

KIRJALLINEN KYSYMYS 653/2014 vp

Tieliikenteen turvallisuustason parantaminen monipuolistamalla ja koventamalla sanktioita

Eduskunnan puhemiehelle

EU-komission "Kertomus jäsenvaltioiden lainsäädännössä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön vakaville rikkomisille säädetyistä seuraamuksista" osoittaa selvästi suuren eriarvoisuuden suhtautumisessa tieliikenteessä tapahtuviin rikkomuksiin. Ääritapauksessa tietystä rikkomuksesta määrättävä sakko voi olla jossakin maassa yli kymmenen (10) kertaa suurempi kuin jossakin toisessa maassa. Espanjassa raskaan liikenteen kuljettajan päivittäisen ajoajan ylitys yli kahdella tunnilla voi johtaa jopa 4 600 euron sakkoon, kun Keikassa sakko on enimmillään 400 euroa.

Vastaavassa tilanteessa Suomen poliisin sako- tusohjeen mukaan sallitun vuorokautisen ajoajan ylityksestä annetaan 8—18 päiväsakkoa. Yleisimmin se on 12 päiväsakkoa. Suomessa päiväsakkopäivän laskentakaavalla laskettuna esimerkiksi normaali vanhemman kuljettajan noin 2 100 euron nettopalkan (ilman lapsivähennystä) mukaan yksi sakkopäivä on 30,75 euroa. Tällöin kokonaissakon määrä vaihtelee välillä 246,00—553,50 euroa, mutta Espanjassa se on jopa 4 600,00 euroa.

Valvonnan vähetessä Suomessa ja kuljetusyrittäjien kilpailun kiristyessä syntyy helposti tilanteita, joissa kuljetusyrittäjän kannattaa taloudellisista syistä rikkoa lakia ja ottaa se riski, että joutuu joskus maksamaan sakkoa nuo muutamat sataset. Tuon kohtuullisen vähäisen kiinnijäämisriskin takia lain rikkomiset voivat yleistyä ja sen seurauksena mm. väsyneenä tiellä liikkuvat kuljettajat ottavat suuria riskejä, jotka voivat

johtaa myös sivullisiin kohdistuviin vakaviin onnettomuuksiin.

Vakuutusyhtiö Ifin tilastot osoittavat, että raskaan kaluston vahingot ovat lisääntyneet selvästi; erityisesti yhdistelmärekkojen tieltä suistumiset ovat yleistyneet. If joutui maksamaan jo alkuvuonna 2012 raskaan ajoneuvokaluston vahinkoja 38 % edellisvuotta enemmän, eikä suunta ole juurikaan parantunut. On osoitettu, että väsyneenä ajaminen aikataulu- ja muiden huolien kanssa muodostaa vakavan liikenneturvariskin nykypäivän liikenteessä.

Vähentyneen liikennevalvonnan kompensoimiseksi ajoneuvolla ajamisen estäminen tulisi ottaa entistä enemmän mukaan sanktiovalikoimaan, sillä siten voidaan myös estää yrityksen kilpailuetua siinä tapauksessa, ettei se noudata kyseistä säädöstä ja maksaa vain sakon.

Kuorma- ja linja-autojen ajopiirtureilla voidaan todentaa rikkomuksia 28 päivää taaksepäin ja tulevaisuudessa pidemmältäkin ajalta (jopa minuutin tarkkuudella). Ongelman muodostaa se, että piirturin toimintaa voidaan manipuloida mm. käyttämällä magneettia, kopiokorttia ja toisen kuljettajan piirturikorttia ja ajamalla ilman kuljettajakorttia. Tällöin EY-direktiivin N:o 561/2006 mukaista valvontaa vaikeutetaan. Muiden ajoneuvojen kuljettajien valvonta vähentyneillä resursseilla on varsin satunnaista ja on omiaan lisäämään piittaamattomuutta ja turvattomuutta tieliikenteessä.

Mikäli tieliikenteen valvontaa ei pystytä tehostamaan poliisin tai yksityisten yritysten toi-

mesta, niin ainoaksi lääkkeeksi turvallisuuden lisäämiseksi jää rangaistuksien tuntuva koventaminen Suomessa. Valvonnan lisäämiseksi tai tehostamiseksi voitaisiin liikenteen valvontaa siirtää viranomaisen valvonnan alla yksityisille yrittäjille, jotka voisivat olla jopa tehokkaampia kuin poliisi.

