



Liikenne- ja viestintäministeriö
Aino Still, aino.still@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

18.2.2019

Viite: Lausuntopyyntö LVM/162/03/2019

Lausuntopyyntö luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta

Autotuoajat ja -teollisuus ry sekä Autoalan Keskusliitto ry kiittävät mahdollisuudesta tutustua luonnokseen valtioneuvoston asetuksesta. Pidämme luonnoksen sisältöä liikenneturvallisuutta heikentävänä sekä yli 40-vuotiaiden ajoneuvojen että O2-perävaunujen osalta. Uudistus antaa lisäksi taloudellisen kannustimen yli 40 vuotta vanhalla autolla ajamiseen sen todellisesta liikennekelpoisuudesta välittämättä.

O2-luokan perävaunujen katsastusvapaus

Perustelumuiustiossa esitettyjen tilastojen mukaan O2-luokan perävaunujen katsastuksia tehtiin vuonna 2016 yhteensä 42 571 kappaletta. Katsastuksissa kirjattiin yhteensä 22 244 vikahavaintoa, eli keskimäärin noin 0,5 vikahavaintoa katsastusta kohti. Vioista 49 prosenttia oli korjauskehotukseen ja 51 prosenttia hylkäykseen johtavia vikoja. Yleisimpiä hylkäykseen johtavia vikoja olivat jarruviat. Näiden tilastojen mukaan 27 prosentissa perävaunuista havaitaan kahden vuoden välein katsastuksessa hylkäykseen johtava vika. Katsastustilastoista voidaan päätellä, että katsastusvelvoitteen poistussa jarruvikojen yleisyys O2-luokan perävaunukannassa kasvaisi selvästi ajan kuluessa.

Auton rekisteriotteeseen merkitty vetomassa eritellään nimenomaisesti jarrullisten ja jarruttomien perävaunujen osalta. O2-luokan raskaimmat perävaunut voivat olla painoltaan 3 500 kg, jolloin niiden massa on usein selvästi vetoautoa suurempi. Tällaisen yhdistelmän käyttäminen liikenteessä jarruvikaisena Suomen tiestöllä vaihtelevissa keliolosuhteissa muodostaa selvän riskin liikenneturvallisuudelle.

Kustannusarvio on virheellinen perävaunujen osalta, sillä niiden katsastus suoritetaan pääsääntöisesti yhtä aikaa vetoauton kanssa. Täten katsastuspaikalle matkustamisesta ei synny lisäkuluja tai ylimääräistä vapaa-ajan menetystä. Perävaunun katsastusmaksuksi on arvioitu 40 euroa, joten uudistuksen todellinen vuosittainen säästö olisi autoilijalle vain noin 20 euroa.

Yli 40-vuotiaiden autojen katsastusvapaus

Ajoneuvon ikääntyessä yhä suurempi osa kokonaiskustannuksista aiheutuu liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön vaikuttavien vikojen korjauksista. Näiden valvonta tehdään ajoneuvon vuosikatsastuksessa. Valvonnan aiheuttamien korjauskustannusten pienentyessä ja katsastuskustannusten poistussa yli 40-vuotiailta autoilta niiden käyttöön on olemassa taloudellinen kannustin. Tämä tulee todennäköisesti lisäämään joidenkin autojen ajosuoritetta selvästi perustelumuiustiossa käytettyihin keskiarvotilastoihin verrattuna.

Uudistuksessa viitataan katsastusdirektiivin 2 artiklan 2 kohtaan, jossa poikkeusta määräaikaikatsastuksista voidaan soveltaa ajoneuvoille, joita ei juuri koskaan käytetä yleisillä teillä. Perustelumuiustiossa käytetty tilastollinen keskiarvo (1 100 km vuodessa) ei anna tarkkaa kuvaa nykyisen ajosuorituksen jakaumasta. Osa yli 40-vuotiaista autoista on laajemmassa käytössä kuin direktiivissä tarkoitetaan, jolloin poikkeusta ei voida soveltaa keskiarvon perusteella koko ajoneuvoryhmään.

Perustelumuistion mukaan yli 40-vuotiaista ajoneuvoista hylättiin katsastuksessa 16,73 prosenttia pääasiassa jarrujen ja etuakseliston vikojen takia. Esimerkiksi 15 vuotta vanhoista autoista hylättiin viime vuonna vuosikatsastuksessa keskimäärin 38 prosenttia. Mikäli taloudellinen kannustin lisää joidenkin yli 40-vuotiaiden autojen vuosittaista ajosuoritetta lähelle 15 vuotiaita autoja, osa yli 40-vuotiaista autoista aiheuttaisi selvän riskin liikenneturvallisuudelle.

Uudistus koskee myös kuorma- ja linja-autoja. Vaikka näiden autojen osuudet ovat määrällisesti ja ajosuoritteessa henkilöautoja pienemmät, kuorma-autojen suuren massan ja linja-autojen suuren matkustajamäärän vuoksi yksittäiset onnettomuuden voivat olla selvästi vakavampia.

Yhteiskunnallisia säästöjä arvioitaessa tulee huomata, että ajosuoritteen kasvaessa myös kustannus onnettomuuksien lisääntymisestä nousee. Lisäksi kilometrikustannukset (0,43 €/km) on arvioitu käyttämällä verohallinnon määrittämää korvausta oman auton käytöstä työmatkoilla. Yli 40-vuotiaan ajoneuvon tapauksessa kilometrikohtaiset kustannukset ovat arviomme mukaan noin 30-50 prosenttia esitetystä lukemasta.

Työllisyysvaikutukset ja vaikutukset katsastus- ja huolto- ja korjaamotoimintoihin

Katsastustoimialalla on tapahtunut suhteellisen suuri murros vuonna 2018 voimaan astuneen katsastusten aikaväliä koskevan muutoksen seurauksena. Katsastustapahtumien vähenemisen on arvioitu vähentävän alan työllisyyttä noin 25 henkilötyövuoden verran liikevaihdon muutoksen ja katsastusalan kokonaisliikevaihdon perusteella. Murroksessa olevalla katsastusosalalla O2-luokan perävaunujen katsastusten jääminen pois katsastuksista voi olla pienille katsastusasemille kriittinen tekijä, joka kääntää kysynnän volyymin kannattamattomaksi. Katsastustoiminnan lisäksi muutos vähentäisi jonkin verran huolto- ja korjaamotoimintojen työllisyyttä ja korjaamoalan kannattavuutta, sillä katsastuksissa havaittavat viat jäisivät suurimmaksi osin ilman katsastustoimintaa havaitsematta ja korjaamatta.

Muutosehdotukset asetusluonnokseen

Näillä perusteilla emme kannata esitystä O2-perävaunujen ja yli 40-vuotiaiden autojen katsastusvapaudesta. Esitys heikentäisi liikenneturvallisuutta ja alan työllisyyttä eikä toisi merkittäviä taloudellisia hyötyjä kotitalouksille. Esityksen kustannussäästöt yhteiskunnalle ovat huomattavasti arvioitua pienemmät.

Ehdotamme yli 40-vuotiaille autoille ehdotetun katsastusvapauden muutoksen rajoittamista pelkästään museorekisterissä oleviin ajoneuvoihin, kuten uudistuksen aikaisemmassa vaiheessa esitettiin. Toisena vaihtoehtona esitämme erillisen katsastuksesta vapautetun harrasteajoneuvoluokan perustamista. Harrasteajoneuvoja voitaisiin säädellä museoajoneuvoja kevyemmin, mutta ajoneuvojen tulisi olla ulkoiselta ja tekniseltä kunnoltaan hyviä, ja niiden vuosittainen ajosuorite voitaisiin rajoittaa esimerkiksi 2 000 kilometriin. Rekisteriin pääsemiseksi suoritettaisiin vastaava katsastus kuin museoajoneuvoille.

Molemmissa vaihtoehdoissa direktiivin määritelmä ajoneuvoista, joita ei juuri koskaan käytetä yleisillä teillä, täytyisi. Lisäksi museo- ja harrasteajoneuvojen huollon ja korjausten voidaan olettaa olevan asianmukaisia.

Kunnioitavasti,

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry