

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan liikenneturvallisuusstrategiasta ja sen toimenpideohjelmasta seuraavaa:

1. PÄÄTÖKSENTEON ON PERUSTUTTAVA TIEToon

1.1. Ajoterveyden varmistaminen

Toimenpideohjelman toimenpiteet 11, 30, 31 ja 36 liittyvät ajoterveyden arvioimiseen ja varmistamiseen, ja niistä toimenpiteessä 36 on nimenomaisesti huomioitu myös ammattiliikenne. Tieliikenteen ammattikuljettajien ajoterveyden varmistamista tulisi korostaa vielä enemmän, koska tieliikenteessä ei ole varsinaisesti kyseiseen liikennemuotoon koulutettuja tai perehdytettyjä lääkäreitä, toisin kuin rautatie-, vesi- ja ilmailuliikenteessä. Terveystieteiden ammattilaisten osaamista tulisi lisätä liikennelääketieteen osalta ja painottaa sitä tulevaisuudessa heidän koulutuksessaan.

1.2. Tiedonkulun parantaminen

Ensisijaisen tärkeää liikenneturvallisuuden kannalta on nopean tiedonkulun varmistaminen ajoterveyden ja sen myötä ajo-oikeuden voimassaolon osalta. Tavanomaisissa hoitokontakteissa lääkäriä tulisi olla toimenpideohjelman toimenpiteen 11 mukaisesti oikeus tarkistaa luotettavasti viranomaisrekisteristä potilaan ajo-oikeuden voimassaolo, mutta tiedonkulku pitää varmistaa myös

toiseen suuntaan: tavanomaisessa hoitokontaktissa esille tulevien ajoterveyteen ja ajo-oikeuteen vaikuttavien seikkojen nopea ja automaattinen tiedonkulku lääkäriltä ajokorttiviranomaiselle tulee varmistaa (toimenpide 88).

Ammattiliikenteen osalta liikenneturvallisuuden kannalta erittäin tärkeää olisi myös tiedonkulku ammattikuljettajan kuljetustyönantajalle. Jos ammattikuljettajan ajo-oikeus poistetaan esimerkiksi ajoterveyden tai liikenneerikoksen vuoksi, tieto ajo-oikeuden poistamisesta pitäisi tulla automaattisesti esimerkiksi tulorekisteriä hyödyntäen työnantajalle. Koska työnantajalla ei ole nykyisin oikeutta edes tiedustelun kautta saada tietoa työntekijäkuljettajan ajo-oikeuden päättymisestä tai voimassaolosta ja koska ajo-oikeuden menettäneeltä ei oteta enää aiempaan tapaan ajokorttia fyysisesti pois, ilman ajo-oikeutta ajavien ammattikuljettajien määrä on viimeisten vuosien aikana selkeästi lisääntynyt tieliikenteessä. Tällainen kehitys on liikenneturvallisuuden kannalta erittäin huono.

2. ERI TOIMIJOIDEN LIIKENNEOSAAMISTA ON LISÄTTÄVÄ

Mahdollisimman aikaisin aloitetun ja eri ikävaiheiden läpi jatkuvan elinikäisen koulutuksen merkitys on suuri liikenneturvallisuuden kannalta. Kuten liikennestrategiassa on hyvin todettu: ”Liikenteessä toimiminen edellyttää tietoisuutta liikenteeseen liittyvistä säännöistä, taitoa liikennevälineiden kuljettamiseen ja hallintaan sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä ja toimintamalleja niin omasta kuin muidenkin näkökulmasta.”

Näiden tietojen, taitojen ja kykyjen saavuttamiseksi perusliikennekäyttäytymisen säännöt ja osaaminen pitää myös jalkauttaa konkreettisilla ja käytännön toimilla mahdollisimman laajasti varhaiskasvatukseen ja kaikille kouluasteille (toimenpideohjelman toimenpiteet 24, 25, 26 ja 35). Tähän konkreettisena toimenpide-ehdotuksena esitämme, että AM-luokan ajokorttikoulutus tulisi sisällyttää ja järjestää valinnaisina opintoina kaikissa yläkouluissa joko julkisena hankintana ilman opiskelijalle aiheutuvia kustannuksia tai opiskelijan maksamana mahdollisimman alhaisella hinnalla ja vastaavasti B-luokan ajokorttikoulutus tulisi sisällyttää ja järjestää valinnaisina opintoina kaikessa toisen asteen koulutuksessa joko julkisena hankintana ilman opiskelijalle aiheutuvia kustannuksia tai opiskelijan maksamana mahdollisimman alhaisella hinnalla.

