



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

## 1. Esitys

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

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 15 toukokuuta 2026.

## 2. Asian tausta ja keskeinen lainsäädäntö

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

Ajo- ja lepoaikapoikkeusta koskeva asetusmuutos liittyy hallitukseen esitykseen HE 19/2026 vp laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (säädöshanketunniste: LVM029:00/2025), joka on parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä. Hallituksen esityksessä esitettiin poikkeusta ajokorttilakiin (386/2011), minkä mukaisesti vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevaa kokonaisuutensa 3,5–4,25 t ajoneuvoa saisi 1.5.2026 alkaen kuljettaa tavaraliikenteessä B-luokan ajokortilla ilman ammattipätevyysvaatimusta. Asetusmuutos kytkeytyy kyseiseen muutokseen (väliaikainen säännös 4 a § voimaan 15.5.2026, ja uusi säännös tuleva 4 § voimaan 26.11.2027) vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen kuljettamisesta.

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

Tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006



muuttamisesta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 165/2014, jäljempänä *ajopiirturiasetus*.

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

### 3. Valmistelu

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

Asetusehdotus oli lausuttavana lausuntopalvelu.fi-palvelussa 16.3.-13.4.2026. Lausuntopalautetta käsitellään muistion jaksossa 7. Lausuntoaika oli poikkeuksellisesti neljä viikkoa, koska asetusmuutos on tarkoitus saada voimaan yhdessä hallituksen esityksessä HE 19/2026 vp ehdotetun ajokorttilain muutoksen kanssa. Hallituksen esityksen antaminen eduskunnalle myöhästyi kuudella viikolla alkuperäisestä aikataulusta.

Hankkeen asiakirjat löytyvät julkisesta osoitteesta ”<https://valtioneuvosto.fi/hankkeet>” tunnuksella: [LVM014:00/2026](https://valtioneuvosto.fi/hankkeet).

### 4. Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on edistää puhdasta siirtymää maanteiden tavaraliikenteessä mahdollistamalla poikkeamisen ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta kuljetettaessa sähkö- tai kaasukäyttöisiä kokonaismassaltaan 3,5–4,25 t ajoneuvoja.

Ajopiirturin käyttöä koskeva poikkeus sähkö- tai kaasukäyttöisiin kokonaismassaltaan 3,5–4,25 t ajoneuvoihin nähdään perusteltuna. Tällaisten ajoneuvojen käyttöä pyritään edistämään saattamalla niitä vastaavalle vaatimustasolle dieselkäyttöisten pakettiautojen kanssa. Monet ajoneuvovalmistajat ovat rakentaneet sähkö- tai kaasukäyttöiset pakettiautot suurten dieselkäyttöisten pakettiautojen rungolle, joka nostaa tällaisten ajoneuvojen kokonaismassan yli 3,5 t.

### 5. Asetuksen sisältö ja perustelut

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



Käyttövoimiksi katsotaan paineistetun maakaasun (CNG) tai nesteytetyn maakaasun (LNG) lisäksi myös paineistettu biokaasu (CBG) tai nesteytetty biokaasu (LBG). Sähkövoimalla tarkoitetaan täyssähköistä moottorilinjaa (BEV).

Ehdotus perustuu ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 kohdan f alakohtaan. Asetuksen 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti jäsenvaltio voi omalla alueellaan tai, kyseisen jäsenvaltion suostumuksella, toisen jäsenvaltion alueella myöntää yksittäistapauksittain asettamiensa edellytysten mukaisesti poikkeuksia 5–9 artiklan säännöksistä seuraavanlaisilla ajoneuvoilla harjoitettavaan liikenteeseen, jos tällaiset poikkeukset eivät vaaranna asetuksen 1 artiklassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Asetuksen 13 artiklan 1 kohdan f alakohdan mukaisesti jäsenvaltio voi vapauttaa ajo- ja lepoajoista tavaraliikenteessä käytettävät ajoneuvot, joiden käyttövoimana on maa- tai nestekaasu taikka sähkövoima ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on enintään 7,5 t ja joita käytetään enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta.

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

Vaikka tällaisten ajoneuvojen kuljettajat vapautuvat ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta, kuljettajat ovat kuitenkin työaikalain (872/2019) 3 ja 6 luvussa säädettyjen moottoriajoneuvon kuljettajia koskevien työaikojen noudattamisen piirissä. Lisäksi kuljettajan on pidettävä ajopäiväkirjaa, josta ilmenee työ- ja lepoaikojen sekä taukojen alkamis- ja päättymisajankohdat.

Asetus ehdotetaan tulevaksi voimaan ja sovellettavaksi 15 päivänä toukokuuta 2026.

## 6. Asetuksen vaikutukset

### *Taloudelliset ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset*

Poikkeuksen käyttöön oton odotettuja vaikutuksia ovat yritysten operatiivisen toiminnan joustavuuden paraneminen sekä kuljettajien hallinnollisen työn keveneminen. Lisäksi yritysten kalusto- ja huoltokustannukset alenevat, jos ajopiirtureita ei asenneta. Tasapuolisempien toimintaedellytysten luominen sähkö- tai kaasukäyttöisille kokonaismassaltaan 3,5–4,25 t ajoneuvoille suhteessa dieselkäyttöisiin pakettiautoihin edistää päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöä tavaraliikenteessä. Tällaisten ajoneuvojen arvioidaan lisääntyvän erityisesti kaupunkijakeluliikenteessä, kun niihin muuten kohdistuvia velvoitteita kevennetään vastaavalle tasolle vastaavien dieselkäyttöisten pakettiautojen kanssa.

Poikkeuksen tavaraliikenteessä käytettävään kokonaismassaltaan 3,5–4,25 t sähkö- tai kaasukäyttöiseen ajoneuvoon arvioidaan edistävän liikenteen ja logistiikan puhdasta siirtymää. Poikkeus mahdollistaa puhtaan energian käytöstä johtuvan ajoneuvon painonlisäyksen



pakettiautoluokassa ilman kuljettajia koskevia ajo- ja lepoaikavaatimuksia. Poikkeuksen arvioidaan lisäävän Suomessa tällaisten ajoneuvojen käyttöä ja yleistymistä muun muassa parantamalla kuljetusten operatiivista tehokkuutta sekä vähentämällä hallinnollista työtä ja kustannuksia. Yhdessä ajokortti- ja ammattipätevyyspoikkeuksen kanssa ne parantavat myös kuljettajien saatavuutta. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan yhdessä ajokorttipoikkeuksen kanssa tällaisia ajoneuvoja tulisi liikenteeseen noin 100–150 kappaletta, ja määrän odotetaan kasvavan ajan myötä.

#### *Viranomaisvaikutukset*

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

#### *Liikenneturvallisuusvaikutukset*

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

Kuljettajien ajo- ja lepoaikajoustoista koituvat turvallisuusvaikutukset arvioidaan kokonaisuudessaan hyvin maltilliseksi. Kuljettajat olisivat vapautuksen jälkeenkin työaikalaissa (872/2019) säädettyjen moottoriajoneuvon kuljettajia koskevien työaikojen noudattamisen piirissä. Tällainen sähkö- tai kaasukäyttöinen hyötyajoneuvo on lähempänä tavallista pakettiautoa kuin kuorma-autoa. Tavaroiden kuljettaminen tiellä on ammattimaista toimintaa, jolloin tällaisten ajoneuvojen kuljettajat ovat tyypillisesti myös kokeneempia ajoneuvon hallinnassa kuin keskivertoautoilija.

## 7. Lausuntopalaute

Lausuntoja saatiin yhteensä 17 kappaletta, joista 8 ilmoittivat, etteivät lausu asiassa.

Esitykseen lausuiivat Liikenne- ja viestintävirasto, Lupa- ja valvontaviraston työsuojeluosasto (työsuojeluviranomainen), Opetushallitus, Autoliikenteen Työnantajaliitto, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Rahtarit ja Pirkanmaan Liikenneopisto Oy. Tulli, opetus- ja kulttuuriministeriö, oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, sisäministeriö, valtiovarainministeriö, Poliisihallitus ja Rajavartiolaitos ilmoittivat ettei heillä ole lausuttavaa.



Esitystä kannattaa kahdeksan lausujaa, jotka ovat Liikenne- ja viestintävirasto, Opetushallitus, työsuojeluviranomainen, Autoliikenteen Työntekijäliitto, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL, Rahtarit ja Pirkanmaan Liikenneopisto Oy.

Esitystä ei kannata yksi lausuja eli Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, jonka näkemyksen mukaan kaikkea ammattimaista liikennettä tulisi kyetä valvomaan ajo-, työ- ja lepoaikojen osalta riippumatta ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän painosta, käyttövoimasta tai rajoitetusta käyttöalueesta. AKT huomauttaa, että jos työtä tehdään väsyneenä ja liikutaan yleisen liikenteen joukossa, niin liikenne- sekä työturvallisuus saattavat vaarantua. AKT:tä huolettaa myös, että tulevaisuudessa saattaa tulla painetta laajentaa poikkeus kaikkiin kokonaisuutensa alle 4,25 t ajoneuvoihin käyttövoimasta riippumatta. Jos muutos tulee, niin ajokorttikoulutusta tulisi laajentaa, koska nykyinen B-luokan ajokorttikoulutus ei sisällä opetusta, joka antaisi valmiudet arvioida kuorman vaikutusta ajoneuvon vakauteen tai painopisteeseen. AKT näkee ehdotuksessa myös vaaran epäterveen kilpailun ja harmaan talouden lisääntymiselle.

Työsuojeluviranomainen nostaa lausunnossaan esille, että moottoriajoneuvon kuljettajien työaikaa koskevat työaikalain säännökset ovat sääntelytasoltaan EU:n ajo- ja lepoaikasääntelyä joustavampia. Niihin liittyy laajempi mahdollisuus sopia työajoista toisin, eikä sääntelyyn liity vastaavalla tavalla tekniseen valvontaan perustuvaa järjestelmää tai yhtä välitöntä seuraamusjärjestelmää. Nämä puutteellisuudet voivat yksittäistapauksissa vaikeuttaa työaikojen noudattamisen tehokasta valvontaa ja lisätä tulkinnanvaraisia tilanteita. Työsuojeluviranomainen esittää myös, että työ- ja elinkeinoministeriön tulisi selvittää työaikalain 24 §:n 3 momentin moottoriajoneuvon kuljettajan taukoja koskevan säännöksen rangaistavuutta työaika rikkomuksena. Lisäksi työsuojeluviranomainen nostaa esiin epävarmuuden ajo- ja lepoaika-asetuksen termiin ”yrityksen sijaintipaikka”, jonka suhteen etäisyys määritellään. Yrityksen sijaintipaikkaa ei ole asetuksessa tarkemmin määritelty, vaan sen sisältö jää tulkinnan ja soveltamiskäytännön varaan. Työsuojeluviranomainen katsoo, että erityisesti kyseisen ajoneuvoryhmän suorittamat kuljetukset tapahtuvat usein ilman yrityksen omaa kiinteää toimipaikkaa ja kuljetuksia suoritetaan asiakasyritysten tiloista käsin, jolloin soveltaminen on tapauskohtaista. Säännöksen yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi nähdään tarve kansalliselle ohjeistukselle.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL nostaa lisäksi esille ajo- ja lepoaikapoikkeusten tarpeen harvaan asutuille alueille, josta on aiemmin lähettänyt ministeriölle esityksen. SKAL esittää, että Suomi ottaa käyttöön harvaan asuttujen alueiden poikkeuksia elävien eläinten kuljetuksissa ja hinauskuljetuksissa. SKAL toteaa, että erilaisia harvaan asuttujen alueiden poikkeuksia voidaan ottaa käyttöön kuljetuksissa, joissa ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan poikkeussäännöksissä ajoneuvon käyttöetäisyyden yläraja on enintään 100 kilometriä. Kansallisesti Suomi on aiemmin säätänyt poikkeuksia harvaan asutuille alueille mm. hinauskuljetuksiin sekä elävien eläinten kuljetuksiin.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy ehdottaa lausunnossaan poikkeuksia ajopiirturin käyttöön alipaineellisissa jätesäiliöautoissa sekä kuivaimuautoissa 100 km säteellä ajoneuvon asemapaikasta.

