



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi HE 19/2026 vp (kuljetusala)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta 26.3.2026

Liikenneneuvos Veli-Matti Syrjänen

Neuvotteleva virkamies Saara Louko

Tavoitteet ja sisältö

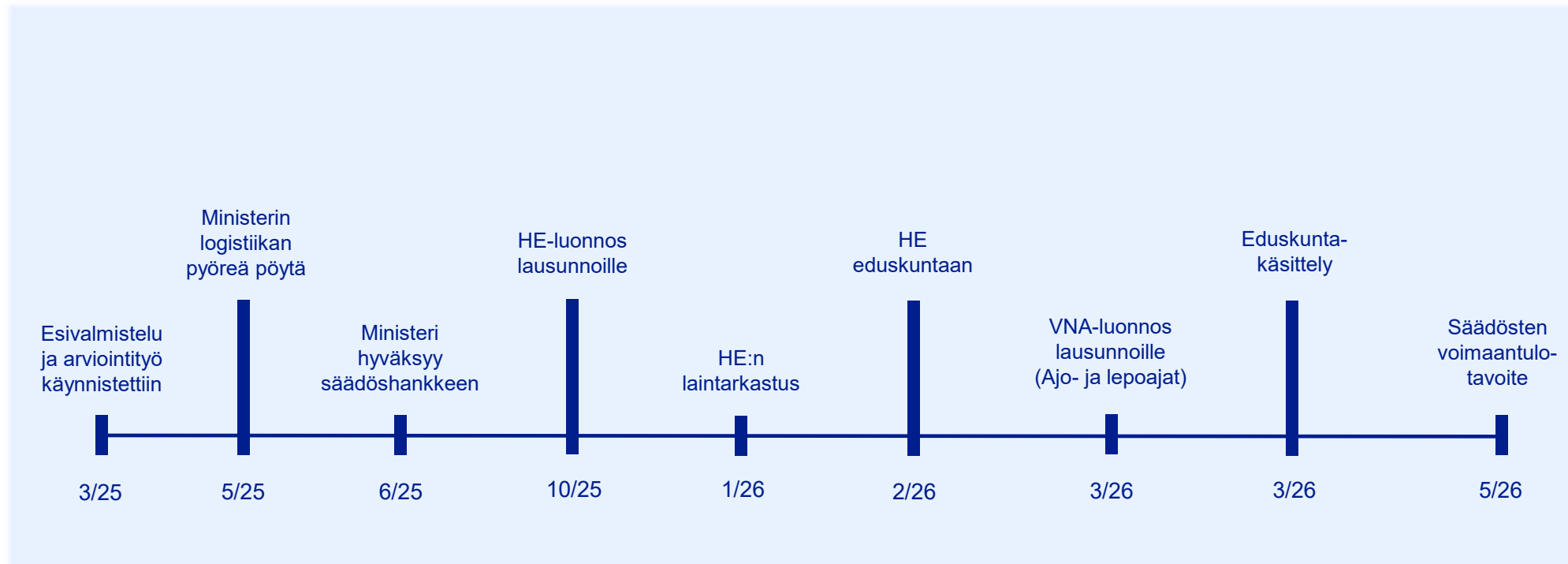
Esityksen tavoitteena on parantaa henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamista koskevan EU-sääntelyn noudattamisen ja valvonnan edellytyksiä, edistää ympäristöystävällisten ajoneuvojen yleistymistä maanteilla sekä kuljettajien saatavuutta.

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi lakia liikenteen palveluista, ajokorttilakia, lakia kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä ja lakia sakon täytäntöönpanosta.

