Liikenne- ja viestintävaliokunta

Liikenneturvan lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta

Yleistä

Liikenneturva kiittää lausuntopyynnöstä ja tarkastelee lausunnossaan lakiesitystä sekä liikenneturvallisuuden että yhteiskunnallisten kustannusten näkökulmasta.

Hallitusohjelmassa on sitouduttu liikenteen nollavisioon, visioon, jossa Suomessa ei tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Käytännössä koko eurooppalaista liikenneturvallisuustyötä ohjaava nollavisio pyrkii jatkuvalla työllä vähentämään liikennekuolemia sekä vakavia loukkaantumisia. Näistä erityisesti jälkimmäiset, vakavat loukkaantumiset, ovat olennaisessa osassa, kun tarkastellaan käsiteltävänä olevaa lainsäädäntöä ja sähköpotkulautailua. Suomen tulee edistää vain sellaista tieliikennettä koskevaa lainsäädäntöä, joka parantaa liikenneturvallisuutta. Julkisen vallan velvollisuus on edistää väestön terveyttä ja turvallisuutta. Tämän velvollisuuden edelle ei voida laittaa esimerkiksi elinkeinonharjoittamisen vapaampia oikeuksia, mikäli nämä ovat ristiriidassa.

Ajoneuvon määritelmä

Hallituksen esityksen lähtökohta on positiivinen siltä osin, kun liikennevakuuttamisvelvollisuus on EU-direktiivin vähimmäisharmonisointia laajempi. Liikenneturva kannustaa kuitenkin harkitsemaan vakuuttamisvelvollisuuden laajentamista edelleen. Esimerkiksi ottamalla mukaan yli 14 km/h rakenteellisen nopeuden ylittävät kevyet sähköajoneuvot. Direktiivin ajatus siitä, että pienemmät kulkuvälineet epätodennäköisemmin aiheuttaisivat merkittäviä henkilö- tai omaisuusvahinkoja, on jossain määrin puutteellinen. On huomioitava, että kevyille sähköajoneuvoille tieliikennelaissa (729/2018) osoitettu paikka on usein yhteinen jalankulkijoiden kanssa. Liikenneturva ehdottaa, että eduskunta asettaa seuraamisvelvoitteen nyt vakuuttamisen piiristä rajattujen mikroliikkumismuotojen onnettomuuksille.

Vuokrattavien sähköpotkulautojen lisäksi myös vastaavat yksityiskäytössä olevat kulkuvälineet tulisi saada vakuuttamisvelvollisuuden piiriin. Liikenneturva ei näe miksi ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuutta säädellään eriarvoisesti vain sen käytön perusteella. Rajaus yli 25 kg nettopainon perusteella on puutteellinen, koska se rajaa yksityiskäyttöisistä kevyistä sähköajoneuvoista pois kaikkein keveimmät ja näin ollen teho-paino -suhteeltaan suorituskykyisimmät ja heikoimmin varustellut kulkuvälineet. Nämä ovat kuitenkin vuokrattavien sähköpotkulautojen osalta esitetty saatettavaksi liikennevakuuttamis-velvollisuuden piiriin. Pelkkä painoraja tulee yksityiskäytössä olevien kulkuvälineiden osalta todennäköisesti vaikuttamaan siihen, että vankempien ja turvallisempien kevyiden sähköajoneuvojen yleistyminen hidastuu. Tällä voi nähdä olevan liikenneturvallisuuden kannalta haitallista vaikutusta. Liikenneturva ehdottaa, että myös yksityiskäytössä olevien sähköpotkulautojen onnettomuuskehitystä seurataan ja tarpeen tullen vakuuttamiseen palataan.

Nyt esitetty liikennevakuutusvelvoite ja vakuutuksen poikkeava laajuus edellyttävät viestintää. Tälläkään hetkellä liikennevakuuttamisvelvollisuutta ja muita ajoneuvoja koskevia vaatimuksia ei tunneta riittävällä tarkkuudella. Jo nyt liikennevakuuttamisvelvollisuuden piirissä olevat, L-luokan ajoneuvoiksi luokiteltavat, teholtaan yli 1000 W tai rakenteelliselta nopeudeltaan yli 25 km/h ajoneuvot eivät muutu tieliikennekelpoisiksi pelkästään liikennevakuuttamalla, vaan edellyttävät myös esimerkiksi rekisteröintiä ja riittävää ajo-oikeutta. Myös valvontaa on lisättävä, jotta sekä jo nyt liikennevakuuttamisvelvollisuuden piirissä olevia että sen piiriin tämän lakimuutoksen myötä saatettavia ajoneuvoja ei päädy tieliikenteeseen.

