

Asia: VN/19415/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnoksesta laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (Kuljetusalan sääntelytoimet)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LAUSUNTO Liikenne- ja viestintäministeriölle

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/19415/2025

Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (Kuljetusalan sääntelytoimet)

Kannatamme hallituksen esitysluonnoksen mukaista B- ja BE -ajokorttien ajo-oikeuden laajentamista koskemaan myös 3 501 - 4 250 kg kokonaismassan autoja ajoneuvoluokasta riippumatta, kun uudistetussa laissa otetaan huomioon myös vaihtoehtoisten polttoaineiden määritelmät alla olevan ehdotuksen mukaisesti.

1. Johdanto

Esitysluonnoksen tavoitteena on saattaa kansalliseen lainsäädäntöön ajokorttidirektiivin (EU 2025/xx) mukaiset B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien laajennukset vaihtoehtoisella polttoaineella toimiviin ajoneuvoihin, täsmentää kabotaasisääntelyä sekä toteuttaa kuljetusalan toimintaedellytyksiä parantavia muutoksia. Kokonaisuus on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.3.2026.

Tässä lausunnossa keskitytään erityisesti vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden sääntelyn täsmällisyyteen, EU-oikeudelliseen perustaan, teknologianeutraalisuuteen, sekä B- ja BE-luokkien poikkeuksen oikeudellisesti kestävään ja tarkoituksenmukaiseen täytäntöönpanoon.

Lausunnossa esitetään lisäksi vaikutusarviointi, joka tukee poliittisesti laajasti hyväksyttävää ratkaisua.

EU-sääntely — erityisesti uusiutuvan energian direktiivi (RED II ja RED III) — velvoittaa jäsenvaltiot lisäämään biopolttoaineiden käyttöä liikenteessä, ja kansallisella lainsäätäjällä on täysi toimivalta sisällyttää nämä polttoaineet vaihtoehtoisen käyttövoiman määritelmään ajokorttilaissa. Tämä on välttämätöntä EU-oikeudellisen johdonmukaisuuden ja kansallisten ilmastotavoitteiden toteuttamiseksi.

2. Lainsäädäntötekniinen ehdotus: vaihtoehtoisen polttoaineen määritelmä

Ajokorttilakiin tulee sisällyttää seuraava määritelmä:

“Vaihtoehtoisella polttoaineella tarkoitetaan liikenteen energialähteitä, jotka eivät perustu fossiilisiin öljytuotteisiin ja jotka voivat vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Tällaisia ovat erityisesti uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset biopolttoaineet, synteettiset e-polttoaineet, sähkö, vety sekä muut uusiutuvat tai ei-fossiiliset energialähteet.”

Tämä määritelmä:

- Vastaa RED-direktiivin polttoainetypologiaa
- On EU-oikeuden mukainen
- Kattaa kaikki nykyiset ja tulevat teknologiat
- Turvaa oikeusvarmuuden

3. EU-oikeudellinen viitekehys

3.1 Ajokorttidirektiivi (EU 2025/xx) ei rajoita vaihtoehtoisten polttoaineiden luetteloa

Ajokorttidirektiivin 9 artiklan 2 kohdan poikkeus (B- ja BE-luokan laajennus) ei sisällä polttoaineluetteloa, eikä se rajoita jäsenvaltion oikeutta määritellä vaihtoehtoisia käyttövoimia kansallisesti laajasti, kunhan jäsenvaltio ei kiellä EU-oikeuden mukaisia käyttövoimia. Direktiivi antaa nimenomaan jäsenvaltiolle oikeuden säätää tarkemmista edellytyksistä.

Tämä liikkumavara mahdollistaa sen, että Suomi voi — ja sen tulee — sisällyttää vaihtoehtoisen käyttövoiman määritelmään myös ne energialähteet, jotka ovat EU:n ilmasto- ja energiapolitiikassa keskeisiä mutta eivät sisälly mitta- ja massadirektiivin tekniseen luetteloon.

3.2 Uusiutuvan energian ja vaihtoehtoisten polttoaineiden määritelmät EU säädöksissä

Uusiutuvan energian direktiivi (EU) 2018/2001 ja sen muutosdirektiivi (EU) 2023/2413 (RED II / RED III):

Määrittelevät biopolttoaineen (artikla. 2 kohta 33)

Asettavat sitovan velvoitteen lisätä biopolttoaineiden kysyntää liikenteessä (artikla 25)

Tunnustavat sekä nestemäiset että kaasumaiset biopolttoaineet liikennesektorin päästövähennystoimenpiteiden kulmakiviksi

3.3 AFI-asetus (EU) 2023/1804

AFI-asetus (Alternative Fuels Infrastructure) vahvistaa teknologianeutraalin lähtökohdan vaihtoehtojen käyttövoimien infrastruktuurille. Asetus ei rajoita jäsenvaltioiden oikeutta hyväksyä kaikkia vaihtoehtoisia polttoaineita ajoneuvopolitiikassa.

