Helsinki 250216

Timo Tervo

LKT, Dos, Liikennelääketieteen professori/HY

Osastonylilääkäri/HYKS silmäklinikka

Silmätautien erikoislääkäri, liikennelääketieteen erityispätevyys

Sitoumukset: Liikenneturvan hallitus, Uudenmaan liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan lääkärijäsen

Hallituksen esitys liikennevakuutuslaiksi (HE 2015 HE 123/2015)

Yleistä. Laki pääsääntöisesti selventää voimassa olevaa lainsäädäntöä ja tarkentaa mm. Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät ja huomioi EU-harmonisoinnin. Seuraavassa on otettu esille joitakin pääkohtia.

1.1.11. ”Liikennevakuutukseen sisältyy liikenneturvallisuuden edistämiseksi suoritettua liikenneturvallisuusmaksua” Sen edelleen jakamista liikenneturvallisuustyöhön on ohjattu vuosittain STM:n toimesta. Nyt tehtävä on ehdotettu siirrettäväksi Trafille. Ohjaus tarkoittaa sekä maksun suuruutta että jakamisen kohteita. Trafi on LVM:n alainen virasto, johon itseensä saattaa kohdistua muutosehdotuksia. Siksi varojen myöntäminen kuuluisi mielestäni - kuten tähänkin asti LVM:lle, jollei STM halua siihen osallistua.

1.1.26 Liikennevakuutuskeskus

Kappale kuvaa sen, että kaikkien vakuutusyhtiöiden on kuuluttava liikennevakuutuskeskukseen ja Liikennevakuutuskeskuksen lakisääteiset tehtävät, kuten onnettomuustilastojen ylläpito, ja organisaation hallinto kuvataan.

Kappale 2 , esityksen tavoitteet

Tavoitteet ovat asialliset ja hyväksyttävät. Kappaleessa 2.2. todetaan: ”lain toimeenpanosta koskevia hallinnollisia toimielimiä koskevaa hallinnollista säätelyä ei ole tarkoituksenmukaista ottaa yleislakiin tai liikennevakuutuslakiin”. Tämä koskee siis Liikennevakuutuskeskusta ja liikennevahinkolautakuntaa.

Kommentti: Mikäli näin (ei erillistä mainintaa laissa) menetellään, on näiden lakisääteisten elimien muutoin toimintaedellytykset varmistettava ja varmistaminen kirjattava. Rahoituspohjan määrittämättä jättäminen tai epäselvästi määrittäminen ei ole tarkoituksenmukaista eikä selvennä tilannetta, joten se olisi esityksen oman tehtävämäärityksen vastaista. Lakiehdotus ainakin teoriassa mahdollistaa epämääräisten ulkopuolisten hankkeiden ”kilpailemisen” rahoituksesta lakisääteisten toimijoiden kanssa. Olen jo nyt törmännyt kyseenalaisiin rahoituspäätöksiin.

(2.2.13) Korvausetuudet ja korvauksen alentaminen

Kohta määrittää mm alkoholin tai muun huumaavan aineen käytön, mihin sisältynee lääkärin määräämien lääkkeiden (yleinen päihtymisongelma) aiheuttamaa huumaantuneen tilan kaltaista päihtymystä mahdollisen korvauksen alentamisen perustana. Lääkärin ajokiellon rikkominen tai ajo-oikeudettomana ajaminen voisi olla syy korvauksen alentamiseen, joskin tästä on muissa laeissa säädöksiä. Tuoreen

selvityksen mukaan jopa 10% kuolonkolareista ja 40% terveysriippuvaisista onnettomuuksista voitaisiin välttää, jos lääkärit toimisivat nykyisen lainsäädännön ja STM: (nyk Trafin) ohjeiden mukaisesti.

Turvalaitteiden käyttämättä jättäminen on varsinkin nuorten onnettomuuksissa yleistä. Noin 40% menehtyneistä nuorista olisi ehkä pelastunut turvavöitä käyttämällä ja vammautumiset vähenisivät myös selvästi.

2.2.23 Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin ei muutoksia tulisi. Keskus toimisi edelleen esimerkiksi tietokeskuksena. Kun ehdotus on tämä, tulee toiminnanedellytykset olla laissa tai asetuksessa varmistettuna eli nykyiset toimijat on korvamerkittävä. Niiden toiminta on jatkuvaa, lakisääteistä, kattavaa, pitkäjänteistä ja tasapuolista sekä kansainvälisesti arvokasta.

15& Vaaran lisääntymisestä ilmoittamisen laiminlyönti. Ajoterveyden heikentymisen osalta voisi olla viittaus Ajokorttilakiin.