Lisäksi sanktiovalikoimaan voitaisiin ottaa mm. ajoneuvolla ajamisen estäminen, sakon maksaminen paikan päällä tai ajoneuvon haltuotto tai muu pantti, "pakkohoito"/tai keskustelumääräys asiantuntijoiden kanssa ja asiantuntijan määrittämä täsmäkoulutus autokoulussa. Jos tieliikennelakiin on tulossa ns. virhepistejär-

jestelmä, niin se voisi olla perusta tässä esitetyille tehostustoimille tieliikenteen turvallisuustason parantamiseksi ja vahinkojen vähentämiseksi.

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

Mihin toimenpiteisiin hallitus ja asianomainen ministeriö aikovat ryhtyä, että jatkuvasti huonontuvaa tieliikennesäädösten noudattamista ja tieliikenteen turvallisuutta saadaan mahdollisimman pian parannettua?

Helsingissä 10 päivänä syyskuuta 2014

Reijo Tossavainen /ps

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Reijo Tossavaisen /ps näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 653/2014 vp:

Mihin toimenpiteisiin hallitus ja asianomainen ministeriö aikovat ryhtyä, että jatkuvasti huonontuvaa tieliikennesäädösten noudattamista ja tieliikenteen turvallisuutta saadaan mahdollisimman pian parannettua?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Kriminaalipolitiikka ja seuraamuskäytännöt sen osana ovat vain vähäisiltä osin Euroopan unionin toimivallassa. Kriminaalipolitiikan integraation esteenä ovat jäsenvaltioiden erilaisista historiallisista ja yhteiskunnallisista syistä kehittyneet rikos- ja hallinto-oikeudelliset järjestelmät. Rikos-oikeus ja yhteiskunnan kansalaisiin kohdistama kontrolli yleensä ovat elämänalueita, jotka ovat perinteisesti valtiosuvereniteetin piirissä. Osittain siksi euromääräiset seuraamustasot erilaisista tieliikenne rikkomuksista vaihtelevat eri jäsenvaltioissa.

Seuraamustasojen vertailun lisäksi katse on hyödyllistä kohdistaa koko kuljetusketjuun kohdistettavaan kontrolliin ja sen laatuun. Esimerkiksi Suomessa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön (mm. ajo- ja lepoaikasääntöjen) rikkominen voi johtaa ajo-oikeuden menettämiseen ja kuljettajan ansiotulojen menetykseen laajasti. Sillä voi olla merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia. Myös liikennelupaa valvontaan ja tilaajavastuu on nykyisin ulotettu myös tieliikenteen kuljetusmarkkinaan.

Pohjoismaiden yhteinen kriminaalipoliittinen perinne on ollut se, että rikosten ja rikkomusten seuraamustaso on yleisesti lievällä tasolla. Tätä pidetään kuitenkin myös elementtinä, joka on ollut perusta Pohjoismaiden hyvälle turvallisuustilanteelle ja yhteiskunnalliselle harmonialle. Tämä pätee myös liikenneturvallisuuteen. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia vertailtaessa kaikki Pohjoismaat, mutta erityisesti Ruotsi, Norja ja Tanska ovat tilastoissa maita, joissa onnettomuuksia tapahtuu vähän suhteessa asukaslukuun.

Sisäasianministeriöltä saadun tiedon mukaan poliisin tieliikenteeseen kohdistaman valvonnan kokonaismäärä ei ole vähentynyt. Myöskään sosiaali- ja terveysministeriön mukaan työsuojeluhallinnon tieliikenteen sosiaalilainsäädännön alaan kohdistama valvonnan määrä ei ole vähentynyt. Uusi elementti valvonnassa on ollut tiiviimpi viranomaisten yhteistyö kuljetusalan harmaan talouden torjunnassa, jonka yksi tärkeä osa on ajo- ja lepoaikavalvonta. Tällä tavalla toimien valvontaa on kyetty kohdistamaan laajalaisesti niihin kuljetusyritystoiminnan kohteisiin, joissa on puutteita laajalaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedossa on raskaan liikenteen suistumisonnettomuuksien suuri lukumäärä. Asiaa on selvitetty muun muassa Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikennevaikutuskeskuksen onnettomuustutkinnan toimenpitein yhdessä kuljetusjärjestöjen kanssa. Keskeisenä tekijä näissäkin onnettomuustyypeissä on usein liiallinen tilannenopeus. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa tilanteen kehitystä ja toimii yhteistyössä edellä mainittujen tahojen kanssa tilanteen parantamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on käynnissä tieliikennelainsäädännön kokonaisuu-

distus. Sen keskeinen osa on tieliikenteen seuraamusjärjestelmän uudistaminen. Tavoitteena on uudistaa järjestelmää hallinnollisten sanktioiden ja menettelyiden suuntaan. Kyseessä on laaja, jopa 400 000 rikkomusta vuosittain käsittävä teko- ja laiminlyöntikokonaisuus. Uudistuksella pyritään muun muassa nopeuttamaan seuraamus-

ten käsittelyä, säästämään viranomaisresursseja sekä parantamaan kansalaisten oikeusturvaa. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen on mukana uudistuksessa. Myös mahdollisuutta kehittää ajokorttilaissa säädettyä virhepistejärjestelmää arvioidaan samassa yhteydessä.

Helsingissä 3 päivänä lokakuuta 2014

Liikenne- ja kuntaministeri Paula Risikko

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 653/2014 rd undertecknat av riksdagsledamot Reijo Tossavainen /saf:

Vad tänker regeringen och det berörda ministeriet göra för att vägtrafikbestämmelsernas efterlevnad, som blivit allt sämre, och säkerheten i vägtrafiken ska förbättras?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Kriminalpolitiken, där påföljdspraxis ingår som en del, kan bara i ringa mån påverkas av Europeiska unionen. Ett hinder för integrationen av kriminalpolitiken är medlemsstaternas brotts- och förvaltningsrättsliga system som utvecklats av olika historiska och samhällsliga orsaker. Straffrätten och den kontroll av medborgarna som utövas av samhället är livsområden som en suverän stat traditionellt bestämmer om. Delvis förklarar detta att påföljderna räknat i euro för olika förseelser i vägtrafiken skiljer sig mellan medlemsstaterna.

Utom nivån på påföljderna är det ändamålsenligt att studera hur hela transportkedjan kontrolleras och kontrollens kvalitet. Exempelvis i Finland kan brott mot sociallagstiftningen på vägtransportområdet (t.ex. bestämmelserna om kör- och vilotider) leda till förlust av körrätten och bortfall av förarens förvärvsinkomst, vilket kan få betydande sociala följder. Också övervakningen av trafiktillstånden och beställaransvaret har numera utsträckts till vägtransportmarknaden.

En gemensam kriminalpolitisk tradition i de nordiska länderna har varit att påföljder för brott och förseelser generellt varit milda. Dock anses

detta också vara ett element som ligger till grund för den goda säkerhetssituationen i de nordiska länderna och harmonin i samhället. Det innefattar också vägtrafiken. När man jämför olyckor som lett till personskador visar statistiken att de nordiska länderna, men särskilt Sverige, Norge och Danmark, har få olyckor i proportion till invånarantalet.

Enligt uppgift från inrikesministeriet har den övervakning av vägtrafiken som utförs av polisen inte minskat totalt sett. Enligt social- och hälsovårdsministeriet har inte heller den tillsyn som arbetarskyddsförvaltningen utövar över sociallagstiftningens område inom vägtrafiken minskat kvantitativt. Ett nytt element inom övervakningen är ett intimare samarbete mellan myndigheterna vid bekämpning av den svarta ekonomin inom transportsektorn, där en viktig del är övervakningen av kör- och vilotider. På detta sätt har övervakningen kunnat utsträckas till de områden inom transportföretagssektorn där brister är vanliga.

Vid kommunikationsministeriet är man medveten om det stora antalet avkörningsolyckor inom den tunga trafiken. Frågan har utretts bland annat genom åtgärder av Trafiksäkerhetsverket och trafikförsäkringscentralens enhet för undersökning av olyckor i samverkan med transportorganisationerna. En central faktor också i dessa olyckstyper är ofta för hög situationshastighet. Kommunikationsministeriet följer med utvecklingen och samarbetar med de nämnda aktörerna för att förbättra situationen.

En totalreform av vägtrafiklagstiftningen pågår under ledning av kommunikationsministeriet. En central del av den är reformen av påföljdssystemet inom vägtrafiken. Målet är att förnya systemet i riktning mot administrativa sank-

tioner och förfaranden. Det är fråga om en vidsträckt helhet av gärningar och försummelser som omfattar upp till 400 000 överträdelser årligen. Genom reformen vill man bland annat snabba upp behandlingen av påföljder, spara myndig-

hetsresurser och förbättra medborgarnas rättssäkerhet. På reformens agenda finns också överträdelser av sociallagstiftningen. I detta sammanhang bedöms även möjligheten att utveckla det i körkortslagen föreskrivna straffpoängsystemet.

Helsingfors den 3 oktober 2014

Trafik- och kommunminister Paula Risikko