

12.5.2016

Dnro: 2356

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viite: Lausuntopyyntöne hallituksen esityksestä laiksi
liikenneturvallisuusmaksusta, LVM/10/03/2016, 12.4.2016

LAUSUNTO LUONNOKSESTA VALTIONEUVOSTON ASETUKSEKSI TIELIIKENTEEN TURVALLISUUSTOIMINNAN EDISTÄMISEEN MYÖNNETTÄVÄSTÄ VALTIONAVUSTUKSESTA

Liikenneturva kannattaa asetusluonnoksessa esitettyjä keskeisiä periaatteita ja pitää erittäin tärkeänä sitä, että asetuksella aiotaan varmistaa nykyisin liikennevakuutuksen yhteydessä perittävällä liikenneturvallisuusmaksulla rahoitettavan turvallisuustyön jatkuminen.

1 Valtionavustus yleisavustuksena

Liikenneturva pitää kannatettavina asetuksen 3 pykälään kirjattuja tekijöitä, joilla määritellään yleiseen tieliikenteen turvallisuustoimintaan myönnettävien avustusten kohdentaminen. Näillä tekijöillä voidaan varmistaa Liikenneturvan toiminnan ja sen lisäksi vakiintuneen tie- ja maastoliikenteen onnettomuustutkinnan sekä Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuustyön jatkuvuus.

Liikenneturva korostaa, että yleisavustuksella rahoitettavaa toimintaa on välttämätöntä voida toteuttaa usean vuoden aikajänteellä. Vaikuttava liikenneturvallisuustyö vaatii hyvää suunnittelua, usein myös testausta ja pilotointia sekä toiminnan läpivientiä ympäri maata. Turvallisuuskampanjointiin ja elinikäiseen liikennekasvatukseen osoitetut riittävät voimavarat ja riittävä aika varmistavat toiminnan vaikuttavuuden ja toivotut tulokset. Rahoituspäätösten raamit tulisi tehdä useammaksi vuodeksi kerralla.

2 Valtionavustus hankeavustuksena

Osa liikenneturvallisuusmaksusta ehdotetaan myönnettäväksi hankeavustuksena kehittämishankkeisiin ja kokeiluihin. Liikenneturva muistuttaa, että tällöin on erityisen tärkeää, että lyhytkestoisten hankkeiden opit ja onnistumiset ovat hankkeiden aikana ja päättyessä yksittäisten paikkakuntien sijaan integroitavissa koko maan liikenneturvallisuustyötä edistäviksi.

Liikenneturva on luonteva kumppani ja liikenneturvallisuustyön yhteen sovittaja paikallisille hankkeille. On tärkeää, että liikenneturvallisuustyötä tehdään jatkossakin yhteistyössä ja että kokeilujen tulokset saadaan kerättyä talteen. Muuten on vaarana, että työ pirstoutuu ja resurssit valuvat hukkaan. Liikenneturvan kokemus ja asiantuntijuus auttavat arvioimaan myös uusia toimintamalleja.

12.5.2016

Dnro: 2356

Asetuksen mukaisena hankeavustuksena ei kuitenkaan voida osoittaa kovin suurta osaa kerätyn maksun kokonaismäärästä, ettei yleisavustuksella rahoitettavien toimijoiden liikenneturvallisuuksien vaarannu. Tämä asia on selvästi kirjattu myös eduskunnan lausumaan, jotka on hyväksytty samalla, kun eduskunta on täysistunnossa 20.4.2016 hyväksynyt lain liikenneturvallisuuksimaksusta.

Eduskunta edellyttää, että uudella liikenneturvallisuuksimaksujärjestelmällä ja avustusten jakamisella mahdollisesti nykyistä laajemmalle hakijaryhmälle ei vaaranneta nykyisen vakiintuneen, arvostetun ja hyvin toimivan liikenneturvallisuuksien toimintaa ja jatkuvuutta.

Liikenneturvallisuuksimaksusta annetun lain tarkoitus on liikenneturvallisuuksien edistäminen. Koska varat kerätään liikenneturvallisuuksien nimissä, on varmistettava, että ne käytetään täysimääräisesti tähän tarkoitukseen. Rahoitusta ei tulisi ohjata esimerkiksi liikkumisen ohjaukseen, jota rahoitetaan muiden kanavien kautta. (esim. Liikennevirasto jakaa valtionavustusta liikkumisen ohjaukseen lähes miljoona euroa).

2.2 Alueellista ja paikallista työtä

Liikenneturvalla on paikallista toimintaa ja se tukee kuntia koko Suomessa. Asetuksen perusteluissa mainitut hankeavustuksen kohteet, kuten yksittäisten kuntien tai niiden hallintokuntien, koulujen liikenneturvallisuuksihankkeet ja -kokeilut, kunnan turvallisuussuunnitelmien laadinta ja paikallisten yhdistysten liikenneturvallisuuksikampanjat, saavat jo nyt laajasti toiminnallista tukea Liikenneturvalta. Liikenneturva mm. osallistui vuonna 2015 yli 350 kertaa kuntien liikenneturvallisuuksiryhmiin ja auttoi kuntia yli 1200 tapahtuman järjestämisessä, mikä vaatii suunnitelmallista työtä ja laajaa tuotevalikoimaa. Liikenneturvan kuntatyön peittoa selvittäneet luvut (2014) osoittavat, että 95 % suomalaisista asuu sellaisessa kunnassa, jossa Liikenneturvalla oli kyseisenä vuonna paikallista toimintaa.

Paikallisten hankeavustusten käsittely voi osoittautua odotettua enemmän viranomaisten työresursseja vieväksi, eikä se siten ole tarkoituksenmukaista ja liikenneturvallisuuksien tehokkuutta lisäävää. Suomessa on 313 kuntaa. Esimerkkinä yhdestä kunnasta mainitsemme Oulun, josta löytyy yli 250 eri opiskeluyksikköä (kouluja, oppilaitoksia, päiväkoteja), jotka voisivat asetusluonnoksen mukaan erikseen hakea liikenneturvallisuuksihankkeisiin valtionapua.

Suomessa on kokemusta ns. kuntakannustinten jakamisesta liikenneturvallisuuksien edistämiseen. Hankerahoitusta olisikin syytä myöntää vain Liikenneturvan laajaa paikallista toimintaa täydentäviin hankkeisiin. Ensisijaisesti kuntia kannattaisi yhä ohjata Liikenneturvan kunnille maksuttomien ja tasapuolisesti tarjolla olevien palveluiden piiriin. Nämä palvelut pyritään tarjoamaan ns. ”matalan kynnyksen” palveluina, jotta ne olisivat kaikkien kuntien saatavilla.

12.5.2016

Dnro: 2356

2.3 Tieliikenteen turvallisuustutkimus

Tutkimuksen rahoittaminen on liikenteen keskusvirastojen tehtävä. Tieliikenteen turvallisuuden tutkimusta on viime vuosina keskitetty liikennehallinnon virastoilla erityisesti liikenteen turvallisuusvirasto Trafille. Käytännössä Trafi ja Liikennevirasto tutkivat, tilaavat ja tukevat jo nyt valtakunnallisia ja paikallisia tutkimushankkeita.

Asetustekstiin tulisi kirjata, kuten perusteluissa todetaan, että hankerahoitettu tutkimustoiminta on paikallista. Rahoitus soveltuu näin ollen pienmuotoisiin hankkeisiin, kun taas laajat tutkimushankkeet voidaan jatkossakin rahoittaa viranomaisten taholta.

3 Valtionavun myöntäminen

Liikenneturva korostaa, että tässä yhteydessä täytyy ottaa huomioon eduskunnan lausuma:

Eduskunta edellyttää, että liikenneturvallisuusmaksuun liittyvien hakemusten käsittelyn ja avustusten myöntämisen järjestämisessä tulee huolehtia siitä, että mahdolliset esteellisyyksymykset otetaan asianmukaisesti huomioon ja toiminta järjestetään kaikilta osin siten, ettei liikenteen turvallisuustyön riippumattomuudesta synny jatkossakaan mitään epäilyksiä.

4 Sääösteknisiä havaintoja, joilla on merkitystä sisältöön

- Liikenneturvan mielestä valtionavustuksena myönnettävän rahoituksen tulisi kohdistua **tie- ja maastoliikenteen turvallisuuden edistämiseen**. Myös maastossa käytettäviä moottoriajoneuvoja koskee liikennevakuuttamisvelvollisuus, ja tämän turvallisuustyön rahoitus kerätään liikennevakuutuksesta. Lisäksi osalla ajoneuvoista saa ajaa sekä tiellä että maastossa, ja kuljettajat ovat samoja ihmisiä, jotka liikkuvat tiellä ja maastossa.

Asetusluonnoksen 1 ja 2 pykälissä mainitaan kuitenkin vain tieliikenteen turvallisuustoiminta. Samoin 3 pykälän alussa mainitaan tieliikenne, mutta saman pykälän luettelon 4. kohdassa tie- ja maastoliikenteen onnettomuustutkiminta.

Liikenneturvan mielestä myös Liikenneturvan tuottamaa liikennekäyttämiseen vaikuttavaa viestintää ja koulutusta on kohdistettava tie- ja maastoliikenteeseen.

- Asetuksen 2 §:n 1 momentissa tulisi paitsi yleinen turvallisuustoiminta myös kehittämishankkeet ja kokeilut sekä tutkimus rajata koskemaan vain tie- ja maastoliikenteen turvallisuutta edistäviin aiheisiin.

12.5.2016

Dnro: 2356

- Asetusluonnoksen 3 §:n luettelosta saa sen käsityksen, että kaikkien ehtojen on yhtä aikaa täytyttävä. Liikenneturvan käsityksen mukaan yleisavustuksella voitaisiin rahoittaa lailla säädettyjä tehtäviä, edellyttäen että toiminta on voittoa tavoittelematonta ja valtakunnallista. Nämä ehdot täyttävä toiminta voisi olla liikennekäyttäytymiseen vaikuttamista kaikki tienkäyttäjä- ja ikäryhmät huomioon ottaen tai onnettomuustutkintaa siihen liittyvä asiantuntijatöineen.

LIKENNETURVA

KALLE JOKINEN
Kalle Jokinen
Hallituksen puheenjohtaja

ANNA-LIISA TARVAINEN
Anna-Liisa Tarvainen
Toimitusjohtaja

ALT/SAK/MH