Tämän asetuksen 2 artiklan mukaiset vaihtoehtojen polttoaineiden määritelmät ovat:

a) 'päästöttömien ajoneuvojen, junien, alusten tai ilma-alusten vaihtoehtoiset polttoaineet'

- sähkö,
- vety,
- ammoniakki,

b) 'uusiutuvat polttoaineet':

- direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 27, 28 ja 33 alakohdassa määritelty biomassapolttoaineet, mukaan lukien biokaasu, ja biopolttoaineet,
- uusiutuvasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, mukaan lukien ammoniakki,

c) 'uusiutumattomat vaihtoehtoiset polttoaineet ja siirtymävaiheen fossiiliset polttoaineet':

- maakaasu kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu, CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu, LNG),
- nestekaasu (LPG),
- uusiutumattomasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet;

RED-direktiivi on suoraan ajoneuvopolttoaineita koskeva säädös, toisin kuin mitta- ja massadirektiivi 96/53/EY joka koskee ajoneuvojen mittoja ja painoja. Tämän vuoksi ajoneuvojen vaihtoehtoisen polttoaineen (käyttövoiman) määritelmä ajokorttilaissa tulee perustaa RED-direktiivin polttoaineluokitukseen sekä EU-asetuksen 2023/1804 vaihtoehtojen polttoaineiden määritelmiin, ei yksistään 96/53/EY:n tekniseen polttoaineluetteloon.

3.4 Kansallinen toimivalta vaihtoehtoisten polttoaineiden määritelmien suhteen

EU-säädökset eivät estä Suomea sisällyttämästä näitä polttoaineita osaksi vaihtoehtoisten polttoaineiden sääntelyä ajokorttilaissa:

- bioetanolia (E85/E100),
- biodieseliä ja FAME:a,
- HVO-uusiutuvaa dieseliä,
- synteettisiä e-polttoaineita,
- metaanipohjaisia biokaasuja

Näiden biopolttoaineiden sulkeminen vaihtoehtoisten polttoaineiden ulkopuolelle olisi:

- EU:n uusiutuvan energian lainsäädännön vastaista
- kansallisten ilmasto- ja energiaomavaraisuustavoitteiden vastaista
- taloudellisesti haitallista Suomen omalle polttoaine- ja logistiikkasektorille.

4. Perustelut biopolttoaineiden sisällyttämiselle lain piiriin

4.1 Tekninen käyttökelpoisuus ja markkina-asema Suomessa

Suomessa on Euroopan mittakaavassa poikkeuksellisen vahvat valmiudet nestemäisten biopolttoaineiden käyttöön. Kyse on siis valmiista ja toimivasta teknologiasta, joka tuo välittömiä päästövähennyksiä ilman uusia investointeja:

- Valtakunnallinen Biodieselin ja RE85-etanolin jakeluverkosto
- FAME-biodieselin ja biokaasun tuotanto
- Olemassa oleva ajoneuvokanta, joka toimii näillä polttoaineilla

4.2 Ympäristö- ja ilmastovaikutukset

RED-direktiivin mukaiset biopolttoaineet täyttävät kestävyyskriteerit, mukaan lukien kasvihuonekaasupäästöjen merkittävä vähennys, raaka-aineiden jäljitettävyyden ja uusiutuvan hiilen kierto. Teknologian käyttöönoton esteiden poistaminen on myös EU-oikeudellinen velvoite.

4.3 Huoltovarmuus ja energiaomavaraisuus

Biopolttoaineet vahvistavat kansallista huoltovarmuutta tavalla, jota sähkö tai vety ei tällä hetkellä kykene tarjoamaan. Lisäksi biopolttoaineet ja biokaasu tuotetaan Suomessa merkittävässä määrin. Teknologisesti avoimen sääntelyn edut:

- Vähentää riippuvuutta tuontipolttoaineista
- Tuotetaan kotimaisesti ja tukevat kotimaista energia- ja polttoaineomavaraisuutta
- Voidaan valmistaa hajautetusti eri puolilla maata ja vahvistavat alueellista huoltovarmuutta (maatilat, kuljetusyrietykset, kunnalliset toimijat).
- Voidaan varastoida ja jakaa olemassa olevalla infrastruktuurilla

4.4 Yritysten kustannukset ja kuljettajapula

Suomalainen kuljetusala kärsii valtakunnallisesta työvoimapulasta. Vaihtoehtoisten polttoaineiden sisällyttäminen laajasti B-luokan ajo-oikeudellisiin enintään 4 250 kg kokonaismassan autoihin tuo merkittäviä hyötyjä kevyelle tavarankuljetusliikenteelle:

- Mahdollistaa kokonaismassaltaan enintään 4 250 kg ajoneuvojen laajemman käytön myös ammattikäytössä
- Kasvattaa potentiaalisten kuljettajien määrää välittömästi
- Vähentää yritysten rekrytointikustannuksia ja helpottaa kuljetusalan työvoimapulaa
- Vähentää C-luokan koulutus- ja tutkintokustannuksia
- Tukee kotimaan logistiikan toimintavarmuutta.
- Tukee alueellista ja pk-yritystoimintaa

5 B- ja BE-ajokorttiluokan ajo-oikeuden laajentamisen liikenne- ja työllisyysvaikutukset

5. 1 Ajoneuvokanta Suomessa

Traficomien avoimen datan mukaan tieliikennekäytössä Suomessa oli 30.9.2025 yhteensä 26 685 ajoneuvoa (M1 ja N2 ajoneuvoluokat), joiden kokonaismassa sijoittuu 3 501–4 250 kg luokkaan. Näistä huomattava osa käyttää dieselöljyä tai biopolttoaineita. Ajo-oikeuden laajentamisen käyttöönotto mahdollistaa tämän ajoneuvokannan hyödyntämisen nykyistä laajemmin ilman raskaan kaluston C-luokan ajo-oikeuksia.

5.2 Sukupuoli- ja tasa-arvovaikutukset

B-luokan ajokortti on Suomessa noin 3,7 miljoonalla henkilöllä:

- Jakaantuu arviolta 53 % miehiin ja 47 % naisiin.
- C1- ja C-luokassa sukupuolijakauma on erittäin epätasapainoinen: yli 90 % haltijoista on miehiä.

B-luokan ajo-oikeuden laajennus koskemaan kaikkia vaihtoehtoisilla polttoaineilla osittain tai kokonaan toimivia kokonaismassaltaan 3 501 - 4250 kg ajoneuvoja parantaa myös naisten ja nuorten asemaa:

- Madaltaa työmarkkinoille pääsyn kynnystä
- Tarjoaa naisille merkittävästi yhdenvertaisemmat mahdollisuudet työllistyä kuljetusalalle
- On GEAR-mallin mukaisesti arvioituna positiivinen sukupuolivaikutus.

6. Teknologianeutraali sääntelyratkaisu

Teknologianeutraali sääntely on EU:n lainsäädäntöperiaate ja perustuslain yhdenvertaisuusperiaatteen mukainen. Se on myös investointivarmuuden edellytys. Jos lainsäädäntö suosisi vain sähköä ja kaasua, se aiheuttaisi syrjintää niiden toimijoiden osalta, jotka ovat investoineet biopolttoaineisiin.

Suomen tulee välttää EU:ta tiukempia käyttövoimarajoituksia, koska:

- Kansallinen rajaaminen vain sähköön tai kaasuun olisi EU-oikeuden vastaista
- Se suosisi tiettyjä teknologioita perusteettomasti
- Se heikentäisi biopolttoaineisiin tehtyjen yritys- ja valtiollisten investointien arvoa
- Se nostaisi yritysten kustannuksia ja hidastaisi päästövähennyksiä
- Se jättäisi hyödyntämättä olemassa olevan jakeluverkon sekä teknisesti käyttövalmiit ajoneuvot.

7. Kokonaisarvio –

Poliittisesti laajasti hyväksyttävä sääntelyratkaisu

Lakimuutos tuottaa samanaikaisesti hyötyjä useisiin politiikkasektoreihin:

Talous ja työllisyys: yritysten kustannukset alenevat, kuljettajapula helpottuu.

Ympäristö ja ilmasto: kaikkien uusiutuvien polttoaineiden käyttö tehostuu, päästöt vähenevät.

Huoltovarmuus: kotimaiset biopolttoaineet ja biokaasu vahvistuvat.

Aluepolitiikka: koko maan logistiikka- ja palvelurakenne paranee.

Oikeusvarmuus: kansallinen laki on EU:n primäärisääntelyn kanssa täsmällisesti linjassa.

Tämä kokonaisuus tekee esityksestä poliittisesti hyväksyttävän yli puoluerajojen, sillä se edistää samanaikaisesti elinkeinoelämän kilpailukykyä, ympäristötavoitteita ja alueellista tasa-arvoa.

Tämän lausunnon keskeinen sisältö on B- ja BE-luokan laajennus sekä kuljetusalan toimintaedellytysten parantaminen ovat oikeudellisesti perusteltuja ja myös EU-säätelyyn sidottuja.

Hallituksen lakiesitys muodostaa tasapainoisen kokonaisuuden, joka vahvistaa huoltovarmuutta, työllisyyttä, ympäristöpolitiikkaa ja alueellista yhdenvertaisuutta ilman haitallisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Näillä perusteilla ja ehdotetulla muutoksella B-kortin ajo-oikeuden laajentamista koskemaan kaikkia vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivia kokonaismassaltaan 3 501 - 4250 kg ajoneuvoja on tämä hallituksen esitys toteuttamiskelpoinen ja tarvitsee ainoastaan edellä esitetyt täsmennykset tullakseen oikeudellisesti ja käytännöllisesti kestäväksi.

Kunnioittavasti,

Hese Saarela, Gearhead Ky

Saarela Hese
Gearhead Ky