Kuljettajapaikkasuoja

Liikenneturva ei kannata kuljettajapaikkasuojan rajausta vuokrasähköpotkulaudan kuljettajan ulkopuolelle. Tähän liittyviä kustannuksia ei ole perusteltua jättää yhteiskunnan kannettavaksi ja suomalaisten veronmaksajien maksettavaksi. Tältä osin kaikkia liikennevakuutus-velvollisuuden piirissä olevia ajoneuvoja tulisi kohdella yhdenmukaisesti. Hallituksen esitys voi aiheuttaa eri kulkuvälineiden käyttäjissä epätietoisuutta korvattavuudesta. Vuokrakäyttöisten sähköpotkulautojen vakuuttaminen tulee mitä luultavimmin nostamaan vuokraushintoja. Toisaalta näiden kulkuvälineiden käytöstä aiheutuu vastaavia kustannuksia. Velvoittamalla vakuuttamista kannustetaan sähköpotkulautaoperaattoreita turvallisuuden omaehtoiselle parantamiselle.

Yhteiskunnalle kohdistuvat kustannukset

Osittain kuljettajanpaikkasuojaan liittyen olisi tärkeää tietää enemmän onnettomuuskustannuksista. Joka tapauksessa liikennevakuutuskorvausten piirissä olevia kustannuksia ei pidä ulkoistaa yhteiskunnalle. Pääosa sähköpotkulaudoilla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista sattuu kuljettajalle itselleen ja suuressa osassa tapauksia kuljettaja on kaatunut ilman, että onnettomuudessa on ollut toista osapuolta. Näiden henkilövahinkojen osalta kustannukset tulevat pääosin hyvinvointialueiden ja viime kädessä suomalaisen yhteiskunnan maksettaviksi. Palvelutarjoajan tulee osallistua palvelun tuottamien haittojen kustannuksiin, lähtökohtaisesti täysmääräisesti.

Sairaanhoidosta yhteiskunnalle aiheutuvien kustannusten siirtäminen aiheuttamisperiaatteen mukaisesti elinkeinonharjoittajille on toteuduttava yhdenmukaisesti muiden liikennevakuutusvelvollisuuden piirissä olevien ajoneuvojen kanssa. Sähköpotkulautaonnettomuuksien määrässä on tapahtunut positiivista laskua erityisesti yöaikarajoitusten johdosta, mutta tässä on huomioitava rajoitusten vapaaehtoisuus. Ei ole mitään takeita siitä, että vapaaehtoisuuteen perustuvat yöajorajoitukset säilyisivät jatkossa.

Esityksessä arvioidaan, että muutokset ajoneuvon määritelmään lisäisivät terveydenhuollon mahdollisuutta periä täyskustannusmaksua pitkällä aikavälillä noin 0.5−1 miljoonaa euroa vuodessa. Liikkumismuotoon liittyvän yritystoiminnan parempi kannattavuus ei saa ja voi olla syy korvattavuuden rajaamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2022 teettämässä mikroliikkumisen promillerajaa koskevassa selvityksessä on arvioitu, että kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien onnettomuuksista aiheutuu kaiken kaikkiaan noin 275 miljoonan euron vuosittaiset onnettomuuskustannukset. Arviossa on otettu huomioon sekä reaalitaloudelliset menetykset (materiaalivahingot, sairaanhoidon ja kuntoutuksen kulut, pelastuslaitoksen, poliisin ja oikeuslaitoksen kulut ja tuotantopanoksen menetys) että yksilöllisen hyvinvoinnin menetykset. Vaikka valtaosa tästä laskennallisesta summasta syntyy juuri terveyden menetyksestä ja sille

arvioidusta hinnasta, on kuitenkin selkeää, että rajaus sairaanhoitoon jättää ison osan kustannuksista yhteiskunnalle.

Liikenneturva esittää, ettei liikenne- ja viestintävaliokunta hyväksy lakiesitystä tässä muodossa - ei ennen kuin sähköpotkulautojen onnettomuuksista yhteiskunnalle jäävien kustannusten suuruudesta on annettu riittävä selvitys.

Pasi Anteroinen
Toimitusjohtaja

Elias Ruutti
Yhteyspäällikkö, Turun aluetoimipiste