Keskeiset ehdotukset:

- Tavara- ja linja-autoliikenteen kabotaasia koskevan EU-sääntelyn kansallinen tarkentaminen
- Hallinnolliset seuraamusmaksut kabotaasirikkomuksiin ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyöntiin
- Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan enintään 4,25 t painavan ajoneuvon kuljettaminen B-ajokortilla ja 7,75 t painavan ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen BE-ajokortilla
- Ajokokeen vastaanottajan vaatimusten keventäminen
- Tarkoituksenmukaiset ajo- ja lepoaikapoikkeukset

Hallituksen esityksen valmisteluaikataulu





Muutosehdotukset tieliikenteen kabotaasiin ja seuraamuksiin

Yleistä tieliikenteen kabotaasista

Kabotaasi tarkoittaa toiseen ETA-valtioon sijoittautuneen yrityksen ajoneuvolla toisessa ETA-valtiossa suorittamia isäntävaltion sisäisiä kuljetuksia.

Kabotaasi on oikeus, johon sisältyy tiettyjä ehtoja. Oikeus kabotaasiin kuuluu ETA-valtioon sijoittautuneelle kuljetusyritykselle. Kabotaasi ei saa olla pysyvää tai jatkuvaa toimintaa vastaanottavassa valtiossa.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa kabotaasimatkan määritelmä on epätasällinen, joka aiheuttaa erilaisia tulkintoja sallitusta tieliikenteen kabotaasista. Kabotaasisääntelyä tarkentava säännös poistettiin kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetusta laista (693/2006) vuonna 2016.

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetuksen mukaisesti kabotaasin tulee olla luonteeltaan tilapäistä.

EUT:n päätösten (asiat C-541/16 ja C-482/23) mukaan jäsenvaltiot voivat tarkentaa kabotaasisääntelyä nyt esitetyllä tavalla.

Tieliikenteen kabotaasin EU-säätely

Tavaraliikenne

Kabotaasiliikenteen seitsemän päivän sääntö tarkoittaa, että saapuvan kansainvälisen kuljetuksen päättymisen jälkeen voidaan harjoittaa enintään kolme kabotaasimatkaa seitsemän kalenteripäivän aikana.

Kolmen päivän sääntö tarkoittaa, että mikäli ajoneuvo saapuu maahan tyhjänä toisessa jäsenvaltiossa tehdyn kansainvälisen liikenteen yhteydessä, voidaan ajoneuvolla suorittaa yksi kabotaasimatka kolmen päivän kuluessa maahan saapumisesta. Kabotaasimatka pitää aloittaa kolmen päivän kuluessa, ja se pitää päättyä seitsemän päivän kuluessa maahan saapumisesta.

Neljän päivän jäähdyttelyjakso tarkoittaa, ettei liikenteenharjoittaja saa harjoittaa kabotaasia samalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä samassa jäsenvaltiossa neljään päivään viimeksi suoritettun kabotaasimatkan päättymisestä.

Linja-autoliikenne

Kabotaasiliikenne tarkoittaa joko 1) maanteiden kansallista henkilöliikennettä, jota liikenteenharjoittaja harjoittaa toisen lukuun ja tilapäisesti vastaanottavassa jäsenvaltiossa, tai 2) matkustajien ottamista kyytiin tai jättämistä kyydistä samassa jäsenvaltiossa kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä, edellyttäen, että se ei ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus.

Kabotaasiliikenne on sallittua säännöllisessä erityisliikenteessä, satunnaisliikenteessä sekä säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä, lukuun ottamatta liikennettä, joka vastaa kaupunkikeskuksen tai taajaman taikka tämän keskuksen tai taajaman ja esikaupunkialueiden välisiä kuljetustarpeita.

Ehdotusten tavoitteet ja vaikutuksia

Tavoitteena on tarkentaa kabotaasisääntelyä, selkeyttää sen noudattamista yrityksissä sekä mahdollistaa asianmukainen valvonta. Esityksessä ehdotetaan käytettäväksi sellainen EU-sääntelyn sallima kansallinen liikkumavara, jonka Euroopan unionin tuomioistuin (EUT) on katsonut mahdolliseksi.

Tarkoituksena on määrittää tavaraliikenteessä sallittujen kabotaasikuljetusten määrät sekä asettaa tilapäiselle linja-autoliikenteen kabotaasille enimmäiskesto. Lisäksi kabotaasisääntöjen rikkomisesta ja kuljettajatodistuksen hankinnan laiminlyönnistä voitaisiin määrätä hallinnolliset seuraamusmaksut.

