

2.11.2020

Liikenneturvallisuustyön rahoituksesta 2021

Valtiovarainministeriön esittämä 8,1 miljoonan määräraha tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen tarkoittaisi noin 11 prosentin leikkausta kuluvaan vuoteen. **Tämä vaarantaisi lakisääteisten tehtävien hoitamisen ja estäisi toiminnan kehittämisen.** Tämä valtionavustus on varsin poikkeuksellinen, koska sillä rahoitetaan Liikenneturvan ja Onnettomuustietoinstituutin toiminta 100 prosenttisesti. Kumpikaan taho ei saa muuta rahoitusta toimintaansa.

Liikenneturvallisuusmaksulakia uudistettaessa valittiin lain maksuperustaksi kiinteä prosentti. Asiaa valmisteltaessa huomioitiin, että kiinteä prosentti saattaa aiheuttaa rahoituksen määrässä hetkellisiä heilahteluja suuntaan tai toiseen. Maksutulon noustessa huomattavasti rahaa voisi käyttää lakisääteisten toimijoiden lisäksi muiden toimijoiden tukemiseen hankeavustuksilla, mutta maksutulon vähetessä joustovara suoralla rahoituksella olisi rajoitetumpi. Lausunnoissa ehdotettiin, että tätä **vähennemistä varten tulisi olla mekanismi, jolla pitkäjänteinen lakisääteinen työ voisi jatkua ilman suurempia häiriöitä.** Tällöin keskusteluissa nousi esiin, että valtionavustusta voisi myöntää myös liikenneturvallisuusmaksulla kerättyä määrää enemmän tasoittamaan heilahteluja. Muutoksen yhteydessä eduskunta edellytti (EV 43/16), että liikenneturvallisuusmaksujärjestelmällä ja avustusten jakamisella mahdollisesti nykyistä laajemmalle hakijaryhmälle **ei vaaranneta nykyisen vakiintuneen, arvostetun ja hyvin toimivan liikenneturvallisuustyön toimintaa ja jatkuvuutta.** Eduskunnan käsittelyyn on toimitettu lakialoite kiinteän prosentin nostamisesta, mutta sen eteneminen ei ole edistynyt toistaiseksi.

Lakia valmisteltaessa arveltiin, että maksutulo kasvaa. Liikennevakuutuksen maksutulo on kuitenkin vähentynyt lain voimaantulosta. Syitä tähän arvellaan olevan mm. liikennevakuutuslain mahdollistama kilpailu sekä liikennekäytöstä poiston helpottaminen. Liikennekäytöstä poistettuja ajoneuvoja havaitaan nykyään poliisivalvonnassa huomattavia määriä. Tätä kautta keräämättä jääneiden liikennevakuutusmaksujen ja ajoneuvoverotulojen määräksi on arvioitu jopa yli 10 miljoonaa euroa vuosittain. Näiden tapausten tunnistamiseen on mahdollisuudet, mutta tiedonsiirtoon liittyvät kehityshankkeet on pysäytetty ja sitä kautta maksu- ja verotuloja jää keräämättä. Tällä on siis vaikutuksia liikenneturvallisuusmaksun kautta myös turvallisuustyön rahoitukseen.

Liikenneturvallisuuden kehitys ei kuitenkaan ole ollut erityisen suotuisaa tarkasteltuna viime vuosina. OTIn tilastoimien **tutkittujen kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien ja liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määrät ovat jopa kasvaneet.**

Liikennevahinkotilaston mukaan liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen lukumäärä vuonna 2018 oli 102 162 kappaletta eli lähes 5 000 enemmän kuin edellisenä vuonna. Henkilövahinkojenkin lukumäärä lisääntyi lähes 300:lla. Liikennevakuutuksesta maksetut korvaukset ovat olleet jatkuvasti kasvussa.

