

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 9/2016

Hitaita herrojen kiireet

ja Suomi kärsii

Auto, tekniikka ja kuljetus lehdessä on esitetty neljä kysymystä LVM:n liikenneneuvos **Kimmo Kiiskelle**

tieliikennelain kokonaisuudistuksesta, liikennekaaresta, raskaan liikenteen talvirenkaista ja virhepistejärjestelmästä.

Auto, tekniikka ja kuljetus on peräänkuuluttanut Saksan tai Ranskan tyyppistä virhepistejärjestelmää aina vuodesta 1999. Liikenneministerinä

Anu Vehviläinen

vastasi kirjalliseen kysymykseen eduskunnassa, että Suomessa on virhepistejärjestelmä.

Kukaan vain ei sitä tiennyt. Ei Autoalan Keskusliitto, Autotuoajat ry, SKAL, Autoliitto enempää kuin kukaan muukaan. Ministerille vastauksen oli kirjoittanut ministeriössä liikenneturvallisuudesta vastaava hallitusneuvos

Anna-Liisa Tarvainen

, vuodesta 2011 Liikenneturvan toimitusjohtaja.

Myös kansanedustaja

Merja Kyllönen

tivasi virhepistejärjestelmää ammattikuljettajien turvaksi saaden vastaukseksi, että sellainen Suomessa jo on. Sittenkin liikenneministerinä Merja Kyllöseen tarttui Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) tapa muunnella totuutta. Häntä kiinnosti enemmän kylmä valehteleminen Malmin lentoaseman käyttäjien määrästä kuin ammattikuljettajien työllisyyden turvaaminen.

Tähän päivään mennessä kuljetusalan ammattilaisille ei ole toistuvista kyselyistä huolimatta selvinnyt, mikä on suomalainen virhepistejärjestelmä. Suomalainen järjestelmä näyttää olevan, että ammattikuljettajakin voi kolmesta pienestä rikkeestä liikenneturvallisuuutta vaarantamatta saada jopa nelinkertaisen rangaistuksen: ajokortin menetyksen, työpaikan menetyksen, syyttömän perheen toimeentulon menetyksen ja lopulta pysyvän työttömyyden.

Liikenneneuvos Kimmo Kiiski paljastaa tässä lehdessä, että ETSC:n (Euroopan kuljetusturvallisuus neuvosto) mukaan Suomessa on virhepistejärjestelmä. Mikä se on, mitä se sisältää – sen LVM pitää omana salaisuutenaan. Vain se on opittu, että tien päällä tehdyistä pikkuvirheistä ei välttämättä seuraa vain yksi rangaistus, vaan jopa nelikertainen rangaistus ja

pysyvä työttömyys, joka kohdistuu myös täysin syyttömiin.

TALVIRENGASMÄÄRÄYKSIÄ

raskaan liikenteen kohdalla Auto, tekniikka ja kuljetus on vuodesta 2008 toistuvasti vaatinut päivitettäväksi liikenneturvallisuuden edellyttämälle tasolle Ruotsin ja Norjan mallin mukaan. LVM:n toimettomuus asiassa on ollut pöyristyttävä. Kuorma- autojen, perävaunuyhdistelmien ja bussien talvirengasmääräykset sallivat yhä tänä päivänä ajamisen renkailla, joista henkilöautoilijaa rangaistaisiin kesäkelilläkin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta! Vasta nyt LVM on antanut esityksensä Ruotsin mallin mukaisista määräyksistä eduskunnan käsiteltäväksi.

Liikenneministeri

Anne Bernerin

ja LVM:n "toimitusjohtajan", kansliapäällikkö

Harri Pursiaisen

kuningasidea digitalisoinnin kaikki voipaisuudesta ja turhien säännösten purkamisesta ohittavat Liikennekaaren nimellä kaikki tärkeämmät tehtävä ja jälkeenjääneisyyksien poistamiset LVM:n toimialalla. Liikennekaari on kokoelma hyvää tarkoittavia muutoksia vailla selkeitä täsmennyksiä. Sen pitäisi poistaa turhaa byrokratiaa kuorma- ja linja-autoilusta, vesi- ja ilma- ja raideliikenteestä. Toistaiseksi on päästy rakoilevaan esitykseen taksiautoilun vaatimuksista.

Samalla liikennekaari polkee alleen paljon suuremman ja paljon kipeämmin koetun tieliikennelain kokonaisuudistuksen. Lakikokoelma on jo yli 30 vuotta vanha. Uudistusesitystä on LVM:ssä värkätty vuodesta 2013 kuin lisäkin kirkkoa. Sen piti olla valmis annettavaksi eduskunnalle 2015 loppuun mennessä (Kimmo Kiiski, Atk 5/15). "Se annettaneen eduskunnan käsiteltäväksi ensi vuonna", Kiiski sanoo nyt. LVM:n kielen käytöllä se voi tarkoittaa yhtä hyvin vuotta 2018 tai 2019 kuin vuotta 2017.

Ruotsissa laitton kabotaasi on saanut eduskunnan ja liikenneviranomaiset takajaloilleen. Sitä pidetään suurimpana uhkana kuljetuselinkeino työllisyydelle ja toimeentulolle samalla kun nähdään sen tuovan maahan järjestäytyntä rikollisuutta, rahanpesua ja ihmiskauppaa.

Liikenneministeri Anne Berner ja kansliapäällikkö Harri Pursiainen eivät sitä huomaa. Suomessa ei heidän mielestään ole pahaa laitonta kabotaasia, jos ei ole valvontaakaan. Tärkeämpää kuin mikään muu on digitalisointi maailman kärjessä ja sääntelyn purku missä sitä sitten onkaan.

LVM:n hitaus ja välinpitämättömyys Suomen liikenteen todellisista tarpeista sattuu jokaiseen kansalaiseen.