Tieliikenteen kabotaasia koskevien ehdotusten ei arvioida vaikuttavan negatiivisesti yrityksiin tai yleisemmin elinkeinotoimintaan. Ehdotetut tarkennukset on valittu vastaamaan yhteispohjoismaista linjaa. Niiden ei arvioida tavaraliikenteessä rajoittavan kabotaasin harjoittamista eikä linja-autoliikenteessä enempää kuin on välttämätöntä kuljetustoiminnan tilapäisyyden varmistamiseksi (EUT). Selkeät sallitun kabotaasin laskentatavat parantavat kuljetusten suunnittelua ja vähentävät kabotaasin hyödyntämiseen liittyviä epävarmuuksia sekä mahdollistavat valvonnan.

Ehdotettujen seuraamusmaksujen arvioidaan toimivan rikkomuksia ennaltaehkäisevänä toimenä, jonka arvioidaan myös vähentävän kuljetusalan harmaata taloutta. Seuraamusmaksut vaikuttavat liikenteenharjoittajiin, jotka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkovat sääntöjä.

Ehdotukset kabotaasisääntelyn tarkentamiseksi

Liikenteen palveluista annetun lain 23 §:n 2 momentti:

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.

Liikenteen palveluista annetun lain 23 §:n 3 momentti:

Linja-autoliikenteessä saisi kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoittaa kabotaasia 30 päivän ajanjaksolla yhtäjaksoisesti enintään seitsemän perättäisen päivän ajan.

Ehdotukset seuraamusmaksuiksi

Liikenteen palveluista annetun lain uusi 255 b–d §:

Poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos määräisivät hallinnolliset seuraamusmaksut liikenteenharjoittajalle:

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

Tavaraliikenteessä seuraamusmaksu voidaan määrätä liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasimatkojen lukumäärää, enimmäiskestoja, jäähdyttelyjaksoa tai selvien todisteiden esittämistä koskevia velvollisuuksia taikka tämän lain 23 §:n 2 momentissa säädettyjä kabotaasimatkan ehtoja. Lisäksi seuraamusmaksu voidaan määrätä liikenteenharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden hankkia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklassa tarkoitetun kuljettajatodistuksen.

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



Muutosehdotukset ajokorttilainsäädäntöön

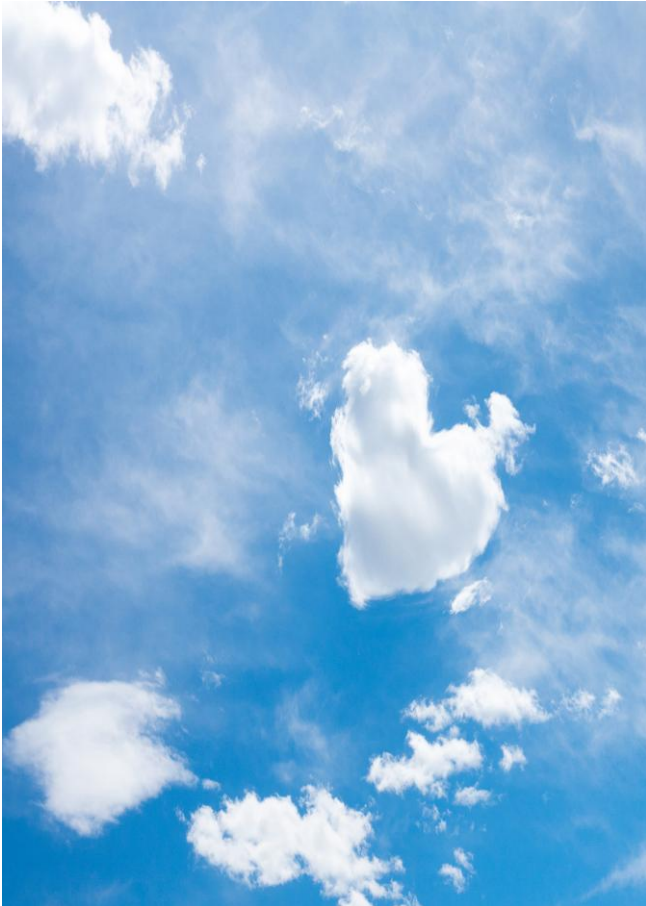
Vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien kevyiden kuorma-autojen kuljettaminen

