

Vastaanottaja:
Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

16.1.2017

ASIA Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi ajoneuvolain ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta sekä luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

VIITE LVM/1162/03/2016

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee hallituksen esitystä ajoneuvolain (1090/2002) ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) muuttamisesta. Esityksen tavoitteena on saattaa voimaan EU:n uusien katsastusdirektiivin, tienvarsidirektiivin ja rekisteröintitodistusdirektiivin vaatimukset. Samassa yhteydessä valmistellaan muutoksia myös ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annettuun valtioneuvoston asetukseen (1245/2002). Esitettyjen muutosten tavoitteena on edistää hallitusohjelman kärkihanketta sujuvoittaa säädöksiä.

Liikennevakuutuskeskus (LVK) kiittää lausuntomahdollisuudesta ja toteaa perehtyneensä lausuntomateriaaliin.

Liikenneturvallisuusvaikutukset ja kustannukset

Hallituksen esitysluonnoksessa on todettu, että katsastustoiminnan tavoitteita ovat varmistaa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikenneturvallisuus ja ajoneuvon ja sen varusteiden säästöjen edellyttämä kunto. Lisäksi esitysluonnoksessa todetaan, että ajoneuvojen kunto on tärkeässä roolissa, kun liikenteessä aiheutuvia onnettomuuksia pyritään vähentämään.

Valtioneuvosto antoi vuoden 2016 lopulla periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Visiona on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Periaatepäätös koostuu seitsemästä asiakokonaisuudesta, joista yksi on turvallisempien ajoneuvojen lisääminen.

LVK nostaa esille, että etenkin esitetyt määräaikaikatsastusvälimuutokset ovat ristiriidassa katsastustoiminnan yleisten tavoitteiden sekä valtioneuvoston periaatepäätöksen kanssa.

LVK haluaa korostaa, että tunnistettu teknisten vikojen pieni esiintyvyys liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa onnettomuuksissa on seurausta Suomen nykyisestä kattavasta ja laadukkaasta katsastustoiminnasta. Tätä ei lausuntopyyntömateriaalissa ole huomioitu.

Lausuntopyyntömateriaalissa on laskennallisesti arvioitu aikavälimuutosten tuovan 14 miljoonan euron kustannussäästöt kuluttajille. Samalla onnettomuuksien lisääntymisestä johtuvien kustannusten arvioidaan tieliikenteen onnettomuuskustannusarvioihin (*Trafin tutkimuksia 5/2016*) nojautuen kasvavan 16 miljoonaa euroa. LVK nostaa esille, että tehdyt onnettomuus-kustannusarviot nojautuvat virallisen tilaston tietoihin, missä loukkaantuneiden lukumäärä on

merkittävästi pienempi kuin liikennevakuutuksesta korvatuista vahingoista koostuvassa liikennevahinkotilastossa. Virallisen tilaston mukaan tieliikenteessä loukkaantui noin 6 000 ihmistä, kun liikennevahinkotilaston mukaan lukumäärä oli noin 20 000.

LVK toteaa, ettei tehdyissä kustannusarvioissa ole huomioitu pelkkään omaisuusvahinkoon johtaneita liikenne- tai autovahinkoja. Liikennevakuutuksesta vuosina 2006-2015 korvatuista liikennevahingoista yli 70 prosenttia johti pelkkään omaisuusvahinkoon. Jokaista henkilövahinkoon johtanutta liikennevahinkoa kohden sattui noin neljä liikennevakuutuksesta korvattua, pelkkään omaisuusvahinkoon johtanutta liikennevahinkoa. Lausuntopyyntömateriaalissa esitettyihin onnettomuusmääräarvioihin nojautuen tarkoittaisi tämä alustavasti arvioiden noin 350 uutta liikennevakuutuksesta korvattua omaisuusvahinkoa. Liikennevakuutuksen vuoden riskitutkimukseen ja Trafín tutkimukseen 5/2016 pohjautuen omaisuusvahinkojen korvaamisesta aiheutuvat kustannukset olisivat yhteensä noin 900 000 euroa.

LVK toteaa, että liikennevakuutuksen lisäksi omaisuusvahinkoja korvataan vapaaehtoisesta autovakuutuksesta. Vakuutusyhtiöiden tietoon tuli yli 500 000 autovahinkoa vuonna 2015. Lukumäärä on viisinkertainen liikennevahinkojen lukumäärään verrattuna. Finanssialan keskusliiton mukaan (*Vakuutusvuosi 2015*) vapaaehtoisesta autovakuutuksesta maksettiin korvauksia 529 miljoonaa euroa vuonna 2015. Jos oletetaan, että jokaista liikennevakuutuksesta korvattua omaisuusvahinkoa kohden korvataan kaksi autovahinkoa vapaaehtoisesta autovakuutuksesta, kasvaisivat autovahinkojen korvaamisesta aiheutuvat kustannukset noin 850 000 euroa. Huomioitava on, että ajoneuvon kulumisesta ja viasta aiheutuneet vahingot voivat rajautua vapaaehtoisen vakuutuksen korvauspiirin ulkopuolelle, jolloin vahingot tulevat vahinkoa kärsineen kannettavaksi.

Yhteenvetona LVK toteaa, että lausuntopyyntömateriaalissa tehdyt kustannuslaskelmat eivät riittävän laajasti huomioi onnettomuuksien lukumäärän lisääntymisestä aiheutuvia kustannuksia. Materiaalissa ei myöskään oteta huomioon inhimillisen kärsimyksen lisääntymistä. Jo nyt lausuntopyyntömateriaalissa tehdyissä laskelmissa ovat onnettomuuskustannukset saavutettavia kustannussäästöjä suuremmat. Euromääräinen nettovaikutus oli materiaalissa -2 miljoonaa euroa. LVK:n alustavien laskelmien mukaan nettovaikutus voisi olla jo hivenen kattavammalla tarkastelulla lähes -4 miljoonaa euroa. Katsastusaikavälin harventaminen tarkoittaisi kokonaiskustannusten kasvua ja niiden kattamisen siirtymistä vakuutusyhtiöiden, vakuutuksenottajien sekä vahinkoa kärsineiden kannettavaksi.

Negatiivisesta nettovaikutuksesta ja lisääntyvästä inhimillisestä kärsimyksestä johtuen LVK ei pidä katsastusaikavälin esitetyn mukaista muuttamista perusteltuna.

LVK esittää, ettei norminpurun tulisi kohdistua säädöksiin, joiden tavoitteena on ehkäistä omaisuus- ja henkilövahinkoon johtavien riskien realisoitumista, ja joiden purkamisen negatiivinen nettovaikutus yksiselitteistä.

Määräaikaikatsastusvälin muuttaminen

Esityksen mukaan yksityiskäytössä olevien henkilöautojen, pakettiautojen, erikoisautojen, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, kevyiden nelipyörien sekä nelipyörien määräaikaikatsastuksen katsastusaikaväli olisi jatkossa määräaikaikatsastettava ensimmäisen kerran neljän vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen kahden vuoden välein, kunnes ajoneuvo on yli kymmenen vuoden ikäinen, minkä jälkeen katsastus tulee suorittaa vuosittain.

LVK ei kannata esitetyn mukaista yksityiskäytössä olevien henkilöautojen ja pakettiautojen määräaikaikatsastuksen aikavälimuutosta. Aikasidonnainen määräaikaikatsastus ei huomioi autojen vaihtelevaa liikennesuoritetta. Suorite voi vaihdella merkittävästi ja sen kasvu kuormittaa 1-4-vuotiaitakin autoja ja korostaa huollon merkitystä auton kunnon ylläpitämisessä. LVK esittää, että määräaikaikatsastusaikaväleissä huomioitaisiin ajan lisäksi rinnasteisesti myös ajoneuvon liikennesuorite. Auton kunnon varmistamisen kannalta on kyseenalaista, voidaanko autoihin, joilla ajetaan 10 000 kilometriä tai 80 000 kilometriä soveltaa samaa katsastusmääräaikaavaliä. Uuden yksityiskäyttöisen henkilöauton ensimmäinen määräaikaikatsastus voisi näin olla esimerkiksi neljän vuoden kuluessa tai 160 000 ajokilometrin täytyessä (2014/45/EU; III luku; 5 artikla). Soveltuvien kilometrimäärä tulisi määrittää sidosryhmien ammattitaitoa ja osamista hyödyntäen.

