

20.02.2019

POL-2019-4641

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

LVM/162/03/2019

## **Poliisihallituksen lausunto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta**

### 1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallitukselta lausuntoa katsastuslainsäädännön uudistamisen II vaihetta koskevaan hankkeeseen (LVM008:00/2017) liittyvästä asetuseronnoksesta, jolla määräaikaikatsastusvelvollisuudesta vapautettaisiin O2-luokan perävaunut ja muut kuin luvanvaraisessa käytössä olevat yli 40-vuotiaat ajoneuvot. Asetus ehdotetaan tulevaksi voimaan 20.5.2019 ja sillä korvattaisiin voimassa oleva liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annettu valtioneuvoston asetus (1245/2002).

### 2 Poliisihallituksen lausunto

Poliisihallitus ei puolla O2-luokan perävaunujen määräaikaikatsastuksesta luopumista, ja suhtaudumme suurella varauksella yli 40-vuotiaiden ajoneuvojen vapauttamiseen määräaikaikatsastuksesta.

#### 2.1 Yleistä

Kuten Poliisihallituksen aiemmissa ajoneuvojen liikennekelpoisuutta ja katsastustoimintaa koskevissa lausunnoissa on todettu, on katsastustoiminta liikenneturvallisuustyön näkökulmasta arvioituna kaiken liikennekelpoisuuteen ja ajoneuvojen kuntoon liittyvän valvonnan peruskivi. Sen merkitystä liikenneturvallisuudelle ei voida pitää vähäisenä. Katsastustoimintaa tulisi päinvastoin edelleen kehittää osaamisen ja toiminnan laadun osalta.

#### 2.2 Perustelut

Esityksen *vaikutusten arviointi* -kohdassa on kerrottu, että tilastojen mukaan O2-luokan perävaunujen (vuonna 2016) 42 571:ssä suoritettussa katsastuksessa tehtiin yhteensä 22 244 vikahavaintoa. Vioista 49 % johti korjauskehotukseen ja 51 % hylkäykseen. Hylättyjä perävaunuja oli siis yhteensä noin 11 300. Suurin hylkäyksen syy olivat jarruviat. Jarruviallisia

perävaunuja on luonnoksen perusteella tuhansittain joka vuosi, vaikka perävaunut ovat määräaikaikatsastuksen piirissä. Jos määräaikaikatsastukset poistetaan kokonaan, jarruviallisten perävaunujen määrä ei kasva laskennallisesti tasaisesti samalla kaavalla vaan määrä tulee kasvamaan koko ajan suurenevassa määrin mitä kauemmas mennään perävaunun valmistusajankohdasta tai viimeisestä määräaikaikatsastuksesta. Jarruviallisten perävaunujen määrä tulee olemaan 5–10 vuoden sisällä jo huomattava perävaunujen kokonaismäärästä, jos O2-perävaunujen määräaikaikatsastus poistetaan.

Lisäksi on huomattava, että O2-luokassa on runsaasti perävaunuja, jotka käyttötarkoituksensa vuoksi ovat erittäin alttiita jarruongelmille. Tällaisia ovat muun muassa venetrailerit, joita käytetään suolaisen veden alueella. Toisaalta liikennevirrassa on myös suuri määrä rakennevarioille erityisen alttiita, usein kosteissa tiloissa säilytettäviä perävaunuja, kuten muun muassa eläinten, pääasiassa hevosten kuljetuksiin käytettävät perävaunut. Perävaunu saattavat näyttää ulospäin hyväkuntoisilta, mutta esimerkiksi kuljetustilan pohja saattaa olla käytännössä eläimelle vaarallinen (esimerkiksi laho). Tiellä tämänkään tarkastuskohteen riittävän laadukas arviointi ei ole aina mahdollista. Kyseessä on liikenneturvallisuusnäkökulman lisäksi myös eläinten turvallisuudesta ja siitä, että eläimiä kuljetetaan lain edellyttämällä tavalla, eläinsuojelulliset vaatimuksetkin täyttäen.

Huomiotta ei voi jättää myöskään vaarallisten aineiden maantiekuljetuksia ja niihin liittyvää erillissäätelyä. VAK-kuljetuksia suoritetaan ajoittain myös O2-luokan perävaunuilla.

O2 luokan perävaunuissa on paljon sellaisia, joita hinataan hyvin harvoin. Usein asuntoautot ja -vaunut seisovat enimmäkseen paikallaan. Asuntoperävaunuilla saatetaan ajaa pari kolme kertaa vuodessa, kun niitä siirretään kesälomakausipaikalta ruskaretkikausipaikalle ja taas talvilomakausipaikalle. Vaihtoehtoisesti kyse on työmaan komennusmiehestä, joka muutaman kuukauden välein siirtää vaunun seuraavalle rakennustyömaalle. Vastaavalla tavalla autonkuljetustrailereilla ei usein ole omistajilla jatkuvaa käyttöä.

Kaikissa näissä edellä mainituissa esimerkkitapauksissa jarrut ovat liikenneturvallisuusongelma ja liikenneturvallisuutta vaarantava tekijä. Käytön ollessa satunnaista, jarrut pyrkivät jumittumaan ja kun jarruja yllättävässä liikennetilanteessa tarvittaisiin, eivät jarrut toimi lainkaan tai sitten ne toimivat puutteellisesti.

Edelleen tilastot osoittavat, että O2-luokan perävaunuja hylätään merkittävä määrä, vaikka niitä yleensä yritetään saattaa asianmukaiseen kuntoon ennen katsastusta. Jos määräaikaikatsastus jää pois, niin tämäkin niin sanottu kuntoon saattaminen jäänee lähes poikkeuksetta tekemättä. Määräaikaikatsastusten pois jäänti vaikuttaisi lisäksi siihen, että rekisteristä poistettujen vakuuttamattomien perävaunujen määrä lisääntyisi näissä niin sanotuissa satunnaiskäyttäjien ryhmässä.

Ruotsissa on viime aikoina havaittu O2-luokan perävaunuissa huomattavia ylikuormia (jopa 6 t ylityksiä), ja vaikuttaa siltä että sama valvonnan haaste

on uutena ilmiönä tulossa myös Suomeen. Ylikuormatuissa perävaunuissa mahdollisten aisan vetopään rikkoutumisriskit kasvavat muun muassa edellä mainituista syistä niin sanottujen aisapainojen noustessa. Lopulta seurauksena saattaa olla perävaunun irtoaminen ajon aikana vetoautosta. Tämänkin vuoksi Poliisihallitus pitää määräaikaikatsastusta liikenneturvallisuuden näkökulmasta arvioituna erittäin tarpeellisena eikä O2-luokan perävaunuja pidä jättää sen ulkopuolelle.

Huomioimatta ei voi jättää myöskään sitä tosiasiaa, että O2-luokan perävaunuissa valovikojen määrä on huomattava. Perävaunu ilman valoja ei ole liikenteessä mitenkään poikkeuksellinen. Niidenkin korjaaminen edes määräaikaikatsastusta varten parantaisi liikenneturvallisuutta olennaisesti. Tähän kokonaisuuteen kun liitetään vielä se, että kuljettajalla on usein ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttava BE-luokan (tai vastaava) ajo-oikeus, ja että ajo-oikeus on usein saatu ilman ajonäytettä tai käsittelykoetta, eikä yhdistelmän ajokokemusta olen juurikaan, voidaan ajoneuvoyhdistelmää joka on esimerkiksi jarrujen osalta epäkuntoinen, massaltaan kevytperävaunua painavampi ja kokemattoman kuljettajan kuljettavana pitää liikenneturvallisuudelle riskinä.

### 2.3 Vaikutukset poliisitoimintaan

Määräaikaikatsastuksen poistaminen kokonaan aiheuttaisi käytännössä katsastustoimintaan nyt liittyvien tehtävien siirtämisen poliisin liikennevalvontatoiminnon tehtäväksi. Näin ollen poliisin olisi lisättävä huomattavasti O2-luokan perävaunujen valvontaa. Määräaikaikatsastusvelvollisuuden poistamisen jälkeen entistä useampi pysäytetty O2-perävaunu aiheuttaisi poliisitoimenpiteitä. Poliisin suorittama tarkastus saattaa poliisitoimenpiteinä aiheuttaa rikosseuraamuksen, valvontailmoituksen ja teknisen tienvarsitarkastusraportin kirjoittamisen, rekisterikilven irrottamisen ja kilpien toimittamisen katsastustoimipaikkaan mahdollista valvontakatsastusta varten.

Poliisi joutuu käytännössä suorittamaan tämän nyt kyseessä olevan ajoneuvoluokan tarkastukset ilman jarrudynamometriä, jolloin on käytännössä erittäin haastavaa ja lähes mahdotonta, todeta jarruviat ja/tai jarruvikojen aste. Todennäköistä on, että epäiltäessä jarruvikaa poliisi joutuisi määräämään perävaunun valvontakatsastukseen vikojen todentamiseksi katsastustoimipisteessä.

Perustelumuiotiossa ei ole mitenkään huomioitu katsastustoimipaikan valvontatehtävän siirtämisestä poliisille aiheutuvia kustannusvaikutuksia. Määräaikaikatsastukseen liittyvät muutosehdotukset tulisivat aiheuttamaan merkittäviä haasteita poliisin liikennevalvonnalle, jota jo nykyisin tehdään vähenevillä resursseilla. Tästä syystä muutoksen vaikutuksia poliisitoimintaan tulisi arvioida tarkemmin, koska sillä niitä välittömästi on. Liikenneturvallisuuden turvaamisen kannalta on välttämätöntä, että poliisi pystyy tekemään työnsä tehokkaasti ja kattavasti. Ajoneuvoyhdistelmien valvonnan osalta painopiste on selkeästi raskaan liikenteen valvonnan puolella, jossa siinäkin viimeaikaiset laki- ja asetusmuutokset ovat aiheuttaneet omat merkittävät haasteensa poliisin

liikennevalvonta- ja liikenneturvallisuuksityöille (muun muassa Laki liikenteen palveluista ja uudet mitat ja massat).

#### 2.4 Yli 40-vuotiaat ajoneuvot

Huolestuttava piirre on museoautojen ja yli 40-vuotiaiden autojen määräaikaikatsastuksista luopuminen. Tällöinkin käytännön ongelmaksi tulee ajoneuvon omistajan tai haltijan intressi ylläpitää ajoneuvon liikennekelpoisuutta, jos sitä ei tarkasteta määräajoin määräaikaikatsastuksessa. Kaikki vanhat autot eivät ole museoautoharrastajien hallussa vaan jo nyt on nähtävissä puolikuntoisia niin sanottuja festarijenkkiautoja, joiden määrä tätä kautta saattaisi lisääntyä. Käytännössä tämä tarkoittaisi poliisin liikennevalvonnan lisäämistä ja kohdentamistarvetta puhumattakaan siitä, että liikenteessä alkaisi olla autoja, jotka eivät ole edes välttävissä

#### 2.5 Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet

Poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien osalta Tilastokeskuksen (luonnoksessa kirjattu Liikenneviraston tilastoksi) on huomattava, että tähän tilastoon kirjautuvat pääasiassa vain ne liikenneonnettomuudet joista poliisi on kirjannut rikosilmoituksen, tai paikalla on kuljettajalle annettu sakko tai rikesakko. Noin puolet poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista johtaa liikenneonnettomuuspaikalla annettuun huomautukseen ja tuolloin merkintä tehtävästä ja suoritteesta jää osassa tapauksia vain hätäkeskusjärjestelmään, eikä aina näy virallisissa onnettomuustilastoissa. Toisaalta kaikki poliisin tietoon tulleet O2-luokan perävaunuihin kohdistuvat tehtävät eivät kirjaudu liikenneonnettomuustehtäviksi vaan ovat esimerkiksi liikenteelle aiheutuvien häiriöiden tehtävänä, kun perävaunun pyörän laakeri on niin sanotusti palanut kiinni, jarru jumittunut kiinni tai pyörä irronnut kokonaan, ja yhdistelmä on jäänyt tielle kohtaan jossa siitä on ollut haittaa ja vaaraa muulle liikenteelle.

#### 2.6 Lopuksi

Poliisihallitus katsoo, että jatkossakin O2-luokan perävaunujen liikennekelpoisuus varmistettaisiin määräaikaikatsastuksella. Määräaikaikatsastuksella tulisi jatkossakin varmistaa, että O2-luokan perävaunut ovat niitä koskevien säännösten mukaisessa kunnossa ja että ne ovat turvallisia käyttää liikenteessä. Yli 40 -vuotiaiden ajoneuvojen osalta olemme lausuneet tarkemmin kohdassa 2.4.

Poliisiylitarkastajan sijainen  
Poliisitarkastaja

Timo Ajaste

Poliisitarkastaja

Kari Onninen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 20.02.2019 klo 10:50. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Liitteet

-

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi

Poliisihallitus, poliisijohtaja Sanna Heikinheimo  
Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue