

Mika Riipi kesk ym.

Kirjallinen kysymys raskaan liikenteen byrokratian kiristämisestä

Eduskunnan puhemiehelle

Suomen huoltovarmuus ja elinkeinoelämän kilpailukyky nojaavat pitkälti raskaan liikenteen kuljetuksiin ja logistiikkaan. Sen toimintakyvylle erityisesti ammattitaitoisten kuljettajien työolot ja työuran jatkuvuus, koulutus ja uusien kuljettajien saatavuus ovat keskeisiä tekijöitä.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on selväsanainen lupaus "purkaa kansalaisia ja yrityksiä haittaavaa ylikireää sääntelyä ja byrokratiaa sekä helpottaa yritystoimintaa ja yrittämisen edellytyksiä." Se olisi tärkeää paitsi huoltovarmuuden turvaamiseksi niin myös elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistämiseksi. Raskaan liikenteen kuljettajien tilanteen parantamisen osalta hallitus on kuitenkin kiristämässä sääntelyä.

Esimerkiksi EU:n ajokorttidirektiivi sallisi C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokan ajokorteille viisi vuotta kestäväen voimassaoloajan. Suomessa on kuitenkin katsottu tarpeelliseksi ottaa käyttöön direktiivin mahdollistama lyhyempi kahden vuoden voimassaoloaika edellä mainituissa ajo-oikeuksissa. Perusteena ovat kansanterveydelliset syyt ja liikenneturvallisuusnäkökulmat. Kuitenkin Ruotsissa samoilla tavoitteilla on päädytty viiden vuoden uusimisaikaan.

Edelleen tiukka EU-lainsäädäntö on asettanut erityisesti syrjäisillä alueilla asuvat raskaan liikenteen kuljettajat tukalaan asemaan. Ajo- ja lepoaikoja säätelevän ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaan kuljettaja saa ajaa vuorokaudessa 9 tuntia. Lisäksi 4,5 tunnin jälkeen on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko. Alueelliset joustot, jotka olisivat välttämättömiä erityisesti pohjoisen harvaan asutun alueen sujuvan logistiikan ja kuljettajien työolojen kannalta, eivät ole mahdollisia.

Samoin kuljettajien ammatillisen koulutuksen nykyiset laatu- ja tasovaatimukset sekä byrokratiaa lisäävät täydennyskoulutusvaatimukset paitsi vaikeuttavat alan houkuttelevuutta niin myös ammattitaitoisen työvoiman saatavuutta. Sääntelyä purkamalla raskaan ajoneuvon kuljettamisen ammattipätevyys voitaisiin suorittaa esimerkiksi varusmiespalveluksessa koemallilla, jolloin henkilöt olisivat heti kotiutuessaan valmiita myös isomman kuorma-auton tai yhdistelmäajoneuvon kuljettajaksi ilman ikärajoja, kuten Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on ehdottanut. Näin helpotettaisiin kuljettajaksi koulutettujen varusmiesten työllistymistä kuljetusalalle.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitämme asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Miksi hallitus on lupautensa vastaisesti lisännyt raskaan liikenteen byrokratiaa,

Kirjallinen kysymys KK 59/2025 vp

mitä hallitus aikoo tehdä byrokratian vähentämiseksi raskaan liikenteen kuljettajien ajolupien uusimiseen liittyen,

miten hallitus aikoo kehittää raskaan liikenteen ajo-opetusjärjestelmää uusien ammattitaitoisten kuljettajien saatavuuden parantamiseksi ja

miten hallitus pyrkii vaikuttamaan EU:n tasolla ajo- ja lepoaika-asetuksen alueellisten joustojen parantamiseksi vastaamaan erityisesti pohjoisen ja harvaan asutun alueen olosuhteita?

Helsingissä 7.3.2025

Mika Riipi kesk
Vesa Kallio kesk
Jouni Ovaska kesk