



Lausuntoyhteenvedo luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikenteen palveluita annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Tausta

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista, ajokorteista, kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä sekä sakon täytäntöönpanosta annettua lakia. Lausuttavana olleen esityksen tavoitteena on parantaa tavara- ja linja-autoliikenteen harjoittamista koskevan EU:n kabotaasisääntelyn noudattamisen ja valvonnan edellytyksiä sekä edistää ympäristöystävällisten ajoneuvojen yleistymistä maanteilla ja kuljettajien saatavuutta. Tarkoituksena on myös saattaa voimaan direktiivi, joka edellyttää tarvittavia muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön asetettuun määräaikaan mennessä. Hankkeen yhteydessä tehtäisiin lisäksi ehdotettuihin lakimuutoksiin kytkeytyvät tarvittavat muutokset valtioneuvoston asetuksiin.

Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana lausuntopalvelussa 9.10.-19.11.2025. **Esityksestä lausui yhteensä 44 tahoa.**

Hallituksen esitysluonnoksen pääasiallinen sisältö

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi lakia liikenteen palveluista, ajokorttilakia, lakia kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä ja lakia sakon täytäntöönpanosta. Esityksen tavoitteena on parantaa tavara- ja linja-autoliikenteen 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 uuden ajokorttidirektiivin 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 kuljettajantutkintotoiminnan 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.

Lausuntopalautteesta yleisesti

Suurin osa lausujista toteaa pitävänsä hankkeen tavoitteita perusteltuina ja kannatettavina. Lausijat kannattavat ehdotuksia tieliikenteen kabotaasin kansallisesta tarkentamisesta sekä niihin liittyviä seuraamusmaksuja. Valtaosa lausujista kannattaa ajokorttilakiin esitettävää muutosta vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen sallimiseksi kaksi vuotta ajokortin myöntämisen jälkeen. Osa lausujista kuitenkin katsoo, että muutos pitäisi huomioida B-luokan kuljettajakoulutuksessa ja osa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden määritelmää tulisi muuttaa.

Opetus- ja kulttuuriministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto ja Opetushallitus lausuivat, ettei niillä ole esitysluonnoksesta lausuttavaa.

Saaduissa lausunnoissa esitetään näkemyksiä muutostarpeista myös esitysluonnoksen ulkopuolelta. *Jari Mäki Oy* ehdottaa, että B-luokan ajo-oikeutta laajennettaisiin myös yli 3 500 kg, mutta korkeintaan 4 250 kg painavien pick-up-autojen kuljettamiseen. *Matkailuajoneuvot (MAT)* ry nostaa lausunnossaan esiin vapaa-ajan ajoneuvoihin liittyvän näkökulman, joka liittyy uuteen ajokorttidirektiivin sääntöseen matkailuajoneuvojen kuljettamisesta 4 250 kg painorajaan asti, tietyin ehdoin, B-luokan ajo-oikeudella. Lausunnossaan MAT kannustaa direktiivin salliman kansallisen liikkumavaran hyödyntämiseen ja ehdottaa, että matkailuautoja koskeva poikkeus huomioitaisiin jatkovalmistelussa ja sisällytettäisiin esitykseen. *Autokatsastajat (AK)* ry lausuu etätulkkausta koskevien sääntöjen tarkentamistarpeesta ja perustelee ehdotustaan teoriakoeeksymysten salassapitovelvoitteella.

Yksityiskohtainen yhteenveto lausuntopalautteesta ehdotuksittain

Tieliikenteen kabotaasi ja hallinnolliset maksuseuraamukset

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

Oikeusministeriö keskittyi lausunnossaan lähinnä seuraamusmaksusääntelyksi ehdotettuihin liikenteen palveluista annetun lain 255 b, 255 c ja 255 d §:iin. Lain 262 §:ään sisältyy rikosoikeudellista seuraamussääntelyä. Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, ettei säännöskohtaisissa perusteluissa mainita mitään 262 §:n 1 kohdasta poistettavaksi ehdotetusta tekstistä tai poistettavan tekstin suhteesta ehdotettavaan uuteen 255 b §:ään. Asiaa on aiheellista käsitellä, jotta käy selväksi, missä määrin sanktoidun toiminnan alaan ehdotetaan



muutoksia ja missä määrin kyse on toiminnan rangaistavuuden siirtämisestä rikosoikeudellisesta järjestelmästä hallinnollisen sanktioinnin piiriin.