#### *Ministeriön vastaus lausuntopalautteeseen*

Yhtä vastaaja lukuun ottamatta kaikki lausunnonantajat kannattivat esitystä. Ministeriö arvioi esityksen tavoitteiden ja siihen liittyvien perusteluiden olevan riittäviä vastaamaan Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n esittämiin huoliin. Esitys on ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaisesti



tarkkarajainen, eikä aikomuksena ole laajentaa poikkeusta kaikkiin kokonaisuksiin alle 4,25 t ajoneuvoihin käyttövoimasta riippumatta. Tällaisten ajoneuvojen kuljettajien lepoaikoja suojaavat työaikalain moottoriajoneuvojen kuljettajia koskevat säännökset.

Työsuojeluviranomainen nostaa lausunnossaan esille, ettei työaikalain moottoriajoneuvonkuljettajia koskevat seuraamukset ole linjassa ajo- ja lepoaikarikkomusten seuraamusten kanssa. Lisäksi työsuojeluviranomainen nosti esiin ajo- ja lepoaika-asetuksessa mainitun yrityksen sijaintipaikan tarkemman määrittämisen tarpeen. Ministeriön arvion mukaan työaikarikkomusten seuraamusten arviointi kuuluu työ- ja elinkeinoministeriölle. Yrityksen sijaintipaikan määrittämisessä kyse on EU-sääntelyyn pohjautuvan termin soveltamisesta ja tulkinnasta, jonka suorittaa valvontaviranomaiset tarvittaessa yhteisellä linjauksella.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL esittää harvaan asuttujen alueiden poikkeusta esim. hinauskuljetuksiin ja elävien eläinten kuljettamiseen. Ajo- ja lepoaikasäännökset ja mahdollisuus vapautuksiin herättävät yrityksissä usein erilaisia muutostarpeita. Kansallisia poikkeuksia on vuosien varrella jouduttu myös muokkaamaan komissiolta tulleiden rikkomusmenettelyä edeltävien huomautusten pohjalta. Viranomaisvalvonnassa jokainen poikkeus teettää ylimääräisen hallinnollisen työmäärän. Harvaan asuttujen alueiden poikkeusten laajentamisessa valvojien kanta on ollut kielteinen muun muassa siksi, että Suomessa ne kattaisivat maantieteellisesti niin suuren ja pirstaleisen alueen, että valvonnasta tulisi näiden kuljetusten osalta erittäin hankalaa. Aiempien komission kanssa käytyjen keskusteluiden perusteella 100 kilometrin etäisyysvaatimuksen poistaminen elävien eläinten kuljetuksista ei olisi mahdollista esitetyllä tavalla. Harvaan asuttujen alueiden poikkeukseen vaaditaan komission hyväksyntä.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy:n ehdottamaan ajopiirturipoikkeukseen alipaineellisissa jätessäiliöautoissa sekä kuivaimuautoissa, ministeriö toteaa valtioneuvoston asetuksen (507/2018) 7 §:n 5 kohdassa olevan vastaavantyyppinen ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan mukainen poikkeus ajoneuvoihin, joita käytetään viemäriverkon, tulvantorjunnan, vesi-, kaas- ja sähkölaitoksen toiminnassa. Yleispoikkeusta alipaineellisiin jätessäiliöautoihin tai kuivaimuautoihin ei ole ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaisesti mahdollista kansallisesti säätää.

Lausuntopalautteen perusteella ei ole tehty muutoksia asetukseen.

## 8. Esittelijä

Veli-Matti Syrjänen, liikenneneuvos, Liikenne- ja viestintäministeriö