- Ajokorttiluokkien sääntely pohjautuu EU:n ajokorttidirektiiviin 2006/126/EY.
- Muutosdirektiivi (EU) 2018/654 mahdollistaa vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan kevyen kuorma-auton (3 501 kg – 4 250 kg) kuljettamisen **B-luokan ajokortilla**.
 - Ajokortin tulee olla vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty.
 - Ajo-oikeuden laajennus koskee vain tavaroiden kuljettamista ja on kansallinen.
- Lokakuussa 2025 hyväksytty EU:n uusi ajokorttidirektiivi (EU) 2025/2205 sisältää säännökset vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan kevyen kuorma-auton ($\leq 4\,250$ kg) ja sen vetämän yhdistelmän ($\leq 7\,750$ kg) kuljettamisesta **B- ja BE-luokan ajokorteilla**.
 - Ajokortin tulee olla vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty.
 - Ajo-oikeuden laajennus koskee koko EU-aluetta.
 - Kyseessä olevien säännösten kansallinen täytäntöönpano on velvoittavaa ja niiden soveltaminen alkaa 26.11.2027.

Ehdotuksen valmistelu

- Kesällä 2025 valmistelun lähtökohdaksi otettiin uuden ajokorttidirektiivin mukaisten ajo-oikeuksien laajennusten käyttöönotto varhennetusti. Luonnoksesta pidetyn lausuntokierroksen jälkeen komissio ilmoitti jäsenvaltioille, että ko. säännöksiä saa soveltaa vasta 26.11.2027.
- Tilanteen tasapainottamiseksi jatkovalmistelussa esitykseen sisällytettiin **nykydirektiiviin mukainen**, rajatumpi säännös, joka laajentaa B-luokan ajo-oikeutta luvanvaraisessa tavaraliikenteessä. Säännös olisi väliaikainen ja voimassa **25.11.2027 asti**.
- Jatkovalmistelussa **uuden ajokorttidirektiivin** artiklan 9.2 alakohdat (j) ja (k) täytäntöönpaneuvien, B- ja BE-ajokorttiluokkia koskevien säännösten voimaantuloajankohdaksi muutettiin **26.11.2027**.
- Liikenne- ja viestintäministeriö on kuullut komissiota ehdotuksestaan ajo-oikeuksien laajennusten porrastamiseksi ja saanut komission suostumuksen väliaikaisen säännöksen käyttöönotolle 2. lakiehdotuksen mukaisena.

Ehdotusten tavoitteet ja vaikutukset



- Tavoitteena on laajentaa ja vauhdittaa vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen käyttöönottoa, ja näin vähentää liikenteen päästöjä ja energiankulutusta.
- Ehdotus tukee EU:n yleisten ilmastotavoitteiden saavuttamista.
- Ehdotus parantaa kuljetusyritysten toimintaedellytyksiä, kilpailukykyä ja työvoiman saatavuutta (nykytilassa kuljettaminen edellyttää kuorma-auton ajo-oikeutta – C1, C).
- Keskeisimmät vaikutukset arvioidaan tulevan kuljetusalalle, tavaraliikenteeseen painottuen. Arviolta 100–150 uutta, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivaa autoa erityisesti jakeluliikenteeseen.

B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajentaminen porrastetusti

Ajokorttiluokkaa koskeva poikkeus tavarankuljetuksessa (4 a §)

- Sallittaisiin enintään 4 250 kg painavan, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan ajoneuvon kuljettaminen B-luokan ajokortilla.
- Poikkeus rajautuisi Liikenne- ja viestintäviraston tavaraliikenneluvalla tehtäviin tavarankuljetuksiin Suomessa.
- B-luokan ajo-oikeuden tulisi olla vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty.
- Väliaikainen säännös tulisi voimaan 1.5.2026 ja olisi voimassa 25.11.2027 asti.

