). Valvontaviranomaiselle kabotaasirikkomuksen näytökynnyksen ylittäminen nykyisellä sääntelyllä on erittäin vaikeaa, vaikka valvontatapahtumia olisikin määrällisesti paljon. Esimerkiksi viime raportointikaudella Suomessa raportoitiin ainoastaan kolme esitutkintaan edennyttä kabotaasirikkomusta, kun verrokkimaissa niitä on tyypillisesti useita satoja. Myös ulkomailta lähetettyjen kuljettajien työehtojen toteutumisen valvonta on haastavaa ilman kansallista kabotaasiliikennettä tarkentavaa säädöspohjaa. Työsuojeluviranomainen teki vuonna 2024 yhteensä 34 tarkastusta koskien toisesta jäsenvaltiosta lähetettyjä kuljettajia, joista 12 oli yritystarkastuksia ja 22 kohdistui kuljettajasta tehtäviin ilmoituksiin.

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 enimmäiskestoa. Tilapäisyys tarkoittaa jonkin asian luonnetta, joka ei ole pysyvää vaan kestää rajoitetun ajan. Julkisiasiamiehen ratkaisuehdotuksessa asiassa C-482/23 linja-autoliikenteen

kabotaasin tilapäisyys voidaan käsittää kuljetustoiminnan aikaa rajoittavana tekijänä ja jäsenvaltioilla on oikeus määrittää tilapäisyydelle enimmäiskesto EU-sääntelyn ollessa epätasällista.

Kuljettajatodistuksen myöntämisestä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 5 §:n 4 momentissa, minkä mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto myöntää EU:n tavaraliikennelupa-asetus 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. Kuljettajatodistuksen puuttumista valvonnan yhteydessä ei ole erikseen sanktioitu. Poliisi-, tulli- ja rajavartiolaitoksella on kuitenkin oikeus tarkastaa tavaraliikennettä koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jonka pohjalta kuljetus voidaan tilapäisesti keskeyttää.

3.2 Seuraamukset luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteessä

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 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 kuljettajalle lain 262 §:ssä. Vuonna 2024 kabotaasirikkomuksista määrättiin kolme sakkorangaistusta.

Luvottomalla liikenteenharjoittamisella tarkoitetaan sitä, että ammattimaista liikennettä harjoitetaan ilman siihen vaadittavaa lupaa tai oikeutta. 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, luvottomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Liikenteen palveluista annetun lain 262 §:n perusteella seuraamukset määrätään ajoneuvon kuljettajalle. 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 kuljettajaa koskien lain 32 luvussa pääosin rikosoikeudellisesti. Sakko- tai vankeusrangaistusta on myös pidetty sosiaalisesti leimaavana muun muassa sen rekisteröinnin vuoksi. Hallinnolliset maksuseuraamukset 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 ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän 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. Jos tällaisella ajoneuvolla vedetään O2-luokan perävaunua, edellyttää ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen BE-luokan ajo-oikeutta (nk. pikku-E). 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 B- ja BE-ajokorttiluokissa. Muutoksen myötä B-luokan ajokortilla ajettavan ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa nousee 3 500 kg:sta 4 250 kg:aan, kun B- tai BE-luokan ajo-oikeuden myöntämisestä on kulunut kaksi vuotta.

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.

Kuorma-autoja, joiden käyttövoima on sähkö, vety, kaasua tai etanoli, 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.

3.4 Ajokokeen vastaanottaja

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kuljettajantutkintojen järjestämisestä manner-Suomessa. Palvelun tuottaa kilpailutuksella valittu viraston palveluntuottaja, joka on esityksen kirjoitushetkellä 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 suorituspäämäärät ovat kuitenkin 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 saatavuusnäkömiin 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 koko-aikaista ajokokeen vastaanottajaa ja vuonna 2025 töissä oli jo 11 eläkeiän saavuttanutta.

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 ennalta ehkäisevä 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 kokelasta. 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 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Tieliikenteen kabotaasia koskevan sääntelyn tarkentaminen

Esityksessä ehdotetaan, että kabotaasiliikenteelle määritetään EU-sääntelyä tarkentavat kirjaukset liikenteen palveluista annetun lain 23 §:ään niin, että tavaraliikenteessä sallittujen kuljetusten määrät ja linja-autoliikenteessä kabotaasin enimmäiskesto kyetään yrityksissä johdonmukaisesti toteuttamaan sekä tienvarsilla tehokkaasti valvomaan. Kabotaasimatkan sallittuja kuljetuksia ja kabotaasin enimmäiskesto koskevat tarkennukset vastaavat muiden pohjoismaiden lainsäädäntöä ja valvontalinjoja. Lakimuutoksilla selkeytettäisiin EU:n kabotaasisääntelyn asianmukaista noudattamista yrityksissä sekä mahdollistetaan valvonta.

Ehdotetut kabotaasia 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 maksuseuraamukset

Esityksessä ehdotetaan, että tieliikenteen kabotaasirikkomus ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönti sanktioitaisiin hallinnollisella maksuseuraamuksella 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 liikennevirhemaksusumaksuja 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:

- 5 000 euroa tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta; ja
- 3 000 euroa kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä.

4.1.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen

Esityksessä ehdotetaan, että ajokorttilain ajokorttiluokkia koskevaa sääntelyä muutettaisiin painavampien, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen, kuten kuorma-autojen ja henkilöautojen, kuljettamisen osalta. Muutoksen 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*).

Ajoneuvon tulee toimia jollakin seuraavista mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa määritellyistä vaihtoehtoisista polttoaineista⁵:

'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:

- kaikytyypisissä sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa käytettävä sähkö;
- vety;
- maakaasu, mukaan lukien biometani, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu – CNG) ja nesteytettyssä muodossa (nesteytetty maakaasu – LNG);
- nestekaasu (LPG); ja

- mekaaninen energia ajoneuvon omista varastoista/lähteistä, mukaan lukien hukkalämpö.

B- ja BE-luokkia koskevien massapoikkeusten kansallinen käyttöönotto mahdollistaisi ajamisen Suomen alueella, Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Ajo-oikeuksia koskevat poikkeukset olisivat kansallisia siihen saakka, kunnes ajokorttidirektiivin soveltaminen säännösten osalta alkaisi. Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen sallittaisiin koko unionin alueella vasta tuolloin.

4.1.4 Ajokokeen vastaanottaja

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

Määritelmää tutkinnon vastaanottajan tehtävistä (535/1998, 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. Koska ehdotetut kansalliset tarkennukset eivät rajoita maanteiden tavaraliikenteen kabotaasin harjoittamista, niin niistä ei arvioida koituvan negatiivisia vaikutuksia yrityksiin ja elinkeinon harjoittamiseen.

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 enimmäiskestoa, minkä arvioidaan vaikeuttavan yritysten mahdollisuuksia noudattaa kyseistä sääntöä, 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 kabotaasin enimmäiskeston rajalla olisi siis positiivisia vaikutuksia kuljetuspalveluita käyttäville matkustajille, sekä samalla liikenteenharjoittajille. Kuljetuspalveluiden tilaajat voisivat myös suunnitella ulkomaalaisten liikenteenharjoittajien käyttöä sujuvammin, kun liikenteenharjoittajalle sallitun kabotaasin enimmäisaika on tiedossa jo etukäteen.

