

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

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/19415/2025

Rahtarit ry haluaa kiittää mahdollisuudesta lausua tässä tärkeässä asiassa. Hallituksen esitykset ovat pääosin kannatettavia, mutta muutamiin kohtiin haluamme esittää tarkennuksia ja ehdotuksia. Olemme tutustuneet esitykseen ja lausumme seuraavaa;

4.1.1 Tieliikenteen kabotaasia koskevan sääntelyn tarkentaminen

Rahtarit ry kannattaa esitystä tieliikenteen kabotaasia koskevan sääntelyn tarkentamiseen. Toteutuessaan se helpottaa viranomaisten toimintaa ja valvontaa. Se myös tasapuolistaa kilpailua, kun ehdotetut kabotaasia tarkentavat kirjaukset otetaan käyttöön.

4.1.2 Hallinnolliset maksuseuraamukset

Rahtarit ry kannattaa hallituksen esitystä maksuseuraamuksista ja niiden määrästä. Valvonnan helpottuessa esim. älypiirtureiden ansiosta luvattomien kuljetusten määrä saadaan laskemaan, jos vaan viranomaisten resurssit riittäisivät. Ehdotetut maksut lienevät riittävät pelotteeksi.

4.1.3 Vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevan ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen

Rahtarit ry kannattaa hallituksen esitystä vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevien ajoneuvojen painojen korotuksesta B/BE kortilla ajettaviksi, mutta haluaa nostaa seuraavia asioita liikenneturvallisuuden kannalta.

B-ajo-opetuksessa ei käsitellä raskaampien ajoneuvojen käyttäytymistä ääriolosuhteissa (pimeä, liukas) millään tavalla, tosiasiallisesti ääriolosuhteiden käsittely henkilöautoillekin on erittäin puutteellista (esimerkiksi liukkaan kelin opetus simulaattorilla). Pakettiautolla ajaminen on haastavampaa suurempien massojen, huonomman kiihtyvyyden sekä suurempien katvealueiden (kuolleet kulmat) takia. Lisäksi liikkuminen kaupunkialueella on haastavampaa suuremman tilantarpeen takia, jolloin keskittyminen liikenneturvalliseen ja taloudelliseen ajamiseen kärsii. Raskaammassa pakettiautossa on etuosa henkilöauton etuosaa paljon korkeammalla, joten törmätessä jalankulkijaan tai pyöräilijään seuraukset ovat paljon vakavampia, kuten tutkimuksissa on jo useasti todettu. Toisaalta uusissa paketti- ja kevytkuorma-autoissa on paljon turvallisuutta lisääviä pakollisia varusteita, jotka auttavat kuljettajaa työssään. Pitää muistaa, että 4250 kg kokonaismassainen kevytkuorma-auto voi painaa 2-3 kertaa enemmän kuin pieni henkilöauto ja on painoltaan noin 20% enemmän kuin pakettiauto. Mitkään avustimet eivät voi muuttaa fysiikan lakeja.

Esityksessä ehdotetaan B/BE-ajo-oikeuden voimassaolon minimirajaksi kahta vuotta, jotta kuljettaja saisi ajaa 4250 kg kokonaismassaltaan olevaa vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevaa kuorma-autoa. Missään ei vaadita kuljettajalta tosiasiallista ajokokemusta, saati nuhteettomuutta. Esitykseen pitäisi lisätä ainakin nuhteettomuus, eli ei saisi olla 2 vuoden ajalta vakavia liikenneturvallisuusrikkomuksia kontrollaan.

Kuorma-autolla (yli 3500 kg) kaupallista tavaraliikennettä ajaessa pitää olla ammattipätevyys, siihenkin on tehtävä poikkeus, kuten esityksessä mainitaan. Ajoterveysvaatimuksia ollaan tarkentamassa ammattiliikenteeseen, joten R2 ajoterveysvaatimus olisi suotavaa olla kuljettajalla, joka työksensä ajaa pakettiautoa.

4.1.4 Ajokokeen vastaanottaja

Rahtarit ry kannattaa esitystä, mutta haluaa lausua muutaman tärkeän ehdotuksen.

Suullisia teoriakokeita pystyy vastaanottamaan joku muukin henkilö, kuin tutkinnon vastaanottaja. Henkilön pitää olla hyvin perehtynyt asiaan ja kokeiden sisältöihin, kuten Traficom vaatii. Liikenneopettajaluvan voimassaolovaatimus tutkinnonvastaanottajan työssä on kokolailla tarpeeton (se voi lojua lipastossa 2 vuotta käyttämättömänä), mutta sen tilalle pitää saada käytännön kokemuksen tuoma etu. Tutkinnon vastaanottajaksi hakevalla pitäisi olla käytännön kokemusta liikenneopettajan työstä autokoulussa B- luokan ajo-opettajana esimerkiksi 500-1000 tuntia, jotta hän pystyy arvioimaan kokelaan suoritusta tasapuolisesti, kokonaisvaltaisesti ja liikenneturvallisesti. Ajokoe on osa oppimista ja palaute on sen tärkein osa. Se olisi niin sanottu luonnollinen reitti alalle. Lisäksi R2 luokissa tutkinnon vastaanottajalta pitäisi vaatia kokemusta ammattiliikenteessä vähintään puolen vuoden ajalta vastaavan luokan ajoneuvolla tai opetuskokemusta 500-1000 tuntia, jotta hän saisi niitä vastaanottaa. Nykyään osalla tutkinnon vastaanottajista ei ole minkäänlaista kokemusta nykyaikaisen raskaan ajoneuvon kuljettamisesta, saati ajoneuvotekniikan tuntemusta. Tutkinnon vastaanottaja saattaa kysyä oppilaalta asioita, joista ei itse tiedä mitään.

Ajokokeiden vastaanottajan työ on muuttunut viimeisten vuosien aikana huonompaan suuntaan, hokuttavuutta ei lisää työn pysyvyyden epävarmuus, eikä kotiopettajien hyökkäävä ja aggressiivinen käytös tutkinnon vastaanottajia kohtaan.

Timo Sulin, asiantuntija

Rahtarit ry

Sulin Timo
Rahtarit ry