Neljän vuoden jälkeen yksityiskäyttöisten henkilöautojen määräaikaikatsastusväli olisi kaksi vuotta aina kymmeneen ikävuoteen saakka. LVK nostaa esille, että autolla on usein elinkaarensa aikana monia omistajia. Auton ikääntyessä ja omistajan vaihtuessa voi motivaatio hankkia laajoja, vapaaehtoisia huolto-ohjelmia merkittävästi laskea. Tällöin autoa voidaan huoltaa vasta vikojen ilmaantuessa. Nykyisin herätteenä tarkistaa ajoneuvon kunto määräajoin tulee usein lähestyvistä määräaikaikatsastuksesta. LVK esittää, että 4-ikävuoden tai määritetyn ajokilometrimäärän jälkeen seuraava määräaikaikatsastus olisi 2-vuoden tai määritetyn ajokilometrimäärän jälkeen. Tämän jälkeen olisi katsastus suoritettava vuosittain.

LVK toteaa, että ajosuoritteiden lisäksi ajoneuvon kuntoon vaikuttaa myös ajoneuvon käyttötavojen vaihtelu. Käyttötapa pitää sisällään muun muassa ajoneuvon säilyttämisen ja ajotavan. Esimerkiksi aggressiivinen ajotapa ja auton säilyttäminen kadun varressa vuoden ympäri kuluttavat autoa merkittävästi eri tavalla kuin rauhallinen ajotapa ja auton säilyttäminen lämmitetyssä autotallissa. Käyttötavan vaikutus auton kulumiseen on havaittavissa jo auton ensimmäisten käyttövuosien aikana.

Liikennekelpoisuuden varmistaminen muilla toimenpiteillä

Lausuntopyyntömateriaalissa on todettu, että ajoneuvojen liikennekelpoisuutta pyritään edistämään tienvarsitarkastustoiminnalla, katsastusten laadunvalvonnan kehittämällä, tehokkaamalla sanktioinnilla sekä ajoneuvokannan uudistumista tukevalla toimenpiteillä. Myös autojen vapaaehtoisten huolto-ohjelmien todetaan olevan aiempaa tarkempia ja kattavia.

LVK toteaa, ettei yllä esitettyjä toimenpiteitä voida pitää katsastustoimintaa korvaavana ratkaisuna henkilöautojen tai muiden ajoneuvojen säädöstenmukaisen kunnon varmistamisessa.

LVK toteaa, että tienvarsitarkistustoiminta on satunnaista, kohdistuu hyötyajoneuvoihin ja edellyttää paljon resursseja. Henkilöautojen liikennekelpoisuuden suppeaa satunnaisotantaa laajempi seulonta tienvarsitarkistuksissa edellyttäisi merkittävästi resursseja ja heikentäisi liikenteen sujuvuutta tarkistuspaikalla. On huomioitava myös, tienvarsikatsastukseen soveltuviin, turvallisten paikkojen lukumäärä tieverkostollamme on rajallinen. Lisäksi ajoneuvoteknologian (ml. ajotoimintojen automaatiota mahdollistavat järjestelmät) kehittyessä järjestelmien toimivuuden merkitys tulee kasvamaan, mikä osaltaan edellyttää nykyistä laajemman tarkistuslaitteiston ja osaamisen hankkimista. Lisähaasteita tarkistuslaitteistovaatimuksille aiheutuu ajoneuvoista luettavien tietojen mahdollisesta kryptauksesta.

LVK pitää katsastustoiminnan laadunvalvonnan kehittämistä hyvänä katsastusjärjestelmän tulevaisuuden tavoitteena, mutta toteaa, ettei sen avulla voida ennaltaehkäisevästi tunnistaa pidempien katsastusvälien aikana syntyviä ajoneuvon liikennekelpoisuutta heikentäviä tekijöitä.

