

TOIMENPIDEALOITE 62/2003 vp

Raskaan liikenteen valvonta

Eduskunnalle

Viimeisen vuoden aikana Suomessa on sattunut useita liikenneonnettomuuksia, joissa yhdistelmäajoneuvo on ajautunut ulos tieltä. Kuolonuhreiltakaan näissä ei ole vältytty; viimeisin uhri lienee Kuopiossa 7.9.2003 klo 4.30 sattuneessa ulosajossa menehtynyt henkilö. Nuori, vasta puoli vuotta alalla ollut kuljettaja menehtyi yhdistelmäajoneuvon kaatuessa moottoritien kaistojen väliselle alueelle. Vuosi sitten Kangasalla menehtyi nuori perheenisä sivullisenä, kun yhdistelmäajoneuvo siirtyi täysin yllättäen väärälle kais-talle ja törmäsi vastaantulevaan henkilöautoon.

Harvoin näissä onnettomuuksissa kuljettajat tunnustavat nukahtaneensa; usein syynä mainitaan radion säätäminen tms. Poikkeuksiakin toki on. Eräs yrittäjä kertoi rehellisesti nukkuneensa Kuopiossa kesällä sattuneessa ulosajossa, jossa yhdistelmäajoneuvo putosi moottorietelä risteävälle kadulle. Yhdistelmäajoneuvojen onnettomuuksia on sattunut Kuopion seudulla viimeisen puolen vuoden aikana useita, ja aineellisten vahinkojen määrä on erittäin suuri, puhumattakaan menehtyneen kuljettajan omaisten surusta. Seuraamukset näistä onnettomuuksista ovat yleensä olleet pieniä sakkoja ja työsuojelutarkastajien antamia huomautuksia jälkikäteen. Heidän valvontansahan tapahtuu pääosin jälkikäteen tehtävillä tarkastuksilla.

Myös ylikuormilla ajaminen on selvästi lisääntynyt kilpailun kiristessä. Nykyisin kuljetusalalla pärjäävätkin vain ne, jotka eniten rikkovat lakeja ja asetuksia. Harmaa talous liittyy kiinteästi näihin rikkomuksiin, sillä ajomääriä halutaan piilottaa päivärahoiksi tai maksamalla niitä

pimeästi käteen. Seuraamukset ajo- ja lepoaikojen ylityksistä ovat manner-Euroopassa suuria verrattuna Suomessa annettaviin rangaistuksiin. Euroopassa ajo- ja lepoaikojen valvonta on tehokasta ja ajo- ja lepoaikarikkomukset kalliita. Viranomaisilla on oikeus sakottaa ja tarvittaessa välittömästi keskeyttää ajo. Autoliikenteen työaikojen valvonta tapahtuu ajopiirtureiden, ajopäiväkirjan, rahtikirjojen ja matkamittarin avulla. Riittävän suuret seuraamukset ovat tehokkaita estäen rikkomuksen toistumisen, ja tätä kautta ne edistävät liikenneturvallisuutta. Esimerkkinä Ranskassa ajopiirturikiekon väärentämisestä tai väärinkäytöstä voidaan tuomita vuodeksi vankeuteen ja 30 500 euron sakkoon. Rangaistus ajopiirturikiekkojen tai asiakirjojen luovuttamatta jättämisestä on puoli vuotta vankeutta ja sakkoa 3 800 euroa.

Raskaan liikenteen valvontaa Saksassa ja Ruotsissa suorittavat erilliset viranomaiset, joiden tehokkaimpana keinona on ehdottomasti ajon keskeyttäminen mikäli ajo- ja lepoaikalakeja on rikottu. Myös sakkojen määrä on aivan eri tasolla Suomeen verrattuna, ja sakot toimivatkin tehokkaana esteenä lain rikkomiselle. Suomalaisen liikenteen parissa työskentelevät tietävät, ettei näissä edellä mainituissa maissa kannata tehdä vilppiä. Myöskään kuljettajia ei painosteta rikkomaan lakeja, mikä meillä Suomessa puolestaan on hyvin yleistä, koska kiinni jäämisen riskiä ei juuri ole ja sakotkin ovat mitättömiä.

Suomessa Liikkuva poliisi valvoo ajo- ja lepoaikojen noudattamista. Käytännössä kuitenkin valvonta on tehotonta, koska poliisilta puuttuvat

TPA 62/2003 vp — Tero Rönni /sd ym.

riittävät resurssit sekä ammattitaito tehdä valvontaa. Ajo- ja lepoaikojen valvonnan tehostamiseksi myös Suomessa on välttämätöntä luoda valvontayksikkö, joka päätoimenaan valvoisi raskasta liikennettä. Valvontayksikkö keskittyisi ajo- ja lepoaikojen noudattamisen valvontaan, mutta tämän ohella sen toimenkuvaan voisivat kuulua myös muut tehtävät, kuten ajoneuvojen kuormien tarkastaminen. Yksikön vahvuus voisi olla esimerkiksi 10 henkilöä. Tällaisessa yksikössä ajo- ja lepoaikojen noudattamista valvotaisiin viidessä kahden hengen partiossa. Näissä partioissa molempien ei tarvitsisi olla koulutukseltaan poliiseja, vaan toinen voisi olla alaa tunteva ammattilainen, jonka koulutus olisi lähinnä

työsuojelutarkastajien koulutusta vastaava. Taloudellisia kuluja yhteiskunnalle valvontayksikön perustaminen aiheuttaisi vain aluksi, mutta sako- tuskäytännön saattaminen lähelle kansainvälistä tasoa toisi myös tuloja. Lisäksi täytyy ottaa huomioon vähenevistä onnettomuuksista säästyneet sairaanhoito-, vakuutus- ym. kulut.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin raskaan liikenteen valvontayksikön perustamiseksi ja rangaistusmääräysten kiristämiseksi yleiseurooppalaiselle tasolle ajo- ja lepoaikarikkomusten osalta.

Helsingissä 17 päivänä syyskuuta 2003

Tero Rönni /sd
Harry Wallin /sd
Jukka Roos /sd
Risto Kuisma /sd
Arto Seppälä /sd

Esa Lahtela /sd
Jukka Gustafsson /sd
Saara Karhu /sd
Anneli Kiljunen /sd
Matti Kauppila /vas