Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viite: Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi ajoneuvolain ja ajoneuvojen
katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta sekä luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta, LVM/1162/03/2016

**LAUSUNTO KATSASTUSLAINSÄÄDÄNNÖN MUUTTAMISESTA**

Liikenneturva kiittää lausuntomahdollisuudesta.

Pakollinen määräaikaiskatsastus on raskas järjestelmä, jonka tehokkuutta ja
kohdentumista on syytäkin arvioida jatkuvasti. Ei ole mielekästä katsastaa uudehkoja, vähänajettuja ajoneuvoja, joiden hylkäysprosentit jäävät hyvin alhaisiksi.

Valtioneuvosto antoi viime vuoden lopulla (15.12.2016) periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuudesta. Periaatepäätöksen pitkän aikavälin visiona on, ettei kenenkään
tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Yksi sen seitsemästä asiakokonaisuudesta on ”turvallisempia ajoneuvoja teille”: Ajoneuvojen katsastusvaatimuksia muutetaan siten, että katsastustoiminta painottuu liikenneturvallisuuden kannalta
riskipitoisimpiin ajoneuvoihin.

Lausunnolla olevan esityksen perustelumuistiossa (VN:n asetus) todetaan, että
muutoksella olisi todennäköisesti jonkin verran vaikutuksia liikenneturvallisuutta
heikentävästi. Muistiossa arviona esitettiin, että muutos voisi johtaa vuosittain kolmeen liikennekuolemaan, kuuteen vakavaan vammautumiseen ja 80 muuhun loukkaantumiseen tieliikenneonnettomuuksissa. Liikenneturvan käsityksen mukaan ehdotuksessa
on vakava ristiriita juuri julkaistun periaatepäätöksen kanssa.

Katsastusdirektiiviä toimeenpantaessa ja etenkin katsastusväliä harkittaessa on muistettava, että Suomessa ajoneuvot liikkuvat vaativissa olosuhteissa, mikä asettaa ajoneuvotekniikan koville. Lisäksi pitkien etäisyyksien vuoksi osalla autoista
vuosittaiset kilometrimäärät ovat huomattavia.

Esimerkiksi jo nykyisessä ensimmäisessä katsastuksessa (3 vuoden jälkeen) on
kahdella automallilla keskimääräinen ajokilometrimäärä yli sataviisikymmentätuhatta kilometriä ja hylkäysprosentit välillä 15-20 % siitä huolimatta siitä, että kyse on
tunnetuista laatumerkeistä (MB, VW). Suurimmalla osalla automerkeistä ensikatsastuksessa keskimääräinen ajokilometrimäärä on välillä 45-75 tuhatta kilometriä, mikä
viittaa 15-25 tuhannen keskimääräiseen ajomäärään, ja näiden mallien hylkäysprosentit ovat 0-2 %:n tasolla. Vastaavasti seitsemännen vuoden katsastuksessa olleista autoista vuonna 2015 enää kahdeksan automallia jäi alle viiden prosentin
hylkäysmäärän. (lähde A-katsastuksen tilastot).

Katsastusdirektiivi mahdollistaisi myös ajokilometrimäärien huomioon ottamisen
katsastustiheydessä sen jälkeen, kun ajoneuvolla on ajettu vähintään 160 tuhatta
kilometriä (artikla 5). Tämän mahdollisuuden soveltaminen parantaisi katsastamisen kohdentamista, koska selkeästi ajomäärä korreloi auton vikaantumisen kanssa,
mikä näkyy tilastoiduissa hylkäysprosenteissa.

Pakettiautoissa (N1-luokan ajoneuvot) ehdotettu muutos olisi jopa suurempi kuin
henkilöautoissa, kun ne siirtyisivät nykyisestä (3-1-1) -mallista henkilöautojen kanssa samaan (4-2-2-2-1-1) -malliin. Pakettiautojen käyttötarve on ehkä vielä kirjavampi kuin henkilöautojen, sillä niitä käytetään toisaalta suurien ajosuoritteiden liikenteeseen esimerkiksi jakelu- ja tavarankuljetuksessa ja toisaalta tehtävissä, jossa
ajomäärä voi olla vähäinen, mutta auto voi olla usean kuljettajan käytössä ja itse
ajotehtävä olla hyvinkin toisarvoinen funktio ajoneuvolle. Tällaisissa tehtävissä myös auton huolto ja ylläpito voi jäädä toisarvoiseksi. Ehdotuksen muotoilu, että vain
luvanvaraiseen liikenteeseen käytetyt ajoneuvot tulee olla katsastettu vuoden sisällä siitä, kun ajoneuvoa käytetään kyseiseen tarkoitukseen, tarkoittaa siten pakettiautojen osalta sitä, että ammattimaisessa tavarankuljetuksessa pakettiautoa ei tarvitse
katsastaa vuosittain, koska Liikennekaaressa on tarkoitus vapauttaa kaikki
pakettiautoilla tehtävä tavarankuljetus liikenneluvasta.

Katsastusdirektiivi ottaa kantaa myös tavarankuljetuksessa käytettävien traktoreiden katsastamiseen. Traktorien luokittelusta johtuen direktiivissä puhutaan vielä vanhalla termillä T5-traktoreista tarkoittaen rakenteelliselta enimmäisnopeudelta yli 40 km/h olevia traktoreita. Ehdotuksessa katsastus kohdennettaisiin Suomessa vain luvanvaraisessa liikenteessä käytettäviin traktoreihin, ja luvanvaraisuutta edellytetään
Suomessa vain rakenteelliselta enimmäisnopeudeltaan yli 60 km/h olevilta
traktoreilta. Tässä saattaa olla ristiriita direktiivin kanssa.

Liikenneturvan lausunto:

Liikenneturva kannattaa katsastustiheyden tarkistamista, mutta pitää ehdotettua muutosta liian suurena. Muutos heikentää liikenneturvallisuutta, mikä on jo itse esityksessäkin myönnetty. Liikenneturva ei voi pitää hyväksyttävänä ehdotusta, jolla heikennetään tieliikenteen turvallisuutta. Liikenneturva suosittaa sitä, että ajoneuvon ajokilometrimäärä voitaisiin huomioida myös katsastustiheyteen vaikuttavana tekijänä.

 **LIIKENNETURVA**

 ANNA-LIISA TARVAINEN JUHA VALTONEN

Anna-Liisa Tarvainen Juha Valtonen

Toimitusjohtaja Tutkimuspäällikkö

MH/ALT/JVa