Tieliikenteen kabotaasia valvoville viranomaisille poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle lainsäädännön tulee olla selkeää valvonnan onnistumiseksi. Myös työsuojeluviranomaisen valvoessa lähetettyjen kuljettajien työehtojen toteutumista, on selkeillä kabotaasisäännöillä ratkaiseva merkitys. 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.

Kuljettajatodistuksen laiminlyöntiin liittyvien 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 epäturvallista 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 maksuseuraamuksella on negatiivisia taloudellisia vaikutuksia ainoastaan niihin kuljetusyrityksiin, jotka eivät ole hankkineet kolmansien maiden kuljettajilleen EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 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 maksuseuraamukset

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. Uudet 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 5 000 euroa, jolloin laskennalliset positiiviset vaikutukset julkiseen talouteen olisivat 15 000 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 luonteesta 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 laittoman kabotaasin tapauksissa tai kuljettajatoistuksen puuttuessa ei ole tarvetta kuormittaa rikosoikeudellista järjestelmää, vaan tällaiset rikkomukset olisi tarkoituksenmukaista sanktioida hallinnollisella maksuseuraamuksella.

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

4.2.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kuorma-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen

Poikkeusten käyttöönoton vaikutuksia arvioitaessa on tärkeää huomioida, että kyse on direktiivin kansallisesta täytäntöönpanosta. Arvion mukaan kyseisten poikkeusten varhennettu täytäntöönpano hyödyttäisi suomalaista kuljetusalaa ja madaltaisi liikenteen päästöjä. Poikkeusten liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus olisi vähäinen, joskin vaikeasti mitattava.

Ympäristövaikutukset

Ajo-oikeuksien laajuutta koskevilla poikkeuksilla on liikenteen päästöjä vähentävä vaikutus. Nyt esitettävillä muutoksilla olisi arviolta pieni, mutta myönteinen ympäristövaikutus. 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 poikkeuksen käyttöönotto varhennetusti kasvattaisi aluksi nimenomaan sähkökäyttöisten kevyempien kuorma-autojen osuutta. Oletettavasti juuri sähkökäyttöisten jakeluautojen määrä kasvaisi ja tämä muutos tapahtuisi asteittain. Poikkeusten käyttöönotto noin kaksi vuotta ennen kuin direktiivin soveltaminen koko EU:n alueella alkaa, 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 kpl.

Muutoksen tuomat hyödyt aikaistuisivat Suomessa kahdella vuodella. Poikkeuksen käyttöönotto aikaistetusti hyödyttäisi Suomen ympäristötavoitteita ja elinkeinoelämää etenkin kuljetusalaa ja osaa palvelusektorista.

Taloudelliset vaikutukset

Pidemmän aikavälin vaikutuksena B- ja BE-ajaoikeuksien 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 ammattipätevyyskysymysten suorittavien määrää, koska henkilöauton ajokortilla ajettaessa ei vaadita ammattipätevyyttä. Kuljetusalan työvoimatarpeiden näkökulmasta muutos olisi myönteinen, kuljettajien saatavuutta parantava.

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 haluun 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).

Sosiaaliset vaikutukset - liikenneturvallisuusvaikutukset

Ajo-oikeuksien laajennusten varhennettu käyttöönotto voisi hyödyttää lisäksi liikennesuunnittelua, sillä näiden kahden vuoden aikana 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 direktiivin säännös tulee

voimaan ja poikkeuksia hyödyntävien joukko näin 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 kahteen vuoteen ja myös siitä syystä, että poikkeuksen kattamat ajoneuvot yleistyvät hitaasti. Poikkeuksen hyödyntämisen ehtona on, että ajo-oikeus on myönnetty vähintään kaksi vuotta aiemmin, mutta on mahdollista, että poikkeusta hyödyntäisivät myös sellaiset kuljettajat, joilla ei ole juuri kuljettajantutkinnon jälkeistä ajokokemusta tai saatu ajokokemus on vuosien takaa. Osa suhteellisen vähän ajaneista kuljettajista saattaisi ottaa oma-aloitteisesti ajotunteja kerratakseen suuremman massan vaikutusta ennakoivaan ajoon. Poikkeusta kuljetuksissaan 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 ole 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 4250 kilogrammaan, mikä on kaksinkertainen henkilöauton keskimääräiseen painoon verrattuna (1 980 kg vuonna 2024)⁶.

Yli 3 500 kg painavia ajoneuvoja koskevat vaatimukset ajopiirturin sekä nopeudenrajoittimen käytöstä, joten tällaisten autojen enimmäisnopeus on 90 km/h. Nopeuden rajoittamisella on muita tienkäyttäjiä turvaava vaikutus silloin, kun yleinen nopeusajoitus on tätä korkeampi.

⁶ Traficom:n 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>

Vaikutukset viranomaisille: Poliisille ja Liikenne- ja viestintävirastolle

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

Muutoksella ei olisi vaikutusta poliisin valvontaan, sillä kuljettajia valvottaisiin osana tavanomaista liikenteenvalvontaa. Koska B- tai BE-luokan ajo-oikeudella kuljetettavaa ajoneuvoa ei koske ajopiirturivaatimus eikä ajo- ja lepoaikojen sääntely, piirturin käyttöä tai lepoaikojen noudattamista ei olisi tarpeen valvoa B- ja BE-luokan massapoikkeusta hyödyntävien kohdalla.

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 päivittystyötä 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.

Vaikutukset yhteiskuntaan

Muutoksella 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. Muutos 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 Muutokset kuljettajantutkintotoiminnan järjestämiseen

Lakiin kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä (535/1998) 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 (lain 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 kuljettajantutkintotoiminnan järjestämiselle. Teoriakokeen suorittaminen suullisesti on yleistynyt viime vuosina. Vuonna 2016 suoritettiin 6440 ja vuonna 2024, 11 735 suullista

teoriakoetta. Yhden suullisen teoriakokeen vastaanottaminen vie tutkinnonvastaanottajan 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) 2018/958⁷ 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.

⁷ Uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/958.

Ammattisääntelyn on oltava oikeasuhtaista. Säänneltyjä ammatteja koskevaa sääntelyä valmistellessaan viranomaisen on varmistettava, että säädökset ovat omiaan takaamaan asetetun tavoitteen saavuttamisen eivätkä ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Ammattisääntelyä muuttaessa 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 liikenteen 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 kabotaasia koskevan sääntelyn tarkentaminen

Tavaraliikenteen kabotaasin EU-sääntelyä tarkentavaksi sääntelymalliksi valittiin Ruotsin mallin kaltainen sallittujen kuljetusten enimmäismäärän laskentapa. Ehdotuksen pohjana olisi voinut käyttää myös laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 6a §: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 tarkoitetun kuljetustoiminnan enimmäiskestoksi. Suomen malli kuitenkin eroaa Tanskasta siinä, että Suomi sallisi harjoittaa kabotaasia linja-autoilla seitsemän perättäisen päivän ajan 30 päivän ajanjaksolla, joka mahdollistaa hieman joustavammin seitsemän päivän sijoittamisen. Mikäli Suomessa otettaisiin käyttöön Tanskan malli, niin ajoneuvo saisi operoida Suomessa yhtäjaksoisesti seitsemän perättäistä päivää ainoastaan kalenterikuukauden sisällä, jonka arvioidaan tietyissä tapauksissa rajoittavan ja hankaloittavan kuljetustoiminnan suunnittelemista toisessa jäsenvaltiossa.

5.1.2 Hallinnolliset maksuseuraamukset

Vaihtoehtona esitetyille täsmällisille ja tarkkarajaisille seuraamusmaksuille olisi tehdä niistä huomattavasti harkinnanvaraisempia, jolloin seuraamusmaksun määrä pohjautuisi esimerkiksi oikeushenkilön liikevaihtoon, menettelyn laatuun, laajuuteen, vahingollisuuteen, kestoaikaan 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 kuljettajatoistuksen 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 kuorma-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen

Vaihtoehtona esitettävälle muutoksille, joilla ajokorttiluokkia koskevat laajennukset tulisivat voimaan jo ennen kuin uuden ajokorttidirektiivin soveltaminen alkaa, olisi mahdollista saattaa ne osaksi kansallista lainsäädäntöä vasta ajokorttidirektiivin edellyttämässä täytäntöönpanoajankäytössä. Jos ne toteutettaisiin vasta osana laajempaa täytäntöönpanohanketta, etenisi tavoite vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen osuuden kasvattamisesta myöhemmin. Tämä voisi mahdollisesti viivästyttää yritysten ajoneuvokannan uudistamista ja myöhempi täytäntöönpanoajankohta voisi heikentää Suomessa toimivien yritysten kilpailukykyä.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

5.2.1 Tieliikenteen kabotaasi, kuljettajatodistus ja seuraamukset

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

Ruotsi

Ruotsissa kabotaasikuljetuksia koskevaa EU-säätelyä 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 lastinsaajan 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.

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.

Tanska

Tanskassa tavaraliikenteen kabotaasikuljetuksia saa suorittaa 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 jäähdyttelyjakso. Kuljettajalle on maksettava vähintään Tanskan vähimmäistuntipalkka, kun ajoneuvo on kokonaismassaltaan yli 3 500 kg. Palkka tulee maksaa tavarankuljetuksen ajalta. Ajoneuvon kuljettajalla on oltava dokumentaatio saapuvasta kansainvälisestä kuljetuksesta ja jokaisesta Tanskassa suoritetusta kabotaasikuljetuksesta. Jos ajoneuvo on ollut Tanskassa neljä päivää ennen kansainvälistä kuljetusta, on pyynnöstä esitettävä dokumentaatio kaikista kyseisen ajan matkoista. Ohjekirjassa on listattu asiat, jotka dokumentista tulee ilmetä. Satunnaisen linja-autoliikenteen osalta kabotaasia voidaan harjoittaa tilapäisesti. Tanskassa tämä tarkoittaa enintään seitsemän perättäisen päivän jaksoa kalenterikuukaudessa. Kabotaasiliikenne on suoritettava kansainvälisen liikenteen päättymisen yhteydessä.

Kabotaasikuljetusten 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.

EU:n tuomioistuin antoi 12.4.2018 tuomion kanteessa (asia C-541/16), jonka Euroopan komissio nosti Tanskaa vastaan liittyen kabotaasiliikenteen sääntelyyn. Tanskan kansallinen käytäntö rajoitti kabotaasiliikenteessä sallittujen kuormaus- ja purkauspisteiden määrää, mikä komission mukaan oli ristiriidassa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen kanssa. Komissio katsoi, ettei Tanskan rajoitus perustu EU-lainsäädäntöön eikä ole oikeasuhteinen toimenpide. Rajoituksen nähtiin rikkovan tavaraliikenteen sisämarkkinoiden vapautta. Komissio viittasi laatimansa "kysymyksiä ja vastauksia" -asiakirjaan, mutta tuomioistuimen mukaan sillä ei ole sitovaa oikeudellista arvoa ja se voi toimia vain sääntelyn tulkinnan apuna. Tuomioistuin hylkäsi komission kanteen ja totesi, että Tanskan toimet perustuivat kabotaasiohjeisiin, joiden mukaan vain useita kuormaus- ja purkauspisteitä sisältävät kabotaasikuljetukset ovat kiellettyjä. Tanskan toimet eivät ylittäneet sitä, mikä on tarpeen asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi ja näin ollen sääntely oli suhteellisuusperiaatteen mukainen. Tuomioistuin katsoi, että komissio ei ollut osoittanut Tanskan rikkoneen EU-oikeutta, ja asia ratkaistiin Tanskan eduksi. Ratkaisu on merkityksellinen erityisesti kabotaasiliikenteen sääntelyn yhdenmukaisuuden ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisen kannalta EU:n sisämarkkinoilla.

Komissio nosti vuonna 2023 kanteen Tanskaa vastaan (asia C-482/23) liittyen kabotaasiliikenteen sääntelyyn linja-autoliikenteessä. Komission mukaan Tanska on rikkonut asetusta (EY) N:o 1073/2009 rajoittamalla ulkomaisten liikennöitsijöiden oikeutta harjoittaa tilapäistä kabotaasiliikennettä siten, että se on sallittua vain seitsemän peräkkäisen päivän ajan saman kalenterikuukauden aikana. Komission näkemyksen mukaan Tanskan käytäntö ei perustu EU-lainsäädäntöön, rajoittaa palvelujen tarjoamisen vapautta sisämarkkinoilla eikä vastaa EU:n tuomioistuimen oikeuskäytännön edellyttämää yksilöllistä arviointia palvelun tilapäisyydestä.

EU:n tuomioistuimen julkisasiamies antoi 15.5.2025 asiasta ratkaisuehdotuksen, jonka mukaan komissio ei ole riittävällä tasolla osoittanut, että Tanskan toimet olisivat suhteettomia tai syrjiviä. Näin ollen julkisasiamiehen mukaan Tanska ei ole rikkonut EU-oikeutta, ja komission kannane tulisi hylätä kokonaisuudessaan. Julkisasiamiehen arvion mukaan Tanskan sääntelytoimenpiteet eivät ylitä sitä, mikä on tarpeen asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kyseinen sääntely ei estä tilapäisten palvelujen tarjoamista, vaan pyrkii selkeyttämään

tilapäisyyden käsitettä. Ratkaisuehdotus ei sido tuomioistuinta, mutta se antaa viitteitä siitä, mihin suuntaan tuomioistuin saattaa kallistua.

Saksa

Saksassa tieliikenteen kabotaasista säädetään asetuksessa kansainvälisestä maanteiden tavaraliikenteestä ja kabotaasiliikenteestä (GüKGrKabotageV). Kabotaasi on sallittua vain EU-lainsäädännön mainitsemissa 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 maksuseuraamus (*Bußgeld*), joka ei ole rikosoikeudellinen. Seuraamuksia voi saada muun muassa asiakirjojen virheellisestä tai puutteellisesta esittämisestä, kabotaasikuljetuksen tekemisestä ilman tarvittavaa dokumentaatiota, kabotaasin maksimirajoitusten ylittämisestä 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 lievistä 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. Kuljettajatodistuksen puuttumisesta voidaan kuljetusyritykselle määrätä seuraamusmaksu, joka on suuruudeltaan 1 250–2 500 euroa.

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-jäsenvaltioon, 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. Kuljettajatodistuksen puuttumisesta hallinnollinen maksu on noin 1 500 euroa.

5.2.2 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kuorma-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen

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.

Alankomaat

Alankomaissa vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevaa ajoneuvoa koskeva B-luokan ajo-oikeutta laajentava poikkeus on ollut käytössä 1.7.2025 alkaen.⁸ Poikkeus noudattaa pääasialliselta sisällöltään direktiivin (EU) xx/2025 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

⁸ Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2025-160.pdf>

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.

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.

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 biometaanikaasumaaisessa 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 ajokokeen vastaanottajan tehtävään valmiudet 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 mielekäästä.

6 Lausuntopalaute

[Päivitetään lausuntokierroksen jälkeen.]

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

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, jolla viitataan suoraan EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen, EU:n tavaraliikennelupa-asetukseen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevaan asetukseen. Edellä mainituissa EU-asetuksissa on säädetty oikeudesta harjoittaa maanteiden henkilö- ja tavaraliikennettä EU:n alueella sekä tieliikenteen kabotaasiin liittyvien oikeuksien yleisistä periaatteista.

Pykälän 2 momentiksi ehdotetaan tarkentavaa kirjausta siitä, minkä verran kuormauksia ja purkauksia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvun 8 artiklassa tarkoitettuun yhteen kabotaasimatkaan saa kuulua. Ehdotuksen mukaan sovellettaessa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä, 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. 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 määrittelemiseksi, minkä EU:n tuomioistuin on todennut olevan oikeasuhtainen ja suhteellisuusperiaatteen mukaista.

Pykälän 3 momentiksi ehdotetaan tarkentavaa kirjausta siitä, minkä verran liikenteenharjoittaja saa Suomessa harjoittaa linja-autokohtaisia 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. Pykälän 3 momentiksi ehdotettu henkilöliikenteen kabotaasia koskeva säännös vastaa Tanskassa käytössä olevaa mallia, joskin ehdotettu säännös on hieman sallivampi, kun seitsemän päivän sallitun kabotaasijakson ei tarvitse olla kalenterikuukauden sisällä.

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. Lisäksi pykälän 6 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaus 23 §:n 2 momentin tavaraliikenteen kabotaasia koskevan sallitua kabotaasimatkaa tarkentavaan uuteen säännökseen.

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-, tull- 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-, tull- tai rajavartiomiehen pyynnöstä huolimatta luovuteta.

Pykälän 1 momentin mukaisesti sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikenne-lupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisi-, tull- 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-, tull- tai rajavartiomiehelle pyynnöstä tienvarsitarkastuksen aikana.

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

255 b §. *Tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta määrättävä seuraamusmaksu.* Pykälään ehdotetaan, että tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta voidaan määrätä seuraamusmaksu sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tai 23 §:ssä taikka EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai 23 tai 24 §:ssä säädettyä velvollisuutta kabotaasiliikenteen harjoittamisesta.

Kabotaasioikeus on jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa. Vaikka oikeus kabotaasiin on olennainen osa EU:n sisämarkkinoiden liikennepolitiikkaa, niin EU-sääntely, kansalliset EU-sääntelyä tarkentavat säännökset ja niiden tulkinnat asettavat siihen rajoituksia ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä. Ehdotukset lain 23 §:ään tarkentavat epätäsmällistä EU-sääntelyä tavaraliikenteessä kolmen sallitun kabotaasimatkan kuljetusten lukumäärän sekä henkilöliikenteessä tilapäisen kabotaasin sallitun enimmäiskeston osalta.

Kabotaasisääntöjen rikkomisesta saatava taloudellinen hyöty voi olla merkittävä. Niin sanottu laitton kabotaasi tarkoittaa, että ulkomaille sijoittautuneen liikenteenharjoittajan ajoneuvo suorittaa Suomen sisäisiä kuljetuksia tavalla, joka rikkoo kabotaasisääntöjä. Kabotaasirikkomus voi tarkoittaa kabotaasimatkaan sisältyviä liian useita valtion sisäisiä kuljetuksia, ajoneuvon liian pitkää kabotaasijaksoa tai kuljetuksiin liittyvää merkittävää todisteiden peittelyä. Yhden viikon kabotaasijakson aikana yhdellä ajoneuvolla voidaan tehdä myös useita kabotaasirikkomuksia.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaan liikenteenharjoittajan harjoittamaa kabotaasia on pidettävä sallittuna ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet edellisestä kansainvälisestä kuljetuksestaan sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta. Vastaavasti linja-autoliikenteen kabotaasin harjoittaminen edellyttää kuljetusasiakirjoja, jotka on pidettävä mukana ajoneuvossa ja vaadittaessa esitettävä valvontaviranomaiselle.

255 c §. *Kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu.* Pykälään ehdotetaan, että kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä voidaan määrätä seuraamusmaksu sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden hankkia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa säädetyn kuljettajatodistuksen.

Kuljettajatodistuksen avulla voidaan tavaraliikenteen valvonnassa tarkastaa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa tai kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä. Kuljettajatodistuksen hankinta kuuluu liikenteenharjoittajalle, jonka tulee antaa todistus kuljettajan käyttöön tämän kuljettaessa ajoneuvoa, jolla suoritetaan kuljetuksia asianomaiselle liikenteenharjoittajalle.

Kuljettajatodistuksen puuttumisella voidaan kiertää työehtojen asianmukaista noudattamista, joka voi tarkoittaa alipalkkausta, työperäistä hyväksikäyttöä, sosiaalista polkumyyntiä ja vakavimmillaan ihmiskauppaa. Kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönnistä palautettaisiin lakiin sanktiomahdollisuus, joka poistui lainsäädännöstä kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) kumoamisen myötä.

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

Pykälän 1 momentin mukaisesti Poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos määräävät 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitetun 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 rajavartiolaitoksella 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 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut kuuluvat liikenteenharjoittajalle. Liikenteenharjoittaja voi olla ainoastaan oikeushenkilö, koska EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta sovelletaan ainoastaan yhteisöön sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka harjoittavat maantieliikenteen harjoittajan ammattia.

Pykälän 2 momentin mukaisesti seuraamusmaksu on tieliikenteen kabotaasirikkomuksissa suuruudeltaan 5 000 euroa ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnissä 3 000 euroa. Seuraamusmaksun ensisijainen tavoite on toimia riittävänä rikkomusta ennaltaehkäisevänä toimenä. Lain 255 b ja 255 c §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksut on säädetty tarkkarajaiseksi, täsmälliseksi ja oikeasuhtaiseksi suhteessa verrokkimaihin sekä rikkomisesta tai laiminlyönnistä saatavaan hyötyyn nähden. Verrokkimaiden vastaavia seuraamuksia on käsitelty hallituksen esityksen osiossa 5.2.1. Seuraamusmaksun määrääminen 255 b tai 255 c §:n perusteella edellyttää aina menettelyn tahallisuuden tai huolimattomuuden arviointia.

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 5 000 euroksi. Myös seuraamusmaksu kuljettajastuuden hankinnan laiminlyönnistä on arvioitu sakkorangaistusta tehokkaammaksi ennaltaehkäiseväksi sanktioksi ja oikeasuhtaiseksi rikkomuksesta saatuu hyötyyn. Siitä saatujen hyötyjen sekä verrokkimaiden seuraamusten perusteella oikeasuhtainen seuraamusmaksu kuljettajastuuden hankkimisen laiminlyönnistä on arvioitu 3 000 euroksi.

Pykälän 3 ja 4 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. Seuraamusmaksua ei myöskään saa määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta. Jos laiminlyönti on ollut jatkuvaa, määräaika lasketaan siitä, kun laiminlyönti on päättynyt. Seuraamusmaksua ei saa myöskään määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Pykälän 5 ja 6 momentin mukaisesti seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakan täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava seuraamusmaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu. Seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

262 §. Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen. Pykälän 1 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi ammattimaisesti henkilöiden tai tavaroiden kuljettamisen tiellä osalta niin, ettei jatkossa luvattomasta liikenteenharjoittamisesta määrättävän rangaistuksen kohteena olisi kuljettajana toimiva luonnollinen henkilö, vaan taksiliikenteen harjoittaja eli oikeushenkilö. Muutos toteutetaan muita liikennemuotoja koskevien 2–6 kohtien mukaisesti vaihtamalla 1 kohdasta kuljettamista koskeva sana harjoittamiseksi. Liikenteenharjoittamista koskevat velvollisuudet koskevat henkilö- tavarata tai taksiliikenneluvan haltijaa, eikä kuljettajaa. Viranomaisen myöntää ammattimaiseen liikenteen harjoittamiseen tarkoitetun luvan ainoastaan oikeushenkilölle.

7.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta

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.

Siihen saakka, kunnes uuden ajokorttidirektiivin soveltaminen alkaa koko unionin alueella, koskisi B- ja BE-luokkien ajo-oikeuksien laajennus vain Manner-Suomessa ajamista. Direktiivin soveltamisen alkamisajankohdan jälkeen, olisi laajempi ajo-oikeus voimassa koko unionin alueella.

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 lakitekniinen muutos. Pykälän 2 momentin viittaus 7 §:n 4 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 5 momenttiin numerointimuutoksen vuoksi.

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

53 §. Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekniinen 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 lakitekniinen muutos. Viittaus 7 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin merkintöihin muutetaan viittaukseksi 7 §:n 3 momentin 1 kohtaan.

69 §. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden peruuttaminen. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekniinen muutos. Pykälän 1 momentin viittaus 7 §:n 3 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 4 momenttiin numerointimuutoksen vuoksi.

7.3 Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 momentin 4 alakohdan 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 alakohdasta 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 annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Liikenteen palveluista annetun lain 255 b ja 255 c §:ään ehdotettujen kabotaasirikkomuksia ja kuljettajastopitusten 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 1.3.2026.

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 (EU) xx/2025 9 artiklan kohdan 2 alakohdat j ja k, jotka koskevat B- ja BE-luokkien ajo-oikeutta vaihtoehtoisilla polttonaineella toimivia ajoneuvoja kuljettaessa, on saatettava kansallisesti voimaan kahden vuoden kuluessa direktiivin hyväksymisestä.

11 Suhde muihin esityksiin

Ehdotuksilla liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta on suhde takseja koskevaan säädöshankkeeseen LVM062:00/2023. Liikenteen palveluista annetun lain 262 § ehdotetaan muutettavaksi niin, että 1 kohdan luvaton tieliikenteen harjoittamista koskeva sanamuoto muutettaisiin kuljettamisesta harjoittamiseksi, joka vastaa paremmin liikenteenharjoittajaa koskevan rangaistussäännöksen tarkoitusta. Myös taksiliikenneluvan hankkimisen laiminlyönti kuuluu yrityksen vastuisiin, jolloin sakon määrääminen kuljettajalle ei ole tarkoituksenmukaista. Täten ehdotus on linjassa 262 §:n muiden rangaistussäännösten kanssa.

Ehdotuksilla ajokorttilain muuttamiseksi on suhde säädöshankkeeseen, jonka ministeriö käynnistää ajokorttidirektiivin täytäntöönpanemiseksi. Ajo-oikeutta laajentavien muutosten kansallisen täytäntöönpanon määräaika on ministeriön tietojen mukaan kaksi vuotta direktiivin hyväksymisestä. Arvio direktiivin hyväksymisen ajankohdaksi on esityksen kirjoitushetkellä lokakuu 2025. Kuten esityksen keskeiset ehdotukset -osassa (3.3) on kuvattu, ministeriö on valmistelussa arvioinut perustelluksi ottaa poikkeuksen käyttöön aiemmin kuin direktiivin kansallinen täytäntöönpano edellyttäisi. Osa artiklan 9 sisältämistä ajo-oikeutta laajentavista säännöksistä jää silti täytäntöönpanohankkeessa valmisteltaviksi ja linjattaviksi.

Esityksen kirjoitushetkellä ministeriössä on valmisteltavana myös hallituksen esitys laiksi ajokorttilain muuttamisesta, jossa esitetään muutoksia lain 53 §:ään. Muutosten ehdotettu voimaantulotavoite on kesällä 2026.

Muilta osin esityksellä ei ole suhdetta muihin esityksiin.

11.1 Suhde talousarvioesitykseen

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Ehdotuksia voidaan arvioida Suomen perustuslaissa (731/1999) turvattujen oikeuden elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen (7 §), yksityiselämän suojan (10 §), omaisuuden suojan (15 §), elinkeinovapauden (18 §) ja oikeusturvan (20 §) kannalta. Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

12.1 Oikeus elämään

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

Hallituksen esityksen toisessa lakiehdotuksessa, kun B- tai BE-luokan ajo-oikeuden myöntämisestä on kulunut vähintään kaksi vuotta, olisi ajo-oikeuden haltija oikeutettu kuljettamaan painavampaa vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevaa ajoneuvoa. Raskaamman, enintään 4 250 kg painavan ajoneuvon kuljettamisen salliminen kahden vuoden kuluttua ajo-oikeuden saamisesta vähentää ehdotuksen kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuukselle.

Massaltaan suurempi ajoneuvo 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 elämäänsä. Turvaaminen perustuu siihen, että kuljettaja on jo ehtinyt kerryttää ajokokemusta. Ensimmäiset kaksi ajovuotta, joiden aikana uudella kuljettajalla on kohonnut liikenneonnettomuuden riski, olisivat kuluneet.

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 Yksityiselämän ja henkilötietojen suoja

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. Perustuslakivaliokunta on painottanut, että hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta. (PeVL 51/2022 vp, 2 kohta).

12.3 Elinkeinovapaus

Tieliikenteen kabotaasia koskevan sääntelyn tarkentaminen

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.

Hallituksen esityksen ensimmäiseen lakiehdotukseen sisältyy maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen liittyviä sallittua kabotaasia tarkentavia säännöksiä lain 23 §:ään. Ehdotuksilla on tavoitteena parantaa epätasällisen EU-sääntelyn noudattamista ja sen valvontaa. Kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan valtion sisäisten kuljetusten suorittamista toiseen valtioon sijoittautuneen kuljetusrytityksen ajoneuvolla

EU:n sisämarkkinoiden kannalta oleelliset neljä vapautta tarkoittavat tavaroiden, palveluiden, ihmisten ja pääoman vapaata liikkuvuutta unionin alueella. Oikeus kabotaasiin on olennainen osa EU:n sisämarkkinoiden liikennepolitiikkaa, mutta oikeudelle on asetettu rajoituksia henkilö- ja tavaraliikennettä koskevassa EU-sääntelyssä. Jokaiselle ETA-maahan

sijoittautuneelle liikenteenharjoittajalle tulee varmistaa yhtäläiset oikeudet harjoittaa kabotaasia maanteiden tavaraliikenteessä toisessa ETA-valtiossa. EU:n tuomioistuin on ennakkotapauksena päättänyt (asia C-541/16) tieliikenteen kabotaasia koskevan sääntelyn kansallisen tarkentamisen nyt esitetyllä tavalla olevan oikeasuhtaista ja suhteellisuusperiaatteen mukaista. Vastaavasti linja-autoliikenteen kabotaasia koskien (asia C-482/23) nyt ehdotettu malli ei julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksen mukaan ylitä sitä, mikä on tarpeen EU-sääntelyn tavoitteiden saavuttamiseksi ja kuljetustoiminnan tilapäisyyden varmistamiseksi.

Edellä mainitun perusteella ehdotetut kansalliset EU-sääntelyä tarkentavat säännökset eivät myöskään ole ristiriidassa perustuslain 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Ehdotuksia ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina.

Ajokokeen vastaanottaja

Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla.

Hallituksen esityksen kolmannen 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.

Ajokokeen vastaanottajaa koskevilla säädösmuutoksilla turvattaisiin elinkeinovapautta. Tehtävään säädettyjen vaatimusten keventäminen helpottaa ammatin harjoittamisen aloittamista. Koulutusvaatimuksen huojentaminen yhdessä liikenneopettajalupaan 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.

Kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annettuun lakiin esitettyjä muutoksia ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina.

12.4 Omaisuuden suoja ja oikeusturva

Hallinnolliset maksuseuraamukset

Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaisesti jokaisen omaisuus on turvattu. Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaisesti jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheutonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi.

Hallituksen esityksen ensimmäiseen lakiehdotukseen sisältyy uusia tieliikenteen kabotaasirikkomuksiin ja kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyöntiin kohdistuvia seuraamusmaksuja lain 255 b ja 255 c §:ään. Seuraamusmaksujen määräämisestä, suuruudesta ja täytäntöönpanosta säädettäisiin lain 255 c §: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 5 000 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. Seuraamusmaksujen ei arvioida olevan liiallisia suhteessa siihen, mitä sillä halutaan saavuttaa.

Esityksessä säädettäisiin kriminalisointiperiaatteiden ja 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 hallinnollisiin maksuseuraamuksiin 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 yritykselle 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.

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 määrittämiseen 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). Esityksen mukaisessa maksusääntelyssä nämä vaatimukset olisi otettu asianmukaisesti huomioon. Perustuslakivaliokunta on usein kiinnittänyt huomiotaan 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) ja seuraamusten porrastamisesta rikkomuksen vakavuuden perusteella (PeVL 11/2009 vp). Esitettävässä seuraamusmaksua koskevassa sääntelyssä oikeasuhtaisuuden vaatimus täytyisi, koska rikkomukset säädettäisiin tarkkarajaisiksi ja EU-sääntelyyn pohjautuvat velvollisuudet joko ovat itsessään tarkkarajaisia tai niitä on tarkennettu kansallisella lainsäädännöllä. Seuraamusmaksua ei määrättäisi tilanteissa, joissa rikkomukset ovat vähäisiä tai joissa maksun määrittäminen on kohtuutonta. Tällaisissa tapauksissa seuraamusmaksun sijaan toimivaltainen viranomaislainen voisi antaa huomautuksen.

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. Kuitenkin joitakin enimmäismäärään sidottuja seuraamusmaksuja koskevaa määräämistä toimivaltaa on muualla lainsäädännössä perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella osoitettu hallintoviranomaiselle myös ilman kollegiaalisen päätöksenteon vaatimusta (esimerkiksi yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain mukainen rikkomus- ja seuraamusmaksu /PeVL 28/2014 vp, työsopimuslain mukainen seuraamusmaksu /PeVL 9/2012 vp, jätelain mukainen laiminlyöntimaksu /PeVL 58/2010 vp). Näiden hallinnollisten sanktioiden kiinteä euromääräinen enimmäissuuruus vaihtelee 30 000 ja jopa 500 000 euron välillä. Toimivalta määrätä seuraamusmaksu on perusteltua osoittaa sellaiselle lainsäädännön noudattamisen valvontaa suorittavalle viranomaiselle, jolla on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevia seikkoja. Ehdotetut 3 000 euron ja 5 000 euron seuraamusmaksut määräisi viranomaisena poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos.

Rikkomuksen syyksiluettavuuden edellytykseksi ehdotetaan tahallisuutta tai tuottamusta. Sanktiomaksuja koskeva sääntely 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 puolttaa 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). Myös EU-oikeudella on asiassa merkitystä, koska ehdotettavat sanktiomaksut perustut joko kokonaan tai osittain EU:n lainsäädännössä asetettuihin velvollisuuksiin. Lähtökohta on tällöin syyksiluettavuuden alaa määrittävien käsitteiden tulkinnassa se, että tulkinta on kaikissa hallinnollisia maksuseuraamuksia koskevissa tilanteissa saman sisältöistä (ks. esim. EU:n tuomioistuimen Intertanko-ratkaisu; C-308/06).

Edellä mainitun perusteella on pääteltävissä, etteivät ehdotetut seuraamusmaksut ole ristiriidassa perustuslain 15 §:ssä säädetyn omaisuudensuojan tai 21 §:ssä säädetyn oikeusturvaperusoikeuden kannalta. Ehdotettuja seuraamusmaksuja ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Koska EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa 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 § sellaisena kuin se on laissa 1256/2020, 24 § sellaisena kuin se on laissa 60/2022, 36 §:n 3 momentin 1 kohta sellaisena kuin se on laissa 371/2019, 255 a §:n otsikko sellaisena kuin se on laissa 88/2023 ja 262 §:n 1 momentin 1 kohta sellaisena kuin se on laissa 60/2022
lisätään uusi 255 b, uusi 255 c ja uusi 255 d § seuraavasti:

23 §

Tieliikenteen kabotaasin oikeudet ja ehdot

ETA-valtioihin perustetuilla kuljetusyriyksillä, jotka täyttävät maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin ja jäsenvaltioiden välisille markkinoille pääsemisen edellytykset, on oikeus suorittaa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettua tieliikenteen kabotaasia.

Sovellettaessa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä, 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 kabotaasia 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 asiakirjaa, 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 siten kuin yhteisistä säännöistä harjoittaessa kansainvälistä liikennettä annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin 31962L2005 (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) mukaisesti säädetään, tavarän vastaanottaja voi direktiivissä säädetyistä määritelmästä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljettaakseen tavarät 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 ja 23 §:ssä säädettyjä kabotaasiliikenteen yleisiä periaatteita.

36 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutuskeskuksen opetushenkilöstö ja -välineet

Ajokorttilain (386/2011) 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 koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Edellä tarkoitettut asiakirjat on esitettävä poliisi-, tull- tai rajavartiomiehelle pyynnöstä tienvarsitarkastuksen aikana.

255 a §

Viittaus kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetun lain seuraamusmaksuun

255 b §

Tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tai 23 §:ssä taikka EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai 23 tai 24 §:ssä säädettyä velvollisuutta kabotaasiliikenteen harjoittamisesta.

255 c §

Kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden hankkia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa säädetyn kuljettajatodistuksen.

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 5 000 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.

Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta. Jos laiminlyönti on ollut jatkuvaa, määräaika lasketaan siitä, kun laiminlyönti on päättynyt. Seuraamusmaksua ei saa myöskään määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava seuraamusmaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu.

Seuraamusmaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

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;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 4 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohta, 9 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 563/2020, 16 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 938/2018, 57 §:n 2 momentti ja 69 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 96/2018, sellaisina kuin niistä ovat 4 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohta laissa 386/2011, 9 §:n 2 momentti laissa 563/2020, 16 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti laissa 938/2018 sekä 57 §:n 2 momentti ja 69 §:n 1 momentti laissa 96/2018, sekä
lisätään 7 §:ään uusi 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 387/2018, 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;

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

Ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa sellaista ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka luokkaa vastaava tunnus hänellä on ajokortissaan tai kuljettajantutkintotodistuksessaan. A-luokkaan kuuluvaa 4 §:n 1 momentin 4 kohdan b alakohdassa tarkoitettua kolmipyörää saa kuitenkin kuljettaa vain se A-luokan ajo-oikeuden haltija, joka on täyttänyt 21 vuotta.

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/ETA-valtiossa vähintään kaksi vuotta aiemmin.

Ajokorttiluokan ajo-oikeutta voidaan rajoittaa tai siihen voidaan asettaa ehtoja 16 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisesti. Ajo-oikeus koskee:

1) AM-luokassa kaksi- ja kolmipyöräisiä mopoja, jos ajokortissa on merkintä mopon ajo-oikeudesta, ja kevyttä nelipyörää, jos ajokortissa on merkintä kevyen nelipyörän ajo-oikeudesta vastaavan kuljettajantutkinnon ajokokeen suorittamisen perusteella;

2) tutkinnon luokkaa vastaavan automaattivaihteisen ajoneuvon tai sellaisen ajoneuvoyhdistelmän, jossa on automaattivaihteinen vetoauto, kuljettamista, jos kuljettajantutkinnon ajokoe tai käsittelykoe, jos sellainen vaaditaan ajokokeen sijaan, suoritetaan automaattivaihteisella ajoneuvolla.

B-luokan ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa myös sellaista ajoneuvoyhdistelmää, jossa on B-luokan vetoauto ja perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 3 500 kg mutta ei 4 250 kg, jos hänen ajokortissaan on merkintä ajoneuvoyhdistelmää vastaavan ajokokeen suorittamisesta.

T-luokka ja T3 ajoneuvoluokan traktorin kuljetusoikeus AM-luokan ajokortilla ovat voimassa vain Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään automaattivaihteisesta ajoneuvosta sekä sellaisista poikkeuksista ajo-oikeuden laajuuteen, jotka ovat voimassa vain Suomessa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää poikkeuksia 3 momentin 2 kohdan säännöksestä rajoittaa ajo-oikeus vain automaattivaihteisen ajoneuvon tai sellaisen ajoneuvoyhdistelmän, jossa vetoautona on automaattivaihteinen ajoneuvo, kuljettamiseen, jos kohdassa tarkoitettu ajokoe tai käsittelykoe on suoritettu automaattivaihteisella ajoneuvolla.

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 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

Ajokorttilupa 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 terveysvaatimukset 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 tarkoitetussa tapauksessa tai 7 §:n 5 momentissa tarkoitetun 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 6 §:n 2 momentin 2 kohdan a alakohdassa ja 7 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja merkintöjä.

69 §

Alkolukolla valvottu ajo-oikeuden peruuttaminen

Poliisin on peruutettava alkolukolla valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto kokonaisuudessaan pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koeaikana pyytää peruuttamaan valvontaa koskevan määräyksen, taikka ilman hyväksyttävää syytä rikkoo alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta:

- 1) kuljettamalla muuta kuin 68 a §:n 3 momentin mukaan sallittua ajoneuvoa; tai
 - 2) vaikuttamalla alkolukon toimintakykyyn alkolukolain 7 §:n 4 momentin vastaisesti.
-

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 2 §:n 1 momentin 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 1 momentin 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 kuljettajatutkinnon ajokokeita;

7 c §

Ajokokeiden vastaanottajan ammattitaito

Kuljettajatutkinnon 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 kuljettajatutkintotoimintaa 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 x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 23 § sellaisena kuin se on laissa 1256/2020, 24 § sellaisena kuin se on laissa 60/2022, 36 §:n 3 momentin 1 kohta sellaisena kuin se on laissa 371/2019, 255 a §:n otsikko sellaisena kuin se on laissa 88/2023 ja 262 §:n 1 momentin 1 kohta sellaisena kuin se on laissa 60/2022
lisätään 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.

ETA-valtioihin perustetuilla kuljetusyrityksillä, jotka täyttävät maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin ja jäsenvaltioiden välisille markkinoille pääsemisen edellytykset, on oikeus suorittaa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettua tieliikenteen kabotaasia.

Sovellettaessa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettua kabotaasia, 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

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

24 §

Kansainvälisen yhdistetyn tiekuljetuksen suorittamisen ehdot

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 tavarat 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 asiakirjaa, mutta kuljetuksesta on kuitenkin esitettävä muu asiakirja, josta ilmenee rautateitse, sisävesitse tai meritse suoritettu tai suoritettava matka.

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

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

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavarán lähettäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarán 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 kabotaasiliikenteen yleisiä periaatteita.

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;

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

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavarán lähettäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarán 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 ja 23 §:ssä säädettyjä kabotaasiliikenteen yleisiä periaatteita.

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 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-, 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.

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 koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. *Edellä tarkoitettut asiakirjat on esitettävä poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehelle pyynnöstä tienvarsitarkastuksen aikana.*

255 a §

Seuraamusmaksu

(uusi)

255 a §

Viittaus kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetun lain seuraamusmaksuun

255 b §

Tieliikenteen kabotaasirikkomuksesta määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tai 23 §:ssä taikka EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai 23 tai 24 §:ssä säädettyä velvollisuutta kabotaasiliikenteen harjoittamisesta.

(uusi)

255 c §

Kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden hankkia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa säädetyn 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 5 000 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.

Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta. Jos laiminlyönti on ollut jatkuvaa, määräaika lasketaan siitä, kun laiminlyönti on päättynyt. Seuraamusmaksua ei saa myöskään määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava seuraamusmaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle.

Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu.

Seuraamusmaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

262 §

*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 tieosuuksia koskevien säännösten vastaisesti,

262 §

*Luvaton ammattimaisen liikenteen
harjoittaminen*

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;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 4 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohta, 9 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 563/2020, 16 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 938/2018, 57 §:n 2 momentti ja 69 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 96/2018, sellaisina kuin niistä ovat 4 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohta laissa 386/2011, 9 §:n 2 momentti laissa 563/2020, 16 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti laissa 938/2018 sekä 57 §:n 2 momentti ja 69 §:n 1 momentti laissa 96/2018, sekä
lisätään 7 §:ään uusi 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 387/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Ajokorttiluokat

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

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;

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;

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

Ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa sellaista ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka luokkaa vastaava tunnus hänellä on ajokortissaan tai kuljettajantutkintotodistuksessaan. A-luokkaan kuuluvaa 4 §:n 1 momentin 4 kohdan b alakohdassa tarkoitettua kolmipyörää saa kuitenkin kuljettaa vain se A-luokan ajo-oikeuden haltija, joka on täyttänyt 21 vuotta.

A-luokka sisältää kuitenkin A1- ja A2-luokan ajo-oikeuden, A2-luokka A1-luokan ajo-oikeuden, C-luokka C1-luokan ajo-oikeuden, CE-luokka C1E-luokan ajo-oikeuden, D-luokka D1-luokan ajo-oikeuden, DE-luokka D1E-luokan ajo-oikeuden sekä C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokan ajokortti BE-luokan ajo-oikeuden. Kaikki luokat T-luokkaa lukuun ottamatta sisältävät kuitenkin AM-luokan ajo-oikeuden sekä A1-, A2-, A- ja B-luokka T-luokan ajo-oikeuden.

Ajokorttiluokan ajo-oikeutta voidaan rajoittaa tai siihen voidaan asettaa ehtoja 16 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisesti. Ajo-oikeus koskee:

1) AM-luokassa kaksi- ja kolmipyöräisiä mopoja, jos ajokortissa on merkintä mopon ajo-oikeudesta, ja kevyttä nelipyörää, jos ajokortissa on merkintä kevyen nelipyörän ajo-oikeudesta vastaavan kuljettajantutkinnon ajokokeen suorittamisen perusteella;

2) tutkinnon luokkaa vastaavan automaattivaihteisen ajoneuvon tai sellaisen ajoneuvoyhdistelmän, jossa on automaattivaihteinen vetoauto, kuljettamista, jos kuljettajantutkinnon ajokoe tai käsittelykoe, jos sellainen vaaditaan ajokokeen sijaan, suoritetaan automaattivaihteisella ajoneuvolla.

B-luokan ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa myös sellaista ajoneuvoyhdistelmää, jossa on

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

Ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa sellaista ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka luokkaa vastaava tunnus hänellä on ajokortissaan tai kuljettajantutkintotodistuksessaan. A-luokkaan kuuluvaa 4 §:n 1 momentin 4 kohdan b alakohdassa tarkoitettua kolmipyörää saa kuitenkin kuljettaa vain se A-luokan ajo-oikeuden haltija, joka on täyttänyt 21 vuotta.

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/ETA-valtiossa vähintään kaksi vuotta aiemmin.

Ajokorttiluokan ajo-oikeutta voidaan rajoittaa tai siihen voidaan asettaa ehtoja 16 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisesti. Ajo-oikeus koskee:

1) AM-luokassa kaksi- ja kolmipyöräisiä mopoja, jos ajokortissa on merkintä mopon ajo-oikeudesta, ja kevyttä nelipyörää, jos ajokortissa on merkintä kevyen nelipyörän ajo-oikeudesta vastaavan kuljettajantutkinnon ajokokeen suorittamisen perusteella;

2) tutkinnon luokkaa vastaavan automaattivaihteisen ajoneuvon tai sellaisen ajoneuvoyhdistelmän, jossa on automaattivaihteinen vetoauto, kuljettamista, jos kuljettajantutkinnon ajokoe tai käsittelykoe, jos sellainen vaaditaan ajokokeen sijaan, suoritetaan automaattivaihteisella ajoneuvolla.

B-luokan ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa myös sellaista ajoneuvoyhdistelmää, jossa on

B-luokan vetoauto ja perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 3 500 kg mutta ei 4 250 kg, jos hänen ajokortissaan on merkintä ajoneuvoyhdistelmää vastaavan ajokokeen suorittamisesta.

T-luokka ja T3 ajoneuvoluokan traktorin kuljetusoikeus AM-luokan ajokortilla ovat voimassa vain Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään automaattivaihteisesta ajoneuvosta sekä sellaisista poikkeuksista ajo-oikeuden laajuuteen, jotka ovat voimassa vain Suomessa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää poikkeuksia 3 momentin 2 kohdan säännöksestä rajoittaa ajo-oikeus vain automaattivaihteisen ajoneuvon tai sellaisen ajoneuvoyhdistelmän, jossa vetoautona on automaattivaihteinen ajoneuvo, kuljettamiseen, jos kohdassa tarkoitettu ajokoe tai käsittelykoe on suoritettu automaattivaihteisella ajoneuvolla.

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 4 momentissa tarkoitettun 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.

B-luokan vetoauto ja perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 3 500 kg mutta ei 4 250 kg, jos hänen ajokortissaan on merkintä ajoneuvoyhdistelmää vastaavan ajokokeen suorittamisesta.

T-luokka ja T3 ajoneuvoluokan traktorin kuljetusoikeus AM-luokan ajokortilla ovat voimassa vain Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään automaattivaihteisesta ajoneuvosta sekä sellaisista poikkeuksista ajo-oikeuden laajuuteen, jotka ovat voimassa vain Suomessa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää poikkeuksia 3 momentin 2 kohdan säännöksestä rajoittaa ajo-oikeus vain automaattivaihteisen ajoneuvon tai sellaisen ajoneuvoyhdistelmän, jossa vetoautona on automaattivaihteinen ajoneuvo, kuljettamiseen, jos kohdassa tarkoitettu ajokoe tai käsittelykoe on suoritettu automaattivaihteisella ajoneuvolla.

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 tarkoitettun 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

Ajokorttilupa 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 silmälaseja tai muita korjaavia linssejä, kuulolaitetta, alkolukkoa 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;

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.

57 §

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupa 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 silmälaseja tai muita korjaavia linssejä, kuulolaitetta, alkolukkoa 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 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**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 6 §:n 2 momentin 2 kohdan a alakohdassa ja 7 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja merkintöjä.

69 §

69 §

*Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden
peruuttaminen**Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden
peruuttaminen*

Poliisin on peruutettava alkolukolla valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto kokonaisuudessaan pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koeaikana pyytää peruuttamaan valvontaa koskevan määräyksen, taikka ilman hyväksyttävää syytä rikkoo alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta:

- 1) kuljettamalla muuta kuin 68 a §:n 3 momentin mukaan sallittua ajoneuvoa; tai
- 2) vaikuttamalla alkolukon toimintakykyyn alkolukkolain 7 §:n 3 momentin vastaisesti.

Poliisin on peruutettava alkolukolla valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto kokonaisuudessaan pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koeaikana pyytää peruuttamaan valvontaa koskevan määräyksen, taikka ilman hyväksyttävää syytä rikkoo alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta:

- 1) kuljettamalla muuta kuin 68 a §:n 3 momentin mukaan sallittua ajoneuvoa; tai
- 2) vaikuttamalla alkolukon toimintakykyyn alkolukkolain 7 §:n 4 momentin vastaisesti.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

3.

Laki

kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 2 §:n 1 momentin 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 1 momentin 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 kuljettajatutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita;

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

7 c §

7 c §

Ajokokeiden vastaanottajan ammattitaito

Ajokokeiden vastaanottajan ammattitaito

Kuljettajatutkinnon 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;

Kuljettajatutkinnon 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