Sisällytetään ajokorttilain 4 §:ään uuden ajokorttidirektiivin mukaiset laajennukset

- Muutos laajentaisi B- ja BE-luokan ajo-oikeuksia: vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan ajoneuvon ($\leq 4\,250$ kg) tai yhdistelmän kuljettaminen ($\leq 7\,750$ kg) sallittaisiin.
- Ajo-oikeus laajentuisi, kun sen myöntämisestä on kulunut kaksi vuotta.
- Säännös tulisi voimaan 26.11.2027.
- Tuolloin ko. ajoneuvojen ja yhdistelmien kuljettaminen tulee mahdolliseksi koko unionin alueella.

Muut ajoneuvoa ja kuljettajaa koskevat vaatimukset poikkeusta hyödynnettäessä

- Ajo-oikeuden laajennuksen piiriin kuuluvat **enintään 4 250 kg painavat N2-ajoneuvoluokan autot**, jotka on suunniteltu kuljettamaan enintään kahdeksaa matkustajaa kuljettajan lisäksi.
- Ajoneuvon tulee toimia kokonaan tai osin vaihtoehtoisella polttoaineella.
Vaihtoehtoiset polttoaineet ovat **mitta- ja massadirektiivissä** (96/53/EY) **määritellysti:** *sähkö, vety, maakaasu, nestekaasu ja mekaaninen energia ajoneuvon omista varastoista tai lähteistä.*
- Yhdistelmän/perävaunun kuljettaminen tulisi mahdolliseksi 26.11.2027 alkaen
- **Kuljettajalta ei edellytetä kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyyttä.**
Ammattipätevyysvaatimuksen muotoilua (laki liikenteen palveluista, 27 §) tarkennetaan.
- **Ajo- ja lepoaikoihin** esitetään muutosta, joka vapauttaisi sähköllä ja kaasulla kulkevat tavaraliikennekäytössä olevat kevyet kuorma-autot ajopiirturin käyttövelvoitteesta. VNA-muutos tulisi voimaan yhtä aikaa lakimuutosten kanssa (1.5.2026).



Muutosehdotukset ajokokeen vastaanottajan vaatimukseen

Ajokokeen vastaanottajan tehtävät ja vaatimukset

- Lakia kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä muutettaisiin keventämällä ajokokeen vastaanottajan vaatimuksia.
 - Muutokset koskisivat tehtävän sisältöä ja pätevyysvaatimuksia. Niiden arvioidaan parantavan työvoiman saatavuutta liikenneturvallisuutta heikentämättä.
- 1. Suullisten teoriakokeiden vastaanottaminen poistettaisiin ajokokeen vastaanottajalle säädetyistä tehtävistä.**
 - Suullisen teoriakokeen vastaanottaminen ei edellytä sellaista osaamista, jota ajokokeen vastaanottajalle säädetyillä vaatimuksilla on pyritty varmistamaan.
 - Suullisten teoriakokeiden vastaanottajana voisi jatkossa toimia muu työntekijä kuin ajokokeen vastaanottaja, mikä parantaisi tutkintoaikojen saatavuutta. Liikenne- ja viestintävirasto määrittelisi koulutuksen suullisten teoriakokeiden vastaanottajille.
 - 2. Ajokokeen vastaanottajan peruskoulutusta koskeva vaatimus liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon suorittamisesta poistettaisiin.**
 - Vaatimuksena säilytettäisiin kyseiseen tutkintoon kuuluvan ajokokeen vastaanottajana toimimista koskevan tutkinnon osan suorittaminen.
 - Muutos yhdenmukaistaisi koulutusvaatimuksen liikenneopettajia koskevan vaatimuksen kanssa.
 - Myös ajokokeen vastaanottajan ammattitoiminnan näkökulmasta muutos on perusteltu.
 - 3. Liikenneopettajaluvan kahden vuoden voimassaolovaatimuksesta luovuttaisiin.**



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!