



28.11.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

## **Asia: Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi**

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta lausua tässä asiassa. Lausunnonantajille annettu määräaika lausuntojen antamiselle on varsin lyhyt ottaen huomioon asian tärkeys. Toivottavasti tämä ei ole osoitus siitä, minkälainen merkitys lausunnoille tai käsiteltävänä olevalle asialle annetaan liikenne- ja viestintäministeriössä.

### **Yleistä**

Liikenneturvallisuus muodostuu kokonaisuudesta, jolla on useita liittymäkohtia useisiin eri hallinnonaloihin. Onnistuneessa kokonaisuudessa tunnistetaan toimenpiteiden kaikki vaikutukset ja niitä arvioidaan laaja-alaisesti eri vaihtoehtoja punnittaessa. Liikenneturvallisuustoimenpiteiden osalta tulee myös aina tehdä vaikuttavuusarvio siitä, mitkä ovat niiden mahdolliset suorat ja epäsuorat kustannukset, kustannussäästöt sekä hyvät ja huonot puolet toimenpiteiden kohteena oleville kansalaisille. Pelkkä valtiontaloudellinen tarkastelu ei ole riittävä näkökulma valintoja tehtäessä.

Hyvässä järjestelmässä säännöt, rangaistukset ja valvonta ovat tasapainossa. Keskeistä on, että liikennejärjestelmässä toimivat ymmärtävät ja sisäistävät tämän kokonaisuuden ja noudattavat sääntöjä ilman, että heihin kohdistuu välitön kiinnijäämisriski. Suomessa asia on ollut näin ja siksi meillä liikenneturvallisuus on liikennesuoritteeseen suhteutettuna maailman huippuluokkaa. Mikään valvonta ei riitä korvamaan sitä, jos tämä tasapaino muuttuu ja tyytyväinen enemmistö ei enää koe sääntelyä järkeväksi, jonka seurauksena heidän sääntökunnioituksensa heikkenee.

### **Tieliikennelain kokonaisuudistus**

Hanke on hyvä, mutta sitä valmisteltaessa on keskeistä myös muistaa se, että kyseessä ei voi olla revoluutio vaan evoluutio. Sääntelyn muutoksien vaikuttavuusarviointi on tehtävä huolella. Jatkuvuusperiaate on myös tärkeä osa liikennelainsäädäntöä ja toimintaympäristöä, jossa tyypillisesti vanhat toimintatavat ja kumottu lainsäädäntö vaikuttavat pitkään ihmisten käyttäytymiseen.

### **Raskaan liikenteen talvirengasmääräykset**

Asian valmisteluun vaikuttaa liikenneturvallisuuden lisäksi tavoite suosia kotimaisia kuljetusalan toimijoita. Molemmat perusteet asian valmistelulle ovat varmasti hyviä ja kustannuksiltaan perusteltavissa.

### **Hallinnolliset maksut liikenneerikkomusten seuraamuksiksi**

Liikenneerikkomuksissa on mukana monia tekoja, joissa tahallisuuden ja yleisvaarallisuuden merkitys toiminnan kriminalisoinnin perusteeksi on vähäinen. Näitä tekoja voidaan siirtää hallinnollisina maksuina käsiteltäviksi, mutta perusteena ei tule olla muutoksenhaun vaikeuttaminen ja seuraamusten määrääminen asioita tutkimatta. Sen että seuraamuksia voidaan automaattisesti lähettää rekisterinumeron perusteella mahdollisimman suuria määriä, ei tule olla seuraamusjärjestelmän keskeisimpiä periaatteita. Tavoitteena tulisi olla järjestelmä, jossa seuraamuksia työkaluna tarvitaan mahdollisimman vähän. Tämän lisäksi toimenpiteiden tulee kohdistua kaikkiin liikenteen toimijoihin, niihinkin joilla ei ole rekisterinumeroa.

Liikenteestä erityisesti moottoriajoneuvojen kuljettajille määrättävät seuraamukset ovat erittäin kovia verrattaessa tekoja ja niiden yleisvaarallisuutta muihin kriminalisoituihin tekoihin. Näiden tekojen muuttaminen hallinnollisiksi haltijavastuuteoiksi on tästä syystä vaikeaa. Rangaistuksen suuruus vaikuttaa olennaisesti siihen, minkälaisessa prosessissa niitä voidaan määrätä.

### **Sakotusmenettelyn käyttöalan laajentaminen**

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä liikenneturvallisuuden parantamiseksi voisi olettaa mainittavan jotain eduskunnan käsittelyssä olevasta hallituksen esityksestä sakkojen korottamiseksi. Toisaalta, jos esitys on tehty puhtaasti valtiontaloudellisista syistä, kuten hallitus on sitä perustellut, rehellisyyden nimissä asia ei ilmeisesti kuulukaan tähän yhteyteen.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on useaan otteeseen esittänyt pistejärjestelmän kehittämistä ja käyttöönottoa ajokieltojärjestelmän kehittämiseksi. Tämä käytännössä monissa maissa hyväksi koettu järjestelmä tulisi ottaa myös meillä käyttöön.

Ajokieltojen antaminen poliisiin ratkaistavaksi ei ole oikeusturvan kannalta kestävä. Ajokielto ja varsinainen rangaistus muodostavat kokonaisuuden, jossa ajokiellon taloudellinen seuraamus on usein varsinaista rangaistus ankarampi. Tästä seuraava seuraamuskumulaatio on periaatteellisesti vastoin EU-säännösten kaksinkertaisen rankaisemisen kieltoperiaatetta. Asiaa ei voi ohittaa toteamalla, että ajokielto on turvaamistoimenpide, koska se sisältää niin vahvasti rangaistuselementtejä. Ajokieltojen siirtäminen poliisiin tehtäväksi on myös vastoin vallan kolmijakoperiaatetta ja heikentää entisestään edellytyksiä kokonaisharkinnan suorittamiseksi määrättäessä erilaisia seuraamuksia samasta teosta.

### **Turvallisempi ajoneuvoja teille**

Suomessa on korkea henkilöautokannan keski-ikä, mikä johtuu korkeasta autojen hankintaverotuksesta eli autoverosta. Lisäksi asiaan vaikuttaa opitut ja hyväksytyt toimintatavat. Autoveron tuotto on arvioitu meillä liikenneturvallisuutta ja ympäristökysymyksiä merkityksellisemmäksi asiaksi. Siksi autoveroa kannetaan kaikista autojen turvavarusteista huolimatta siitä, mikä niiden liikenneturvallisuusvaikutus on. Samoin veroa kannetaan käytettynä maahantuoduista ajoneuvoista ilman, että niiden turvallisuusvarusteilla olisi mitään vaikutusta verotukseen.

Suomi on määrätietoisesti harjoittanut yhteisöoikeuden vastaista autoverotusta yli 20 vuoden ajan pitääkseen järjestelmästä ja autoverosta kiinni hinnalla millä hyvänsä. Tässä toiminnassa liikenneturvallisuudella tai kansalaisten oikeuksilla ei ole ollut mitään arvoa. Tästä syystä nykyisen tai edeltävien hallitusten aloitteellisuus autokannan uusimiseksi ei vaikuta aivan vilpittömältä toiminnalta.

### **Liikenneverkon liikenneturvallisuus**

Hallituksen tekemät kertaluonteiset panostukset liikenneverkon korjausvelan pienentämiseksi, ovat hyviä toimenpiteitä. Tosiasia on kuitenkin, että näistä aloitteista huolimatta asiaa ei ole ratkaistu kestäväällä tavalla. Korjausvelka kääntyy niiden jälkeen taas kasvun.

Liikenneturvallisuuden kannalta keskeistä on se, minkä tasoisessa kunnossa tiestö pidetään. Hallitus on vähentänyt tiestön hoidon rahoitusta. Huonokuntoisen tiestön osalta liikenneturvallisuudessa korostuu erityisesti sen päivittäiseen hoitoon käytetty panostus. Tämä resurssi on pienentynyt.

### **Liikenneverkon uudet rahoitusmallit ja LiVe Oyj**

Keskeistä kaikissa uudistuksissa on se, miten saadaan mahdollisimman tehokkaasti kerättyä varoja veroilla tai maksuilla rajoitusmallista riippumatta elintärkeän liikenneinfrastruktuurin ylläpitämiseksi siten, että ylimääräiset välikädet eivät vie siitä turhaan osuuksia.

Mikään hanke ei ole riskiä vailla ja siksi olemmekin pohtineet näitä kysymyksiä aikaisemmissa julkaisuissamme. (LIITE: 1123 Liikenneverkko Oyj)

## **Katsastuslain uudistaminen**

Hanke on hyvä. Suomessa katsastuksessa hylättyjen autojen määrä on laskenut voimakkaasti viime vuosina. Lisäksi kuljettajaa auton erilaisista vioista ja toimintahäiriöistä varoittavat järjestelmät ovat yleistyneet ja johtavat vikojen korjauksiin ilman katsastuksen määräystä.

Suomen tulisi soveltaa EU direktiivin mukaista katsastusväliä. Mikäli yhteiskunta vastaisi katsastuksen kustannuksista, tämä olisi mitä todennäköisimmin jo toteutettu.

## **Luottamusta ja ennalta varautumista liikenteen automatisaatioon**

Automatisaatio, mitä sillä tässä yhteydessä tarkoitetaan, tulee liikenteeseen vähitellen, tuskin kertarysäyksellä. Uudet autot sisältävät yhä enenevässä määrin järjestelmiä, jotka johtavat automaattiseen ajamiseen. Suomi ei tule vanhan autokantansa ja heikon infrastruktuurinsa johdosta olemaan lähelläkään kärkimaita tässä asiassa. Tästä huolimatta kehitys tuo mukanaan muutoksia, joihin tulee varautua.

## **Tietoturva**

Lisättäessä tietojen siirtoa, keräämistä ja vaihtoa liikenteestä tietoturvan merkitys kasvaa. Tietoturva on tulevaisuudessa myös yhä tärkeämpi osa liikenneturvallisuutta ja liikenteestä kerättävät tiedot osa kansalaisten yleistä turvallisuutta. Ajoneuvojen käytöstä kerättävän tiedon tuleekin olla ensisijaisesti vain sen kohteena olevan omaisuutta ja hänellä tulee olla oikeus päättää sen käytöstä.

## **Ajokorttilain uudistaminen**

Hanke on hyvä ja olemme antaneet siitä erillisen lausunnon. Mikäli ajokorttikoulutus toteutettaisiin yhteiskunnan rahoituksella, se olisi jo uudistettu.

## **Liikenteeseen ajokuntoiset ja -kykyiset**

Itsemurhat ovat ikävä ilmiö, joka liittyy liikenteeseen. Niiden torjunta ei ole liikenneturvallisuustyön keinoilla ratkaistavissa ja siksi monissa maissa näitä onnettomuuksia ei tilastoida liikenneonnettomuustilastoihin. Myös meillä pitäisi menetellä samoin, sillä nykyisellään tilastojen tulkitseminen voi itsemurhien johdosta johtaa väärin johtopäätöksiin.

Liikenteessäolijoiden, erityisesti kuljettajien ikääntyminen on myös keskeinen haaste liikenneturvallisuustyössä. On paljon positiivisia keinoja ja mahdollisuuksia, joiden avulla ikääntyvien turvallisuutta ja heidän aiheuttamia ongelmia voidaan parantaa. Lisäksi kohderyhmänä ikääntyneet ovat Autoliiton kokemuksen perusteella halukkaita saamaan tietoa, joka voi varmistaa turvallisen liikkumisen jatkumisen.

## **Lopuksi**

Automaattinen nopeusvalvonta ei ratkaise yksin liikenneturvallisuutta eikä sillä pelasteta valtiontaloutta. Jos Suomi olisi saatu nousuun toisiamme sakottamalla, se olisi tehty jo ajat sitten.

Automaattinen nopeusvalvonta tulisi kohdistaa aina sinne, missä tapahtuu onnettomuuksia, joita nimenomaan sen avulla voidaan torjua. Tämä edellyttää riittävän laajaa osaamista ja riippumatonta tutkimusta asiasta.

Suomessa automaattiseen valvontaan on laitettu merkittäviä panostuksia turvallisuuden sijaan valtiontaloudellisilla perusteilla. Tämän toiminnan tarkoituksena on ollut osoittaa miten kannattavasta toiminnasta on kyse, jotta muiden hankkeiden jatkorahoitus olisi varmistettu. Julkisuudessa poliisi ja liikenne- ja viestintäministeriön edustajat ovat tarkoituksellisesti vääristelleet asiaa esimerkiksi toteamalla, että Kehä I on Suomen vaarallisin tie ja siksi se tarvitsee Suomen merkittävimmän kameravalvontapanostuksen. Asiantuntijat kuitenkin tietävät, että jos kaikki tiet olisivat liikennesuoritteeseen verrattuna yhtä turvallisia kuin Kehä I, Suomi olisi jo saavuttanut liikenneturvallisuusvisionensa. Tämän kaltainen tosiasioihin perustumaton toiminta on omiaan viemään uskottavuutta sekä viranomaisilta että kameravalvonnalta, mikä saattaa vaikuttaa autoilijoiden käyttäytymiseen jopa liikenneturvallisuuden kannalta epäsuotuisasti.

Liikenneturvallisuuden kannalta moni tärkeä asia on jäänyt varsin vähälle huomiolle periaatepäätöksen luonnoksessa. Mikä on liikennekasvatuksen ja erityisesti varhaisliikennekasvatuksen tulevaisuus ja merkitys koulujen opetussuunnitelmissa. Miten aiotaan hoitaa retuperälle jäänyt näkyvä liikennevalvonta, jonka laatu on olennaisesti heikentynyt, kun merkittävä osa poliisin liikennevalvontaa tehdään nyt osana kaikkea muuta valvontaa? Nykyisessä tilanteessa liikennevalvontaa tehdään, jos muulta työltä jää aikaa. Miten merkittävästi vähentyneen raskaan liikenteen valvonnan osaamisen laatu ja määrä voidaan saattaa riittävälle tasolle? Mikä on näkyvän liikennevalvonnan ja vain sen avulla valvottavien liikenne rikkomusten valvonnan taso, kun kaikki keskeiset panokset laitetaan automaattivalvontaan?

Turvallisuudella on monenlaisia ulottuvuuksia. Monet valitsevat oman auton ja tuottavat itse liikennepalvelunsa, koska kokevat sen olevan oman yleisen turvallisuuden kannalta paras vaihtoehto. Liikenneturvallisuus onkin vain yksi turvallisuuden ilmenemismuoto, kun puhutaan liikenteestä. Liikenneturvallisuuden varmistaminen on suuri kokonaisuus, joka muodostuu monesta osa-alueesta. Onnistuaksemme tarvitsemme viiden tähden kuljettajia, viiden tähden autoja ja viiden tähden teitä.

Kunnioitavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry