

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi seuraavaa:

1. LIIKENNETURVALLISUUS ON KOKO YHTEISKUNNAN YHTEINEN ASIA

Strategialuonnoksessa on huomioitu joissain toimenpide-ehdotuksissa ammattiliikenne. Lopullisessa strategiassa tulisi kuitenkin kauttaaltaan mieltä ammattiliikenteen ja muun liikenteen toimijoiden eroavaisuuksia muun muassa toimenpiteiden, säännösten, rangaistusseuraamusten ja tilastoinnin osalta.

2. PÄÄTÖKSENTEON ON PERUSTUTTAVA TIEToon

2.1. Ajoterveyden varmistaminen

Strategialuonnoksen toimenpide-ehdotukset 11, 12, 32, 33 ja 38 liittyvät ajoterveyden arvioimiseen ja varmistamiseen, ja niistä toimenpide-ehdotuksessa 38 on nimenomaisesti huomioitu myös ammattiliikenne. Tieliikenteen ammattikuljettajien ajoterveyden varmistamista tulisi korostaa toimenpide-ehdotuksissa vielä enemmän, koska tieliikenteessä ei ole varsinaisesti kyseiseen liikennemuotoon koulutettuja tai perehdytettyjä lääkäreitä, toisin kuin rautatie-, vesi- ja ilmailuliikenteessä. Terveystuon ammattilaisten osaamista tulisi lisätä liikennelääketieteen osalta ja painottaa sitä tulevaisuudessa heidän koulutuksessaan.

2.2. Tiedonkulun tehostaminen

Ensisijaisen tärkeää liikenneturvallisuuden kannalta on nopean tiedonkulun varmistaminen ajoterveyden ja sen myötä ajo-oikeuden voimassaolon osalta. Tavanomaisissa hoitokontakteissa lääkäriellä tulisi olla toimenpide-ehdotuksen 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.

Tiedonkulkua viranomaisten välillä tulee parantaa myös siltä osin, että tiedot alle 6 kuukauden ajokielloista siirtyisivät ajokorttirekisteriin toimenpide-ehdotuksen 12 mukaisesti.

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.

3. ERI TOIMIJOIDEN LIIKENNEOSAAMISTA ON LISÄTTÄVÄ JA ASEENTEIDEN ON MUUTUTTAVA LIIKENTEESSÄ

3.1. Osaamisen konkreettinen jalkauttaminen oppilaitoksiin

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

Näiden tietojen, taitojen ja kykyjen saavuttamiseksi perusliikennekäyttäytymisen säännöt ja osaaminen pitäisi myös jalkauttaa konkreettisilla ja käytännön toimilla mahdollisimman laajasti oppilaitoksiin (toimenpide-ehdotukset 24, 25 ja 27). 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.

3.2. Turvallisuus ja vastuullisuus

Strategialuonnoksen toimenpide-ehdotukset 39, 56 ja 57 liittyvät kuljetusyritysten ja julkisen sektorin kuljetusten ostajana/kilpailuttajana vastuullisuuteen. Liikenne- ja viestintäviraston Vastuullisen kuljetustoiminnan suuntaviivat ovat yksi hyvä esimerkki vastuullisuusmallista. Henkilö- ja tavarakuljetusyritysten ja liikenteenharjoittajien vastuullisuus turvallisuusasioista laajasti käsittäen tulisi huomioida julkisen sektorin kilpailutusten lisäksi myös julkisen sektorin ulkopuolisten hankinnoissa tilaajavastuusäännösten kautta.

Liikenne- ja viestintäviraston nykyisiä Vastuullisen kuljetustoiminnan suuntaviivoja ja vastuullisuusmallia pitäisi kuitenkin 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 toimenpide-ehdotuksessa 67 on erittäin hyvin todettu, perusväylänpidolla ja katujen kunnossapidolla parannetaan merkittävästi liikenneturvallisuutta. Sen lisäksi toimenpide-ehdotuksissa tulisi korostaa toimenpide-ehdotusta 72 laajemmin ja konkreettisemmin väylästäön liittyviä infran muutos-, uudistamis- ja ylläpitotoimenpiteitä, joista yksinkertaisimmillaan esimerkkeinä ovat keskikaiteet ja tärinäraidat.

Toimenpide-ehdotuksissa 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.

4.2. Automaattinen liikennevalvonta

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

Laadittaessa toimenpide-ehdotuksen 75 mukaista 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 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 LIKKUMISTA

Strategialuonnoksen vaihtoehtoisissa toimenpiteissä on käsitelty perusmuotoisen rattijuopumuksen alarajan laskemista kauttaaltaan. Arvioinnissa ei ole tarkasteltu erikseen ammattikuljettajia ja ammattiliikennettä rangaistuskäytännössä eikä myöskään toimenpide-ehdotuspohdinnoissa. 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, Kroatiassa, Kyproksella, Liettuassa, Luxemburgissa, Portugalissa, Ranskassa, Saksassa, Sloveniassa ja Sveitsissä. Tämä erottelu ammattikuljettajien ja muiden kuljettajien välillä olisi tarpeen tehdä myös Suomessa.

Arvioinnissa ei ole myöskään käsitelty lainkaan ajokorttilain (386/2011) 64, 66 ja 67 §:issä säänneltyä ajokieltoseuraamusta. Toimenpide-ehdotuksen 105 mukaan ajokieltomenettelyyn 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 kesto 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 esimerkiksi 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 liikenneturvallisuuteen liittyvän vastuun vuoksi seuraamusta lieventävä seikka esimerkiksi rattijuopumustilanteessa.

Vasarainen Mari
Autoliikenteen Työnantajaliitto ry