

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

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esitysluonnoksesta laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (Kuljetusalan sääntelytoimet).

Suomi on sitoutunut tieliikenteen nollavisioon. Visio liikenteestä, jossa kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua. Hallitusohjelmassa tämä tavoite on asetettu vuodelle 2050, mikä edellyttää pitkäjänteistä ja jatkuvaa työtä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Turvallisuuksilanteessa on kuitenkin yhä paljon parannettavaa: vuonna 2024 liikenteessä kuoli noin 180 -ja vakavasti loukkaantui noin 800 ihmistä. Tieliikenne muodostaa siten edelleen päivittäisen ja vakavan riskin suomalaisten hengelle ja terveydelle. Siksi liikenneturvallisuuden edistäminen kaikilla osa-alueilla on välttämätöntä joka päivä.

Esityksen mukaan, 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.

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 voisi johtaa tilanteisiin, joissa

kuljettaja ei tunnista ajoneuvon lisääntyneeseen painoon liittyviä riskejä. Tämä voi lisätä hallinnan menetyksiä, erityisesti kaupunkiliikenteessä ja jakelutehtävissä.

Raskaammat ajoneuvot aiheuttavat myös suuremman törmäysenergian onnettomuustilanteissa, mikä kasvattaa loukkaantumisen ja vakavien seurausten riskiä erityisesti suojaamattomille tienkäyttäjille. Ajoneuvon koolla on osoitettu olevan yhteys mm. jalankulkijoiden poikkeuksellisen heikkoon onnettomuuskehitykseen Yhdysvalloissa. Sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen rakenteesta johtuva korkeampi painopiste voi lisäksi lisätä kaatumisriskiä, mikäli ajoneuvo kuormataan epätasapainoisesti.

B- tai BE-luokan ajo-oikeudella kuljetettavaa ajoneuvoa ei koske ajopiirturivaatimus, eikä ajo- ja lepoaikojen sääntely, piirturin käyttöä tai lepoaikojen noudattamista olisi tarpeen valvoa B- ja BE-luokan massapoikkeusta hyödyntävien kohdalla.

Ajo- ja lepoaikasäädökset ovat keskeinen osa liikenteen turvallisuuden ja kuljetusalan työolojen varmistamista. Nämä säädökset on laadittu suojelemaan sekä ammattikuljettajia että muita tienkäyttäjiä väsymyksestä johtuvilta riskeiltä, jotka voivat aiheuttaa vakavia onnettomuuksia.

Kuljettajan vireystila vaikuttaa suoraan hänen kykyynsä reagoida liikennetilanteisiin. Riittämätön lepo heikentää keskittymiskykyä, hidastaa reaktioaikaa ja lisää virheiden mahdollisuutta. Siksi säädökset, jotka rajoittavat yhtäjaksoista ajoaikaa ja edellyttävät säännöllisiä taukoja ja lepojaksoja, ovat välttämättömiä turvallisen liikenteen takaamiseksi.

Liikenneturva suhtautuu varauksellisesti ehdotukseen mahdollistaa yhä painavampien ajoneuvojen kuljettamista B-ajokortilla. Muutosta tulisi kompensoida lisäämällä kuljettajakoulutusta henkilöautojen B-luokan tutkintovaatimuksiin.

Muutosehdotus kuljettajatutkinnonvastaanottajien tehtävien keventämisestä.

Liikenneturva kannattaa esitettyä muutosta, kuljettajatutkinnonvastaanottajien tehtäviä koskevasta muutosehdotuksesta, jossa esitetään, että suullisten teoriakokeiden vastaanotto poistetaan heidän toimenkuvastaan.

Liikenneturva ei näe muutosehdotuksella olevan negatiivista vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Muutos keventää tutkinnonvastaanottajien työkuormaa ja mahdollistaa resurssien kohdentamisen muihin tutkinnon osa-alueisiin.

Huomiona nostamme esiin seuraavaa:

Vaikka tehtävä siirtyy pois kuljettajatutkinnonvastaanottajilta, on tärkeää, että suullisten kokeiden vastaanottamiseen valikoituvat henkilöt, joiden luotettavuus ja osaaminen voidaan varmistaa. Tämä on keskeistä, jotta tutkintoprosessin tasalaatuisuus säilyy ja vilpin mahdollisuus minimoidaan.

Liikenneturva korostaa, että liikenneturvallisuuden näkökulmasta tutkintoprosessin uskottavuus ja yhdenmukaisuus ovat keskeisiä tekijöitä, ja siksi tehtävään valittavien henkilöiden taustojen ja toimintatapojen tulee olla huolellisesti arvioituja.

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.

Kabotaasiliikenteen sääntelyn selkeyttäminen on välttämätöntä oikeusvarmuuden, reilun kilpailun ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Selkeät ja täsmälliset säännöt tukevat kuljetusalan toimintaedellytyksiä ja varmistavat, että sääntöjen noudattaminen on mahdollista ja niiden rikkomisesta seuraavat toimenpiteet oikeudenmukaisia.

Liikenneturva kannattaa esityksen tavoitetta parantaa linja-auto- ja tavaraliikenteen harjoittamista koskevan EU:n kabotaasisääntelyn noudattamisen ja valvonnan edellytyksiä.

Rannikko Sanna
Liikenneturva