3. ASETEIDEN ON MUUTUTTAVA LIIKENTEESSÄ

Toimenpideohjelman toimenpiteet 37, 51 ja 52 liittyvät kuljetusyritysten ja julkisen sektorin kuljetusten ostajana/kilpailuttajana vastuullisuuteen. Liikenne- ja viestintäviraston Vastuullisen kuljetustoiminnan suuntaviivat on yksi hyvä esimerkki vastuullisuusmallista. Henkilö- ja tavarankuljetusyritysten ja liikenteenharjoittajien vastuullisuus turvallisuusasioista laajasti käsittäen tulisi kuitenkin huomioida julkisen sektorin kilpailutusten lisäksi myös julkisen sektorin ulkopuolisten

tahojen hankinnoissa tilaajavastuusäännösten kautta. Tämän osalta esitämme tilaajavastuusäännösten muuttamista ja täydentämistä.

Kuten toimenpideohjelman toimenpiteessä 37 on mainittu, Liikenne- ja viestintäviraston nykyisiä Vastuullisen kuljetustoiminnan suuntaviivoja ja vastuullisuusmallia pitäisi täydentää ja kehittää ainakin sosiaalisen vastuun osalta (mm. työnantajan velvollisuuksiin liittyvät asiat), sillä niiden toteutumisella on suuri merkitys myös liikenneturvallisuuden osalta. Tätä kehittämistyötä toivomme tehtävän yhteistyössä tieliikennealan työmarkkinajärjestöjen eli Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n kanssa.

4. LIIKENNEJÄRJESTELMÄN JA SEN KAIKKIEN OSIEN ON OLTAVA TURVALLISIA

4.1. Perusväylien ja katujen kunnossapito sekä turvallisuuden huomioiminen infran suunnittelussa

Kuten toimenpideohjelman toimenpiteessä 61 on erittäin hyvin todettu, perusväylänpidolla ja katujen kunnossapidolla parannetaan liikenneturvallisuutta. Sen lisäksi tulisi korostaa toimenpiteitä 64 ja 66 laajemmin ja konkreettisemmin väylästäön liittyviä infran muutos-, uudistamis- ja ylläpitotoimenpiteitä, joista yksinkertaisimmillaan esimerkkeinä ovat keskikaiteet.

Toimenpiteissä tulisi huomioida myös liikenneturvallisuuden parantaminen tie- ja katutyömaiden osalta. Esimerkiksi työmaa-aikaisissa liikennejärjestelyissä, merkinnöissä ja tiedottamisessa on paljon kehitettävää, ja työmaathan ovat jo ”pysyvä normaali”-tilanne liikenneympäristössä (toimenpiteessä 64 mainittu).

4.2. Automaattinen liikennevalvonta

Turvalliseen liikennejärjestelmään kuuluu kattava, jatkuva ja näkyvä liikennevalvonta. Tämän osalta on tärkeää huomioida oikea tasapaino automaattisen liikennevalvonnan ja fyysisen liikennevalvonnan välillä.

Laadittaessa toimenpideohjelman toimenpiteessä 69 mainittua suunnitelmaa koskien automaattisen liikennevalvonnan kehittämistä ja lisäämistä ei saa unohtaa fyysisesti liikenteessä läsnä olevan poliisin toimesta tapahtuvan valvonnan merkitystä. Automaattinen liikennevalvonta ei ole läheskään yhtä monipuolista ja liikenneturvallisuutta lisäävää kuin oikean poliisin valvonta. Rangaistusseuraamusten ”pelko” on fyysisessä poliisivalvonnassa suurempi kuin automaattisessa liikennevalvonnassa.