Oikeusministeriö huomauttaa, että oikeushenkilön rangaistusvastuusta säädetään rikoslain 9 luvussa, jonka 1 §:n mukaan oikeushenkilön rangaistusvastuun soveltamisalaan kuuluvat vain tietyt rikoslaissa säädetyt rikokset. Rikoslaissakaan ei oikeushenkilöä itseään pidetä rikoksen tekijänä, vaan oikeushenkilö tuomitaan aina jonkun luonnollisen henkilön toiminnassaan tekemän rikoksen perusteella. Oikeusministeriö katsoo, että jatkovalmistelussa on vielä tarkasteltava sitä, kuka kyseessä olevaan rikokseen voisi syyllistyä, ja muutettava ainakin esitysluonnoksen sisältämiä perustelu- ja muita mainintoja siten, etteivät ne jää ristiriitaisiksi oikeushenkilön rangaistusvastuuta koskevan rikoslain sääntelyn kanssa. Oikeusministeriö pitää 255 b §:ään ehdotettua seuraamussääntelyä epätasällisenä ja jatkovalmistelussa sääntelyä tulee täsmentää niin, että seuraamusmaksut kohdistuvat nimenomaisesti asianomaisten säännösten rikkomiseen eikä esimerkiksi koko lukuun. Tämän lisäksi seuraamussääntelyssä tulisi luonnehtia riittävän täsmällisesti sanktioitava teko. Oikeusministeriön mukaan myös ehdotettua 255 c §:ää on jatkovalmistelussa syytä täsmentää. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa säädetään vain kuljettajatodistuksen myöntämisestä, jolloin epäselväksi jää, mihin säännökseen velvollisuus perustuu. Jatkovalmistelussa on syytä arvioida myös ehdotettuun 255 d §:n 3 momenttiin liitettyjen kaksoisrangaistavuuden kieltoa koskevien säännösten tarpeellisuutta. Kaksoisrangaistavuuden kieltä ei estä määräämistä samassa asiassa rikosoikeudellista seuraamusta tai hallinnollista sanktiota luonnolliselle henkilölle ja hallinnollista sanktiota oikeushenkilölle. Oikeusministeriö katsoo myös, ettei seuraamusmaksun määräämistä koskevassa ehdotetussa 255 d §:n 4 momentissa ole asianmukaista säätää tuomioistuimen toiminnasta. Lisäksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota ehdotetun 255 d §:n 5 ja 6 momentin muotoiluun. Sakon täytäntöönpanosta annettua lakia on 1.1.2026 voimaan tulevilla muutoksilla muutettu siten, että muun muassa seuraamusmaksuista ilmoittamisesta ja niiden raukeamisesta säädetään kyseisessä laissa.

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

Ahvenanmaan maakunnan hallitus ei ottanut kantaa kabotaasiliikennettä, kuljettajatodistusta ja niihin liittyviä seuraamusmaksuja koskevaan ehdotukseen. Ahvenanmaan maakunnan hallitus huomautti kuitenkin liikenteen palveluista annetun lain 14 §:ää koskien, että 14 §:n 1 ja 3 kohta säätävät oikeudenaloja, jotka kuuluvat itsehallintolain (FFS 1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan maakunnan hallitus arvioi näiden kohtien olevan ristiriidassa itsehallintolain kanssa. Itsehallintolain 27 §:n 10 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat sopimatonta menettelyä elinkeinotoiminnassa, kilpailun edistämistä ja kuluttajansuojaa. Ahvenanmaan maakunnan hallitus arvioi, että lainsäätäjän mukaan selvitysvelvollisuus kuuluu itsehallintolain 27 §:n 10 kohdan nojalla valtakunnan toimivaltaan.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että tieliikenteen kabotaasia koskeva esitys on erittäin perusteltu sekä tavara- että henkilökuljetusten osalta. Lisäksi sanktiojärjestelmän kehittäminen mahdollisten kabotaasirikkomusten osalta hallinnollisia maksuja hyödyntäväksi on omiaan



keventämään hallinnollista taakkaa kaikilta osapuolilta sekä tuomaan valvontaan tehokkuutta. Linja-autoliikenteen kabotaasisääntelyn osalta on jatkovalmistelussa syytä huomioida, ettei sitä voitaisi kiertää niin, että ajoneuvoa käytetään valtakunnan rajan toisella puolella niin, että oikeus kabotaasiin alkaisi uudelleen. Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa myös, että jatkovalmistelussa tarkasteltaisiin vielä 255 b §:n muotoilua, koska vaikka kabotaasiliikenteen harjoittamiseen liittyy monia ehtoja, niin veloitetta sen harjoittamiseen ei ole. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että esityksen seuraamusmaksujen säännöskohtaisiin perusteluihin tulisi tarkentaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan määritelmät mitä "yrityksellä" tarkoitetaan. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lisäksi 262 §:ää koskevien perusteluiden osalta, että muutettava säännös on yhteinen taksi-, henkilö- ja tavaraliikennelupien osalta, joten perusteluita tulisi täsmentää.

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

Poliisihallitus pitää nyt esitettyjä tieliikenteen kabotaasia koskevia muutosehdotuksia hyvinä ja oikeansuuntaisina sekä poliisin valvontatyötä tukevinä. Poliisihallitus ehdottaa, että laissa voisi vielä nykyistä selkeämmin ilmaista liikenteenharjoittajan velvollisuuden esittää tarvittavat todisteet kuljetusten säännöstenmukaisuudesta. Poliisihallitus ei pidä kabotaasin yhtäjaksoisuutta tai seitsemän perättäisen päivän aikaa välttämättä tarpeellisenä vaatimuksena. Poliisihallitus kannattaa 200 §:ään lisättyä veloitetta, että mainitut asiakirjat on esitettävä poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitosmiehelle tienvarsitarkastuksen aikana. Valvonnan kannalta olisi hyvä, jos kuormaus- ja purkutoimintoa vaadittaisiin käytettäväksi, jolloin valvontaviranomainen saisi sijaintitiedon koordinaatit suoraan.

Poliisihallitus pitää uusia seuraamusmaksuja kannatettavina, ja niiden suuruuskin on oikeansuuntainen. Kabotaasirikkomuksesta määrättävän seuraamusmaksun osalta esitetään harkittavaksi, tulisiko maksun määrää hyväksyttävyy- ja suhteellisuusvaatimuksen näkökulmasta arvioiden vielä korottaa. Poliisihallitus kaipaasi tarkempia perusteluja säännöksen soveltamisesta tilanteissa, joissa seuraamusmaksu jätettäisiin 255 d §:n 3 momentin mukaisesti määräämättä menettelyn laatu, suunnitelmallisuus ja olosuhteet huomioiden. Lisäksi Poliisihallitus ehdottaa, että lakiesityksessä otettaisiin vielä harkintaan mahdollisuus vakuuden ottamiseen sekä kuljetuksen keskeyttämisestä vakuuden saamisen varmistamiseksi rengasluvon käytön mahdollisuus.

