



SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka

Suomen Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

24.4.2008

Hallituksen esitys (HE 36/2008) laiksi alkolukon valvotusta ajo-oikeudesta ja tieliikennelain muuttamisesta

Lausuntonaan Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry esittävät kunnioittaen seuraavaa:

Tuomioistuimet ovat kokeiluluonteisesti voineet määrätä vuoden 2005 heinäkuusta lähtien rattijuopumukseen syyllistyneelle ehdollisen ajokiellon yhdistettynä ajo-oikeuden valvontaan. Kokeilu on päättymässä kesäkuun lopussa 2008, minkä jälkeen valvotun ajo-oikeuden määräämismahdollisuutta ehdotetaan vakinaistettavaksi.

Uskomme, että vaikka alkolukon käyttö sinällään varmastikin lisää liikenneturvallisuutta ja ehkäisee rattijuopumusten uusimista, työntekijäasemassa olevat ammattikuljettajat eivät ole oikea kohderyhmä.

Ammattikuljettajat ajavat paljon liikenteessä ja vaikuttavat näin esimerkillään yleiseen liikenneturvallisuuteen. Päihtyneenä ajamiseen suhtaudutaan kuljetusalalla erittäin kielteisesti. Työaikana tapahtunut rattijuopumus johtaa työsuhteen purkamiseen, mutta myös työajan ulkopuolella tapahtuneella ehdottoman ajokiellon aiheuttamalla teolla on työsuhteen päättävä vaikutus. Pahimmillaan alkolukon sallimisesta voi seurata, ettei rattijuopumustapauksissa työsuhteen päättäminen olisikaan enää mahdollista. Sillä taas voi olla epätoivottava vaikutus suhtautumiseen päihtyneenä ajamiseen ammattiliikenteessä.

Esityksessä lähdetään siitä, että mikäli kyseessä on perinteinen rattijuopumus, eikä huumautuneena ajaminen, tuomioistuimella ei ole harkintavaltaa valvotun ajokiellon määräämisen osalta. Valvottu ajokielto on määrättävä, jos sitä pyydetään.

Alkolukon salliminen hyötyliikenteen ajoneuvoihin aiheuttaa suuria ongelmia töiden järjestelyssä. Tehokkaassa logistiikassa kuljettajat eivät ole sidottuja tiettyihin ajoneuvoihin, vaan ajokalusto vaihtelee työvuoron aikana kuljetustehtävästä riippuen. Kuljetusyrityksen tehokas toiminta estyy pahimmillaan kokonaan, mikäli kyseistä kuljettajaa ei voitaisi käyttää kuin vain alkolukolla varustetun ajoneuvon kuljettamiseen. Esityksestä ei käy ilmi, miten kuljettajat tunnistetaan siinä tilanteessa kun ajoneuvo ajaa joku toinen henkilö kuin se, jolle valvottu ajo-oikeus on määrätty. Lisäksi on huomattava, että kun hyötyajoneuvot ovat koko ajan tuottavassa käytössä, alkolukoon liittyvät katsastukset ja tiedonpurut aiheuttavat haittaa ja tulonmenetyksiä työnantajayritykselle, jolla ei ole itse rattijuopumuksen kanssa mitään tekemistä. Edellä

mainituista syistä katsomme, että valvottua ajo-oikeutta ei tule sallia työntekijäasemassa oleville henkilöille siten, että alkolukko asennettaisiin työnantajan hallinnassa oleviin tavarantoimittajien- ja henkilökuljetuksessa käytettäviin ajoneuvoihin.

Ajokieltojärjestelmän uudistaminen on ammattiliikenteen harjoittajien näkökulmasta erittäin tärkeää. Ajo-oikeuden menetys, joka samalla tarkoittaa tulovirran katkeamista, on rangaistuksena ammattiliikenteen harjoittajalle huomattavasti ankarampi, kuin mitä se on tavalliselle tienkäyttäjälle. Esityksessä oleva ajatus antaa poliisille oikeus ehdollisen ajokiellon määräämiseen jo ennen asian tuomioistuinkäsittelyä, jos ehdollisen ajokiellon määräämistä voidaan pitää ilmeisenä, on mallina kannatettava. Näin ehkäistään tulonmenetyksiä, joita väliaikainen ehdoton ajokielto aiheuttaa tuomioistuinkäsittelyä odotellessa.

Kannatamme ajokieltojärjestelmän kokonaisuudistamista siten, että se kohtelee ajamisesta toimeentulonsa saavia ja muita tiellä liikkuja kokonaisuutena tarkasteltuna yhtä ankarasti. Ajokieltojärjestelmää tulisi kuitenkin kehittää kokonaisuudessaan siten, että ajokiellon pituus ja ehdottomuus perustuisi teon liikenneturvallisuudelle aiheuttaman vaaran vakavuusasteeseen ja että siihen kaikilla tasoilla sisältyisi vaihtoehtoja ehdottomalle ajokiellolle. Liikenneturvallisuutta lisäisi poliisille säädetty velvoite ilmoittaa kuljetusalan työntekijän ajo-oikeuden menetyksestä työnantajalle. Sitä vastoin emme kannata ajokieltojärjestelmän uudistamista siten, että vähennetään niinkin vakavan teon kuin rattijuopumuksen seuraamuksia ilman, että samalla uudistetaan koko seuraamusjärjestelmää myös liikenneturvallisuudelle vähäisimmistä liikennerikkomuksista aiheutuvien ajokieltojen osalta. Katsomme, että valvottua ajo-oikeutta ei tule myöntää ammattiliikenteen kuljettajalle työsuhteessa suoritettavaa ajoa varten.

Kunnioittaen

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



Jiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry



Hannu Parvela
toimitusjohtaja