Lisäksi on huomioitava, että kaikessa tieliikenteessä pitää valvoa muutakin kuin ainoastaan ylinopeuksia. Ammattiliikenteen osalta poliisin fyysisesti tienpäällä suorittaman valvonnan tarve korostuu esimerkiksi ammattikuljettajien vireystilan (ajo- ja lepoaikojen valvonta), terveysturvallisuuden, ylikuormien, kuorman sidonnan, ajo-oikeuden voimassaolon sekä ajoneuvon ja sen varusteiden kunnan valvonnan suorittamisen vuoksi. Siksi yksi tärkeä keino liikenneturvallisuuden lisäämiseksi olisikin poliisin resurssien turvaaminen fyysisesti liikenteessä suoritettavan valvonnan osalta.

5. LAINSÄÄDÄNNÖN ON EDISTETTÄVÄ TURVALLISTA LIIKKUMISTA

Toimenpideohjelman toimenpiteessä 88 on mainittu, että päihteisiin liittyvissä onnettomuuksissa on suuri vähentämispotentiaali. Valitettavasti konkreettiset, vaikuttavat toimenpiteet jäävät uupumaan. Strategiassa tai toimenpiteissä ei ole esimerkiksi tarkasteltu erikseen ammattikuljettajia ja ammattiliikennettä rangaistuskäytännössä, jolla olisi merkittävä ennaltaehkäisevä vaikutus. Monissa Euroopan valtioissa ammattikuljettajat ja muut kuljettajat on asetettu liikennesäännöksissä laajemminkin eri asemaan ammattikuljettajien korostetumman vastuun ja merkittävän liikenneturvallisuusvaikutuksen sekä laajemman yhteiskunnallisen esimerkillisyyden vuoksi. Esimerkiksi rattijuopumusrikosten alhaisemmat alkoholipitoisuusrajat (promille, mg/l) ovat voimassa ammattikuljettajilla Belgiassa, Espanjassa, Italiassa, Itävallassa, Kreikassa, Kroatiaassa, Kyproksella, Liettuassa, Luxemburgissa, Portugalissa, Ranskassa, Saksassa, Sloveniassa ja Sveitsissä. Tämä erottelu ammattikuljettajien ja muiden kuljettajien välillä olisi tarpeen tehdä myös Suomessa.

Strategiassa tai toimenpideohjelmassa ei ole myöskään käsitelty lainkaan ajokorttilain (386/2011) 64, 66 ja 67 §:issä säänneltyä ajokieltoseuraamusta. Toimenpideohjelman toimenpiteen 89 mukaan ajokieltoimenettelyyn ja ajoluvan valvontaan liittyvät muutostarpeet selvitettäisiin kokonaisuutena. Tämä olisi ehdottomasti tarpeen, sillä ajokiellolla ja sen pituudella sekä sillä, määrätäänkö ajokielto ehdottomana tai ehdollisena, on suuri ennaltaehkäisevä merkitys.

Täytyy myös muistaa, että rattijuopumusrikoksia koskevilla säännöksillä on laajempikin yhteiskunnallinen viesti. Nykyisin ajokorttilain 67 §:n 1 momentin mukaan ajokielto voidaan määrätä ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ”ammatin takia välttämätön”. Myös ajokiellon kestoa määrättäessä otetaan ajokorttilain 66 §:n 4 momentin mukaan huomioon ”ne vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon”. Kyseisillä säännöksillä itse asiassa asetetaan ammattikuljettajat muita kansalaisia edullisempaan ja lievemmän seuraamuksen asemaan rattijuopumusrikosten seuraamuksissa, vaikka ammattikuljettajien pitäisi nimenomaan olla liikennekäyttäytymisessä esimerkillisessä asemassa muihin liikenteessä oleviin nähden. Esimerkiksi ammattikuljettaja, joka on kuljettanut linja-autolla 50 matkustajaa 0,5 promillen humalassa, määrätään lähtökohtaisesti ehdolliseen ajokieltoon ja lyhyempään ajokieltoon kuin yksin henkilöautolla liikkeellä ollut yksityishenkilö. Yhteiskunnallisen viestinhän pitäisi olla päinvastainen: ammattikuljettajana työskentely ei voi olla korkean ammatillisen ja

liikenneturvallisuuden liittyvän vastuun vuoksi seuraamusta lieventävä seikka esimerkiksi rattijuopumustilanteessa.

Vasarainen Mari
Autoliikenteen Työntajaliitto ry