LVK pitää ajoneuvojen kattavia huolto-ohjelmia hyvänä keinona ylläpitää ajoneuvon liikennekelpoisuutta, mutta toteaa niiden toimivuuden koko autokannan liikennekelpoisuuden varmistamisessa olevan pulmallista ohjelmien vapaaehtoisuudesta johtuen. Lisäksi on huomioitava, että asiakas viime kädessä päättää, mitä huoltotoimenpiteitä autolle tehdään.

LVK pitää autokannan uudistamistoimenpiteitä tärkeinä ja kannatettavina. LVK kuitenkin muistuttaa, että Suomen autokannan keski-ikä on korkea ja kannan uusiutumissykli on hidas. Näin ollen turvallisuutta heikentävän katsastusaikavälin harventaminen liikenneturvallisuuden varmistamisen näkökulmasta olisi perusteltua vasta keski-ikänsä laskettua useammalla vuodella.

Altistuksen arvioinnin heikkeneminen

LVK nostaa esille, että määräaikaikatsastuksen aikavälin harventamisen heikentävän kerättävää ajosuoritetietoa. Suoritetietoa käytetään tieliikenteen riskien suuruuden arvioinnissa. LVK korostaa, että etenkin uusien ajoneuvojärjestelmien vaikuttavuuden arvioinnissa on suoritettujen saatavuus ensisijaisen tärkeää. Jos ensimmäisen määräaikaikatsastuksen ajankohtaa siirretään vuodella eteenpäin, tarkoittaa se uuden teknologian vaikuttavuuden arvioinnin mahdollistumista Suomen olosuhteissa aikaisintaan neljän vuoden kuluttua teknologian käyttöönotosta.

Valtioneuvoston liikenneturvallisuuden parantamisen periaatepäätöksen toteutumista seurataan mittareiden avulla. Näihin mittareihin lukeutuvat liikennesuoritteiden määrä sekä auto- ja maattisten ajoneuvojen liikennesuoritteiden sekä niiden aiheuttamien onnettomuuksien lukumäärä. LVK huomauttaa, että mittareiden luotettavuus ja hyödynnettävyys heikkenevät katsastusvälin harventuessa.

Autojen viritykset ja modifioinnit

LVK nostaa esille, että teknisten puutteiden tunnistamisen lisäksi katsastustoiminnassa voidaan osaltaan valvoa myös ajoneuvojen liikennekelpoisuuteen vaikuttavia virityksiä ja modifiointeja. Viritykset voivat vaikuttaa ajoneuvon onnettomuusriskiin ja niiden estäminen on liikenneturvallisuuden ja liikennevakuutusjärjestelmän oikeudenmukaisuuden näkökulmasta perusteltua. Satunnainen liikennevalvonta ei ole resurssitehokas tapa tunnistaa virityksiä. Virityksien avulla voidaan esimerkiksi ajoneuvojen tehoa lisätä, ajovalojen suoja tummentaa ja ajovalojen tehokkuutta ja valojen muodostamaa valoikeilaa heikentää.

Uusi ajoneuvoteknologia

LVK toteaa, että uusi ajoneuvoteknologia ja sen merkityksen korostuminen tieliikenteen riskikentässä tulevat muuttamaan katsastuksen sisältöä. Tulevaisuudessa esimerkiksi järjestelmien toimivuuden testaamisen ja uusimpien järjestelmäpäivitysten tekemisen tarkistamisen painoarvot voivat kasvaa. Samalla ajoneuvon haltijan ja omistajan kyky tunnistaa itse mahdollisia tietojärjestelmävirheitä voi pienentyä. Tällöin katsastusaikaväliin voi kohdistua pienentämispaineita.

LVK nostaa myös esille, että tieliikenteen riskikentän muuttuessa voi määräaikaiskatsastuksessa kerättävän tiedon merkitys ja hyödynnettävyys uusien riskien tunnistamisessa ja määrittämisessä korostua. Tietoa voitaisiin käyttää liikennevakuutusjärjestelmän oikeudenmukaisuuden varmistamisessa.

LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS

Toimitusjohtaja



Ulla Niku-Koskinen

Esittelijä, liikenneturvallisuustutkija



Ilkka Nummelin