

ASIA Lausuntopyyntö katsastusuudistuksen toiseen vaiheeseen liittyvästä arviomuistiosta

VIITE LVM/1051/03/2017

Liikennevakuutuskeskus (LVK) kiittää lausuntomahdollisuudesta ja toteaa perehtyneensä lausuntomateriaaliin.

Yhteenvetona lausunnostaan LVK toteaa:

- Tavoite kehittää, sujuvoittaa ja yksinkertaistaa lainsäädäntöä on kannatettava. Kehittämisen ja uudistamisen ensisijaisena tavoitteena tulisi kuitenkin olla tietojohteisuus ja kansalaisten turvallisuuden varmistaminen.
- Onnettomuuksien ja inhimillisen kärsimyksen lisääntymisen hyväksyminen katsastuskustannussäästöjen saavuttamiseksi ei ole perusteltua.
- Arviomuistioluonnoksen onnettomuus- ja kustannustarkastelut eivät nykyisellään ole riittävän kattavia lainsäädännön uudistamisen tietojohteisuuden varmistamiseksi.
- Tutkijalautakunnat ovat tunnistaneet O2-luokan perävaunujen teknisten ja rengaspuutteiden merkittävästi vaikuttaneen onnettomuuden syntyyn. Huomioitava on myös, että teknisten vikojen ja onnettomuuksien aiheutumisen välistä yhteyttä on perusteltua tutkia tällä hetkellä määräaikaikatsastusvelvollisuuden ulkopuolelle rajautuvista O1-luokan perävaunuista.
- Tutkijalautakunnat ovat tunnistaneet L7e-luokan, traktori- ja ns. maastomönkijöiden teknisten puutteiden vaikuttaneen onnettomuuden syntyyn.
- Tutkijalautakunnat ovat tunnistaneet ajoneuvon iän korreloivan ajoneuvon teknisen kunnon kanssa.
- Ajoneuvon teknisen kunnon säännöllinen tarkastaminen on liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien mukaan tehokas ja suositeltava keino varmistaa tieliikenteessä olevien ajoneuvojen turvallisuus ja liikennekelpoisuus. Jos vastuuta ajoneuvon kunnon varmistamisesta siirretään yhä enemmän ajoneuvon omistajille tai haltijoille, tulee ajoneuvojen tekninen kunto heikkenemään ja onnettomuuksien määrä kasvamaan. Tämä problematiikka on tunnistettavissa nykyisin määräaikaikatsastusvelvollisuuden ulkopuolelle rajautuvissa ajoneuvoissa.

Yleistä

LVK haluaa muistuttaa katsastustoiminnan tavoitteista, joita ovat varmistaa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikenneturvallisuus sekä ajoneuvon ja sen varusteiden säädösten edellyttämä kunto. Huomioitava on myös, että turvallisempien ajoneuvojen lukumäärän kasvattaminen on yksi Valtioneuvoston liikenneturvallisuuden parantamisen periaatepäätöksen asiakokonaisuuksista.

LVK toteaa, ettei toistaiseksi toteutetut ja esitetyt katsastustoiminnan uudistamistoimenpiteet ole yhdenmukaisia edellä esitettyjen katsastustoiminnan tavoitteiden tai Valtioneuvoston periaatepäätöksen kanssa. Oletettavana seurauksena on katsastustoiminnan laadun, ajoneuvojen teknisen kunnon sekä samalla myös kansalaisten turvallisuuden heikkeneminen.

LVK kannattaa tavoitetta kehittää, sujuvoittaa ja yksinkertaistaa lainsäädäntöä, mutta haluaa korostaa, että se tulisi tehdä aina tietojohteisesti. Vastuullisen lainsäätäjän toiminnan lähtökohdana tulee olla, etteivät norminpurun avulla tavoiteltavat kustannussäästöt heikennä kansalaisten turvallisuutta. Tässä yhteydessä LVK haluaa korostaa, että tieliikenteen riskit kohdistuvat usein toisiin, syyttömiin osapuoliin.

LVK toteaa, että kaikille turvallinen tieliikennejärjestelmä lukeutuu hyvinvointiyhteiskunnan perusedellytyksiin, ja että kaikkien tieliikennealan toimijoiden on kannettava siitä vastuu.

LVK huomauttaa, että EU:n katsastusdirektiivin mukaan direktiiviä ei tarvitse soveltaa L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvoihin, joiden moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm³, jos jäsenvaltio on ottanut käyttöön kaksi- tai kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevia tehokkaita vaihtoehtoisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä, ottaen erityisesti huomioon asiaan liittyvät liikenneturvallisuustilastot viimeisten viiden vuoden ajalta.

Arviomuistiossa on todettu, että määräaikaiskatsastustoiminnalla ei voida varmistaa ajoneuvojen jatkuvaa liikennekelpoisuutta; valtaosa kansalaisista huolehtisi ajoneuvonsa kunnosta ilman katsastusvelvollisuuttakin, sekä että tietyssä pisteessä tekniset viat jo luonnollisesti estäisivät ajoneuvolla ajamisen. LVK toteaa edellä esitettyjen väitteiden olevan merkittävässä ristiriidassa EU-tasolla tunnistettujen linjausten kanssa. Väitettä kansalaisten vastuun korostamisen toivuudesta ei muistiossa ole perusteltu. Yleisesti laadukas katsastustoiminta ja katsastusvelvollisuus on tunnistettu tehokkaimmiksi keinoiksi varmistaa tieliikennekäytössä olevien moottorijoneuvojen liikennekelpoisuus. LVK toteaa, että esimerkiksi henkilöautojen kohdalla on havaittu, että ajoneuvon huollattamisesta huolehditaan etenkin ajoneuvon ollessa uusi, mutta ajoneuvon iän karttuessa ja omistajan vaihtuessa huolto- ja korjausinto usein laskevat.

Onnettomuus- ja onnettomuuskustannustarkastelut

LVK tunnisti puutteita esitetyissä onnettomuus- ja onnettomuuskustannustarkasteluissa ja haluaa osaltaan täydentää niitä.

LVK nostaa esille, että onnettomuuskustannustarkasteluissa tulisi huomioida myös onnettomuudessa vahinkoa kärsineiden lähimpiin elämänlaadun heikkeneminen.

LVK nostaa esille, ettei tarkasteluissa ole huomioitu vapaaehtoisesta autovakuutuksesta maksettuja vahingonkorvauksia. Vuonna 2015 vakuutusyhtiöiden tietoon tuli yli 500 000 autovahinkoa, mikä on yli viisinkertainen liikennevahinkojen lukumäärään verrattuna. Finanssiala ry:n mukaan samana vuonna vapaaehtoisesta vakuutuksesta maksettiin korvauksia yhteensä 529 miljoonaa euroa.

Arviomuistiossa on todettu, että onnettomuustilastojen mukaan vanhat ajoneuvot, eivätkä pelkästään museoautot, ovat vain harvoin osallisina onnettomuuksissa. Muistion mukaan tästä johtuen on vanhojen ajoneuvojen katsastusvelvollisuuteen ylipäätään suhtauduttava kriittisesti.

LVK nostaa tutkijalautakunta-aineistoon nojautuen esille, että yllä esitetty väite on virheellinen. Esimerkiksi vuosien 2011–2015 aikana tutkituista kuolemaan johtaneista henkilö- ja pakettiauo-

tojen onnettomuuksista yli 65 % (N=509kpl) oli yli 10-vuotiaan ajoneuvon aiheuttama. Lautakunta tunnisti myös onnettomuuden syntyyn vaikuttaneiden teknisten vikojen yleisyyden olleen yli 10-vuotiailla ajoneuvoilla (5 %) nuorempia ajoneuvoja yleisempiä (2 %).

Arviomuistiossa on todettu, että nelipyörien liikennevahingoista enemmistö on henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Tätä perustellaan toteamalla: "nelipyörien omaisuusvahinkoon johtaneista yksittäisvahingoista ei makseta korvauksia liikennevakuutuksesta". LVK toteaa, että edellä esitetty väittämä on virheellinen. Kevyiden nelipyörien ja vielä tarkennettuna mopoautojen liikennevahingoista yli 80 prosenttia on vuosina 2011–2015 ollut omaisuusvahinkoja (*Onnettomuustietoinstituutti 2017. Mopoautoraportti*). Väittämä pitää paikkaansa vain raskaiden nelipyörien osalta. Myös väittämän perustelu on puutteellinen. Henkilövahinkojen suuri lukumäärä selittyy etenkin sillä, että raskaat nelipyörät ovat pääsääntöisesti suojaamattomia tienkäyttäjiä, jolloin henkilövahinkoriskin suuruus kasvaa kaatumisen tai törmäämisen yhteydessä.

Arviomuistion sivulla 41 on todettu, että liikennevakuutuksesta korvatut vahingot ovat useimmiten onnettomuustyyppiä "muu onnettomuus", eikä tyyppiä ole tarkemmin eritelty. LVK toteaa, että onnettomuustyyppi on tarkemmin määritettävissä, kuin se on esitetty muistion kuvassa 11 (sivu 42). Jaottelusta puuttuu esimerkiksi "törmäys esteeseen", "törmäys liikennekorokkeeseen", "törmäys pysäköityyn ajoneuvoon", "eläinonnettomuus" sekä etenkin mönkijöillä korostuva "kumoonajo".

Mopoauto-onnettomuudet

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat tutkineet vuosina 2004–2015 kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joissa L6e-luokan mopoauto on ollut onnettomuuden A-osallisenä. Näistä yhdessä tutkijalautakunta tunnisti mopoauton virittämisen vaikuttaneen onnettomuuden seurausten vakavuuteen.

LVK nostaa esille, ettei arviomuistiossa ole huomioitu muita tutkittuja onnettomuuksia kuin kuolemaan johtaneita. LVM:n tahtotilaa tukien lautakunnat ovat erityisprojekteina tutkineet omaisuus- tai henkilövahinkoon johtaneita moottoripyörä- ja mopo-onnettomuuksia sekä mopoauto-onnettomuuksia. Osana erityisprojekteja lautakunnat tutkivat 17 mopoauton aiheuttamaa onnettomuutta vuosien 2010–2015 aikana. Näistä kuudessa lautakunta tunnisti ajoneuvon teknisen vian vaikuttaneen onnettomuuden syntyyn ja/tai sen seurauksien vakavuuteen. Viat liittyivät etenkin ajoneuvon virittämiseen, renkaiden kuluneisuuteen sekä jarrujen teknisiin vikoihin.

Perävaunuonnettomuudet

Arviomuistiossa on todettu, ettei tutkijalautakunta-aineiston onnettomuustietorekisteri sisällä tietoa perävaunun luokasta. LVK toteaa tämän pitävän paikkansa, mutta samalla korostaa, että tarkempia tietoja perävaunusta, sen kunnosta ja vaikutuksesta onnettomuuteen saadaan lautakunnan tutkinta-aineistosta, johon voi liikenneturvallisuuden edistämistarkoituksissa perehtyä LVK:n toimistolla Helsingin Ruoholahdessa.

LVK toteaa, että lautakunnat tutkivat vuosina 2010–2015 10 kuolemaan johtanutta onnettomuutta, jossa onnettomuuden aiheuttajana oli perävaunullinen henkilö- tai pakettiauto. Näistä kolmessa lautakunta tunnisti perävaunun teknisen kunnan vaikuttaneen onnettomuuden syntyyn. Perävaunu oli kahdessa onnettomuudessa O2-luokan ja yhdessä O1-luokan perävaunu. O2-luokan perävaunujen osalta tunnistettuja riskejä olivat: kuluneet renkaat sekä jarruviat. Li-

säksi LVK haluaa nostaa esille, että yhdessä kuolemaan johtaneista perävaunuonnettomuuksista lautakunta tunnisti määräaikaikatsastamattoman, vanhan O2-luokan perävaunun olevan teknisesti todella heikossa kunnossa (akseli halki, poikittaispalkki revennyt, toimimattomat ajovalot), vaikka se ei ko. onnettomuuden syntyyn vaikuttanutkaan.

LVK toteaa, ettei arviomuistiossa ole huomioitu muita, kuin kuolemaan johtaneita perävaunuonnettomuuksia. Esimerkiksi vuonna 2012 tutkijalautakunta tutki merkittävään omaisuusvahinkoon johtaneen onnettomuuden, jossa jarrullisen perävaunun tekninen kunto vaikutti onnettomuuden syntyyn. Onnettomuudessa määräaikaikatsastamattoman O2-perävaunun oikeanpuoleiset jarrut olivat epäkunnossa, mikä yhdessä virheellisen kuormauksen kanssa aiheutti ajoneuvoyhdistelmän hallinnan menetyksen.

Tutkijalautakunnat ovat tutkinnoissaan korostaneet katsastustoiminnan merkitystä perävaunujen liikennekelpoisuuden varmistamisessa.

LVK toteaa, että kuolemaan johtaneet perävaunuonnettomuudet ovat ”jäävuoren huippu”. Näin ollen voidaan pitää todennäköisenä, että tutkijalautakuntien tunnistamat, onnettomuuteen syntyyn vaikuttaneet perävaunujen tekniset ongelmat aiheuttavat myös vakavia vammautumisia ja omaisuusvahinkoja.

LVK haluaa lausunnossaan nostaa esille Poliisihallituksen 13.4.2017 antamassa lausunnossa (LVM/417/03/2013) esitetyn toteamuksen. Sen mukaan poliisin valvonnassa on havaittu O1-luokan perävaunujen teknisiä vikoja, joihin lukeutuvat laakeriviat, jousitus- ja iskunvaimennusvial, valojen epäkuntoisuudet sekä rungon ja rakenteen vial). Tämän arvioidaan olevan seurausta ko. perävaunujen määräaikaikatsastusvelvollisuuden puuttumisesta. Oletettavaa on, että vastaavat vial sekä lisäksi vielä jarruvial yleistyvät, jos O2-luokan määräaikaikatsastusvelvollisuus poistetaan.

Mönkijäonnettomuudet


LVK toteaa, ettei arviomuistioluonnoksessa ole huomioitu muita, kuin tutkijalautakuntien tutkimia kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, joissa osallisena on ollut L7-luokan ajoneuvo. Katavimman tilannekuvan saavuttamiseksi olisi kuitenkin perusteltua perehtyä myös muihin tutkijalautakuntien tutkimiin mönkijäonnettomuuksiin. Tällöin saadaan esimerkiksi osviittaa siitä, mitä riskitekijöitä määräaikaikatsastusvelvollisuuden ulkopuolelle rajautuvilla mönkijöillä on.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat vuosina 2010–2015 tutkineet seitsemän kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa osallisena on ollut traktori- tai ns. maastomönkijä. Näistä kahdessa onnettomuuden syntyyn vaikutti mönkijän rakenteen muuttaminen ja nopeusrajoittimen poistaminen.


Tutkijalautakunnat tutkivat myös kaikki kuolemaan johtaneet maastoliikenneonnettomuudet. Vuosina 2010–2015 lautakunnat tutkivat viisi kuolemaan johtanutta traktori- tai ns. maastomönkijäonnettomuutta, joissa mönkijän heikko tekninen kunto on vaikuttanut onnettomuuden syntyyn. Merkittäviä puutteita tunnistettiin etenkin jarrujen toimimattomuudesta ja kuluneista renkaista.

LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS

Toimitusjohtaja


Ulla Niku-Koskinen

Esittelijä, liikenneturvallisuuustutkija


Ilkka Nummelin