47& Vahingon tahallisuuden vaikutus korvaukseen. Viitaten yllä esitettyyn, on monille itsemurhaonnettomuuksille tyypillistä, että tekijä on aiemminkin yrittänyt muulla menetelmällä itsemurhaa ja on usein myös saanut hoitoa (ajokykyynkin vaikuttavilla) lääkkeillä masennukseensa. Lääkärin vastuuta voisi lisätä niissä tapauksissa, joissa terveydenhoidon ammattilaisena hän on kokonaan jättänyt käsittelemättä ajamisen ja sen riskit tällaisessa tapauksessa. Tämä on jokseenkin tyypillistä todetuissa onnettomuuksissa. Kuljettajan itsensä kohdalla ajaminen sairaudesta huolimatta voisi olla rinnastettavissa tahalliseen tuottamukselliseen riskiin silloin kun sairaus olennaisesti vaikuttaa ajokykyyn ja onnettomuuden syntyyn, ja on lisäksi kuljettajan omassa tiedossa.

Hallituksen esitys liikenneturvallisuusmaksuksi (HE 125/2015 vp

Ehdotuksen perustelut: Liikennevakuutuskeskus on usean eri lain nojalla lakisääteinen liikenneturvallisuustyön toimija, joka mm. johtaa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toimintaa lakisääteisesti (mm nyt lausunnolla oleva lakiehdotus liikennevakuutuslaiksi ja lait Liikennevakuutuskeskuksesta sekä Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta). Myös Liikenneturva on lakisääteinen (Laki 278/2003) yhteisö, jolle – kuten liikennevakuutuskeskukselle, valtiovalta on sälyttänyt tutkimuksellisia, koulutuksellisia ja viestinnällisiä tai muita velvoitteita. Tällä hetkellä näiden julkisoikeudellisten toimijoiden rahoitus on vahvistettu vuosittain, mutta se ehdotetaan päätettäväksi vuosittain. Tämä heikentää edellä mainittujen toimijoiden pitkäjänteisiä toimintaedellytyksiä. Vaikka ehdotuksen perusteluissa tämä ongelma myönnetään, herää epäily, että näiden toimijoiden rahoituspohja halutaan tarkoituksellisesti epävarmakasi.

Perusteluissa esitetään, ettei rahoitus vastaa perustuslain vaatimuksia. Liikenneturvallisuusmaksua voi perustuslakivaliokunnan mukaan pitää välillisenä verona. Maksulla rahoitetut toimijat (Liikennevakuutuskeskus ja Liikenneturva) ovat julkisoikeudellisia yhteisöjä. Kyseiset hallintotehtävät on kuitenkin lain perusteella myönnetty näille organisaatioille. Näin ollen niiden voidaan katsoa toimivan julkisen vallan ”ulkoistettuina toimijoina”, jotka lain tehtävämäärityksen perusteella suorittavat niitä tehtäviä, jotka julkisen vallan olisi muutoin suoritettava. Tästä syystä niiden resurssin eli rahoituksen tulee olla turvattu. Se, onko kyseessä valtion keräämä maksu vai vero, on mielestäni vähemmän olennainen määrittely kuin itse toiminnan jatkuvuuden takaaminen. Näiden organisaatioiden toimintaedellytykset eli budjetointi voidaan säätää vaihtoehtoisillakin malleilla ilman suoraa yhteyttä vakuutuksen yhteydessä perittävään maksuun. Mikä tahansa rahoitusmalli valitaankin, tulisi lain edellyttämän valtiovallan hyväksi suoritettavan toiminnan taloudellisten edellytysten olla vahvat, taatut ja pysyvät, jotta toiminta voidaan suorittaa suunnitellusti ja laadukkaasti ilman epävarmuutta vallitsevan käytännön jatkumisesta/muuttumisesta.

Esityksessä on keskitytty liikennevakuutusmaksun keräämiseen liittyvään prosessiin, muttei varojen käyttöön. Käyttö määräytyy osittain juuri e.m. lainsäädännöstä ja se on vakiintunut ja yleisesti molempien toimijoiden osalta korkeatasoista ja laajasti kansalaisten hyväksymää.

Suomalainen liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntatyö on maailman korkealuokkaisinta. Missään muualla maailmassa ei kuljettajien onnettomuuden aikaisia terveystietoja saada tutkinnan käyttöön ja tehdä jokaiselle uhrille oikeuslääketieteellistä ruumiinavausta. Siksi onnettomuustilastomme ovat Euroopan luotettavimmat ja voisivat toimia ansiokkaana myyntituotteena suurille autotehtaille. Vastaavasti Euroopan eri maiden onnettomuustilastot kärsivät siitä, että sairauskohtauskuolemat ja itsemurhat poistetaan niistä eikä kuljettajien terveydentilaa edes selvitetä, mikä vuonna 2014 olisi merkinnyt 39%:n tilastovirhettä kuolonkolariaineistossa. Arvokasta tietoa ei olisi jaettavana muille Euroopan maille ilman suomalaista onnettomuustutkintaa. Kun tällainen tieto saadaan 1.7 miljoonan euron panostuksella, on kysymyksessä tärkeyteensä nähden huokea palvelu. Nykyistä tutkijalautakuntatyötä ei mielestäni pidä vaarantaa tai häiritä vuosittaisilla budjetoinneilla. Suomen tulisi aktiivisemmin hyödyntää tämän työn tuloksia kansainvälisenä toimijana.

Liikenneturva on verkostoitunut laajalti alueellisesti ja monien etujärjestöjen kanssa. Tämä mahdollistaa kaiken ikäisten kansalaisten kouluttamisen liikenneturvallisuuteen tähtäävien asenteiden, taitojen ja siihen liittyvän tekniikan alueilla. Tähän ei julkisella vallalla ole työkaluja ja yksityisten toimijoiden kilpailuttaminen on jo nyt osoittautunut kalliiksi ja hankalaksi esimerkiksi terveydenhuollossa, jossa terveysliiketoiminnan volyymi on noin 1.4 mrd € ja sosiaalitoimen alalla 1.0 mrd €. Kilpailuttamisen ja arvioinnin prosessit syövät julkisen terveydenhoidon työaikaa ja heikentävät työmotivaatiota. Työpaikkani HYKS silmätautien klinikka ostaa enemmän kuin mikään muu klinikka yksityisiä lääkäripalveluita (20 miljoonaa=neljännes budjetista). Tämä rasittaa toimintaa. Yksityisten yritysten tehtävä on tuottaa voittoa ja kasvaa. Tämä päämäärä on johtanut yleisesti mm. verosuunnitteluun. Lakisääteistä ja toimivaa organisaatiota on siksi turhaa, vahingollista ja kallista hajottaa tai heikentää. Olisi keskityttävä arvioimiaan nykyistä tarkemmin, mitä hankkeita ja projekteja pitää vetää ja ohjata Liikenneturvan ja Liikennevakuutuskeskuksen toimintaa, jos siihen jostain syystä tunnettaisiin tarvetta. Palautteiden mukaan LT on kuitenkin onnistunut tehtävässään hyvin.

Kappale ”Tavoitteet ja kohdentaminen”: Esityksessä kerrotaan, ettei nykyistä käytäntöä olla muuttamassa, mutta samalla tuodaan esille ne rahoitukselliset riskit, jotka muutoksen myötä mahdollisesti syntyvät Liikennevakuutuskeskuksella ja Liikenneturvalle. Esitystä perustellaan myös selkeyttämisellä, mutta rahoitus tosiasiassa muuttuisi epäselvemmäksi ja läpinäkymättömämmäksi. Jaksottaisuus ja epävarmuus ei edistä toiminnan laatuun tähtäävää suunnittelua ja pitkäjänteisyyttä

Yhteenveto ja ehdotus

1. Meillä on koko Eurooppaan paras ja tehokkain liikenneonnettomuuksien LVK:n ohjaama tutkintajärjestelmä, joka antaa todelliset (terveystiedot, avaukset itsemurhat nopeudet tie- ja ajoneuvotekniikka aina arvioitu) ja oikeat tulokset. Puolta onnettomuuksista ei siis muiden EU jäsenvaltioiden tapaa ole poistettu. **LVK:n rahoitus on korvamerkittävä**.

2. Suomessa on varsin toimiva ja yhteiskunnallisesti arvostettu sekä sitoutettu Liikenneturvan liikenneturvallisuustyö, joka sekin hakee vertaistaan Euroopassa. **Liikenneturvan rahoitus on korvamerkittävä.**

Olisi perin valittavaa vaarantaa näiden yhteisöjen rahoitusta. Prosessi tuo mieleen liikennepoliisin lakkauttamisen. Huonontuneen liikenneturvallisuustilanteen – etenkin raskaan liikenteen valvonnan osalta- on käyty debattia melkein koko tämän päätöksen jälkeisen ajan.

Ehdotukseni on, että lakiehdotuksessa selkeästi turvataan Liikennevakuutuskeskuksen ja Liikenneturvan rahoitus sitä koskevalla pykälällä.

Timo Tervo

Professori