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

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

Työsuojeluviranomainen valvoo lähetetyistä työntekijöistä annettua lakia ja samalla lähetettyjen kuljettajien työehtojen noudattamista, joissa kabotaasisääntelyn soveltaminen on



keskeistä. Työsuojeluviranomainen katsoo, että tieliikenteen kabotaasin valvontaviranomaisten joukkoon tulisi lisätä työsuojeluviranomainen, jotta sille syntyisi toimivalta lähetettyjen kuljettajien kokonaisuuden valvontaan. Lakiin tulisi myös lisätä valvojan ilmoitusvelvollisuus työsuojeluviranomaisen havaitsemista kabotaasisäännösten rikkomuksista seuraamusmaksun määräävälle viranomaiselle.

Autoliikenteen Työnantajaliitto sekä *Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto* näkevät esityksen olevan oikeansuuntainen ja sen arvioidaan helpottavan säännösten noudattamista ja valvontaa. Liitot huomauttavat, että linja-autoliikenteen osalta nykytilanne on tavaraliikennettä merkittävästi huonompi, koska EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa (1073/2009/EY) ei ole tilapäisyydelle mitään tavaraliikenteen kaltaisia aikarajoituksia kabotaasiliikenteelle. Liitot pitävät erittäin hyvänä, että seitsemän perättäisen päivän aikaraja 30 päivän ajanjaksolla koskisi niin säännöllistä erityisliikennettä, satunnaisliikennettä kuin säännöllistä liikennettä ja niitä kaikkia koskisi kansainvälisen liikenteen yhteyden edellytys. Liittojen mukaan avoimeksi jää, mistä 30 päivän ajanjakson ja seitsemän perättäisen päivän ajanjakson laskenta alkaa. Nämä vaativat lisäystä perusteluihin. Tanskan malli kalenterikuukauden osalta on laskennan kannalta selkeämpi ja yksiselitteisempi. Perusteluihin tulisi selkeyden vuoksi lisätä, että seitsemän päivän jälkeen kabotaasiliikennettä ei voisi harjoittaa enää Suomessa niiden päivien aikana, jotka ovat jääneet käyttämättä 30 päivän ajanjaksosta, eli vähintään seuraavien 23 päivän aikana. Perusteluita tulisi täsmentää seuraamusmaksujen osalta niin, että maksu voidaan määrätä jokaisesta kabotaasirikkomuksesta erikseen. Jos rikkomuksia on yhden viikon kabotaasijaksolla esimerkiksi viisi kappaletta, niin seuraamusmaksuja tulisi määrätä 5 x 5 000 euroa.

Autotuojat ja -teollisuus kannattaa ehdotusta ja katsoo, että esitys selkeyttää kabotaasiliikenteen seuranta- ja valvontaa.

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

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

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

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



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

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

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

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

Haul Yeah! Oy kannattaa kabotaasisääntelyn selkeyttämistä ja siihen liittyviä seuraamuksia. Selkeämmän sääntelyn koetaan helpottavan sääntöjen noudattamista ja niiden valvontaa.

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

Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan kuorma-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ehdotettuja B- ja BE-luokkien ajo-oikeuksia koskevia laajennuksia vaihtoehtoisella polttoaineella kulkeviin painavampiin ajoneuvoihin ja ajoneuvoyhdistelmiin. Jatkovalmistelussa virasto esittää huomioitavaksi kuitenkin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 27 §:ssä olevan vaatimuksen, jossa kuorma- ja linja-auton kuljettajalla tulee olla ammattipätevyys. Kansallisen lain kirjaus eroaa maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason



ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin kirjauksesta, jossa ammattipätevyysvaatimus rajataan ajokorttivaatimukseen. Koska lakimuutos mahdollistaa myös kevyempien kuorma-autojen ajamisen jatkossa B- ja BE-luokan ajokortilla, tulisi kansallista säädöstä kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä muuttaa siten, että se on samanmuotoinen direktiivin kanssa ja tukee ehdotettua muutosta.

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

Poliisihallitus toteaa, ettei sillä ole lausuttavaa esitettävään ajokorttipoiikkeukseen.

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

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

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

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

Keskuskauppakamari lausuu, että luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettäviin yli 3,5 tonnin ajoneuvoihin on nykyisen lainsäädännön perusteella asennettava ajopiirturi. Olisi tärkeää, että valtioneuvoston asetusta poiikkeuksista ajo- ja lepoaikoihin muutettaisiin samanaikaisesti lain



perusteluissa mainitulla tavalla siten, että asetukseen lisättäisiin tavaraliikenteessä käytettäviä sähkö- ja kaasukäyttöisiä ajoneuvoja koskeva ajopiirturin käyttöpoikkeus. Muussa tapauksessa ajopiirturivaatimus jäisi rasittamaan luvanvaraisessa liikenteessä B-kortilla ajettavia vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevia kevytkuorma-autoja, vaikka ajo- ja lepoaikasääntelyä ei sovelleta B- ja BE-oikeudella kuljetettavaan ajoneuvoon.

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

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

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

Autotuojat ja -teollisuus kannattaa esitystä, koska se vaikuttaa myönteisesti kuljettajien saatavuuteen ja edistää Suomelle asetettujen päästötavoitteiden saavuttamista. Esitys vähentää jakeluautojen kuljettajapulaa, lisää yritysten mahdollisuuksia investoida vähäpäästöiseen jakelukalustoon ja edistää yritysten vastuullisuustavoitteita vähentämällä kuljetusten päästöjä ja energiankulutusta. Ajo-oikeuden massarajaa koskevan muutoksen käyttöönotto on valtiontalouden kannalta kustannusneutraali käyttövoimamurrosta ja päästövähennyksiä edistävä toimenpide. Kuljetusyritysten mahdollisuudet investoida vähäpäästöisiin ajoneuvoihin jakeluliikenteen kevyemmässä kalustoluokassa paranisivat. Massarajan nostaminen avaa tietä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymiselle, sillä tällä hetkellä monet yritykset valitsevat kevyeksi tavara-autoksi samasta kantavuusluokasta mieluummin polttomoottorikäyttöisen pakettiauton kuin sähkökäyttöisen kevyen kuorma-auton.

Autotuojat ja -teollisuuden mukaan kevyet, alle 4 250 kg kuorma-autot rakennetaan lähes poikkeuksetta pakettiauton alustalle. Tällöin ajoneuvon ulkomitoissa, koossa tai liikenneturvallisuudessa ei tapahdu muutoksia. Sen mukaan on jopa todennäköistä, että sähkökäyttöinen auto on ajo-ominaisuuksiltaan polttomoottoriautoa parempi. Merkittävä osa



sähköauton painosta (ajovoima-akku) sijaitsee hyvin alhaalla autossa. Tämä laskee auton massakeskipistettä ja parantaa sen hallintaa erityisesti ääritilanteissa.

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

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

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

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

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

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

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

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

Rahtarit korostaa lausunnossaan painavamman pakettiauton ja henkilöauton eroja. Raskaammassa pakettiautossa etuosa on henkilöauton etuosaa paljon korkeammalla, joten sen törmätessä jalankulkijaan tai pyöräilijään seuraukset ovat paljon vakavammat, kuten tutkimuksissa on jo



useasti todettu. Toisaalta uusissa paketti- ja kevytkuorma-autoissa on paljon turvallisuutta lisääviä pakollisia varusteita, jotka auttavat kuljettajaa työssään. Kokonaismassaltaan 4 250 kilogrammainen kevytkuorma-auto voi painaa kaksi-kolme kertaa enemmän kuin pieni henkilöauto, ja painaa noin 20 % enemmän kuin pakettiauto.

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

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

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

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

Valtiovarainministeriö muistuttaa valtiontalouden haastavasta tilanteesta ja talouspoliittisen

ministerivaliokunnan tekemästä linjauksesta, jonka mukaan uusista tehtävistä aiheutuvat menot tulisi kattaa ensisijaisesti viraston olemassa olevilla määrärahoilla tai muuten kohdennuksin hallinnonalan sisällä. Mikäli esityksestä aiheutuisi muutoksia viranomaisten toimintamenoihin, tulisi esitys antaa eduskunnalle budjettilakina ja se tulisi käsitellä raha-asiaain valiokunnassa. Esityksen valtiontaloudellisten vaikutusten tulee olla yhteneväiset budjettiesityksen kanssa.

Ajokokeen vastaanottaja

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ehdotettuja muutoksia kuljettajantutkintotoiminnasta annettuun lakiin. Suullisten teoriakokeiden vastaanottajien vaatimuksien muuttamisella on merkittäviä vaikutuksia viraston toiminnan sujuvuuteen. Ajokokeen vastaanottajan vaatimuksien tarkentamisella on vaikutuksia viraston palveluntuottajan työvoiman saatavuuteen. Virasto toteaa, että liikenneopettajaluvan kahden vuoden voimassaolovaatimus ei takaa henkilön todellista työkokemusta. Tehtävään palkattavan henkilön kokemus otetaan huomioon viraston



palveluntuottajan antamassa perehdytyksessä. Työkokemukselle ei ole lakisääteisiä vaatimuksia, eikä kokemusta voi siten todistaa liikenneopettajaluvan voimassaololla. Liikenneopettajaluvan voimassaoloajan vähimmäisvaatimuksen ja liikenneopetusalan erikoisammattitutkintovaatimuksen poistamisella mahdollistetaan ajokokeen vastaanottajana toimiminen ketterämmin, helpottamalla työhön hakeutumista.

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

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

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

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

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

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL pitää hyväksyttävänä ja perusteltuna suullisten teoriakokeiden pitämisen postamista ajokoneen vastaanottajan tehtävän vaatimuksista ja määritelmästä. SKAL suhtautuu varauksella tutkinnon vastaanottajan vaatimustasoa alentaviin ehdotuksiin. Se lausuu, että nyt poistettavaksi esitetty vaatimus kahden vuoden ajan voimassaolleesta liikenneopettajaluvasta lähtökohtaisesti säilytettäisiin, mutta sen voisi korvata myös suorittamalla jonkin muun valinnaisen tutkinnon osan ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan tutkinnon osan lisäksi.

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

Epic Autokoulu Oy lausuu kannattavansa ehdotusta siitä, että suullisen teoriakokeen voisi jatkossa vastaanottaa nimetty henkilö, joka ei ole ajokokeen vastaanottaja. Tämä keventäisi prosessia ilman, että se vaarantaisi kokeen laatua tai arvioinnin luotettavuutta. Lisäksi muutos voisi osaltaan



helpottaa tutkinnonvastaanottajista vallitsevaa pulaa: kun suullisten teoriakokeiden vastaanottamista ei enää sidottaisi tutkinnonvastaanottajien kalentereihin, heidän työaikaansa vapautuisi enemmän ajokokeiden vastaanottamiseen liikenteessä. Tämä olisi erityisen hyödyllistä ruuhka-aikoina ja alueilla, joilla tutkintopalveluiden saatavuudessa on jo ennestään haasteita.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Lausunnonantajat

Ministeriöistä esitysluonnoksesta lausuivat oikeusministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, sisäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö sekä valtiovarainministeriö.

Viranomaislausunnon antoivat Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Kilpailu- ja kuljettajavirasto, Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom), Opetushallitus, Oikeusrekisterikeskus, Poliisihallitus, Rajavartiolaitos, Tulli ja työsuojeluviranomainen.

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

Lisäksi seuraavat yritykset antoivat lausunnon: A-Katsastus Oy (Ajovarma Oy), CAP-Group Oy, DHL Express (Finland) Oy, Epic Autokoulu Oy, Gearhead Ky, Haul Yeah! Oy, Hämeen



ammatti-instituutti Oy, Jari Mäki Oy, Koiviston Auto Group Oy, MVA-Auto Oy, OV-Group Oy, Pf Logistic Oy ja Vuoreal Oy.