EU:n asettaman tavoitteen mukaan vuonna 2020 Suomessa saisi kuolla korkeintaan 136 henkilöä vuodessa. **Tästä tavoitteesta jäädään kauas.** Lisäksi liikenteessä vammautuu vakavasti arviolta noin 1000 henkilöä vuodessa, näistä suuri osa pyöräilijöitä. Entistä enemmän painopistettä tulisi siirtää

myös pyöräilijöiden turvallisuuden suuntaan ja tässä parempi tieto vakavista vammautumisista sekä niihin johtavista tekijöistä auttaisi. OTI onkin kehittänyt LVM:n toimeksiannosta uuden tiedonkeruumenetelmän vakavien vammautumisten tutkintaan. Menetelmä on otettu käyttöön vuoden 2020 alusta ja voimakkaassa kehitysvaiheessa. **Suuret leikkaukset rahoitukseen vaikuttaisivat mahdollisuuksiin ottaa uusi menetelmä suunnitellussa laajuudessa käyttöön.**

Tutkinnan avulla saadaan myös tietoa tieliikennelain muutosten vaikutuksista liikenne-turvallisuuteen. Tekeillä oleva liikenneturvallisuusstrategia hyödyntää tutkittua tietoa valmistelutyössään. Liikennejärjestelmä tulisiikin suunnitella niin, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä, tämä visio tulisi ottaa huomioon liikennejärjestelmä-suunnitelmassa. Kaiken kaikkiaan liikenneturvallisuustyössä olisi mahdollisuus hyödyntää tutkittua tietoa aiempaa paremmin ja tehdä päätökset parhaan mahdollisen tiedon varassa. Kuolemien ja loukkaantumisten yhteenlaskettu yhteiskuntataloudellinen kustannus oli 1,1 mrd € vuonna 2018 (www.liikennefakta.fi).

Rahoitettava toiminta Onnettomuustietoinstituutissa

Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyöstä vastaa vakuutus- ja korvaustoiminnasta riippumaton Onnettomuustietoinstituutti (OTI) ja sen toiminta perustuu lakisääteisiin tehtäviin, lähinnä tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toiminnan ylläpitämiseen ja kerätyn tiedon jakamiseen (Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016)).

Tutkijalautakunnat tutkivat kaikki Suomessa tapahtuvat kuolemaan johtaneet tie – ja maastoliikenneonnettomuudet sekä muita seurauksiltaan vakavia onnettomuuksia. Toimintaa on kehitetty entisestään valmistelemalla tutkintamenetelmä, jolla myös vakavaan vammaan johtaneista onnettomuuksista kerätään kattavasti tietoa. Menetelmä lisää vuosittain tutkintasuunnitelmaan sisältyvien tapausten lukumäärän viisinkertaiseksi aiempaan verrattuna. Lisäksi automatisoituva liikenne ja digitaalisen tiedon hyödyntäminen vaativat kehityspanoksia, jotta liikenteen muutosten turvallisuusvaikutuksista saadaan tietoa.

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien työ tuottaa laajan ja tärkeän tieto- ja tilastopohjan Suomen tieliikenteen turvallisuuden kehittämisen pohjaksi. Suomen virallinen tieliikenteen onnettomuustilasto perustuu poliisien ilmoituksiin, eikä sen perusteella määritetä kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien aiheuttajia. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että esimerkiksi onnettomuuksissa mukana olleiden kuorma-autojen osalta ei pystytä sanomaan, johtuuko Suomen verrattain korkea raskaan kaluston onnettomuuksien määrä kuorma-autoihin liittyvistä seikoista vai täysin muista tekijöistä.

Tutkijalautakuntatyön kautta tunnistetaan mm. turvalaitteiden käyttöön, osallisten terveydentilaan, päihteisiin tai onnettomuuksien taustoihin liittyviä ongelmia. Näitä tietoja ei saada tässä laajuudessa mistään muualta kuin tutkijalautakunta-aineistosta. **OTIn aineistojen pohjalta on viime vuosina julkaistu useita väitöskirja-artikkeleita ja tietoja käytetään jatkuvasti viranomaisten liikenneturvallisuustyössä.**

Onnettomuustietoinstituutilla ei ole tasetta ja rahoitus perustuu kokonaisuudessaan tieliikenteen turvallisuustoimintaan osoitettavaan valtionavustukseen, joten mahdolliset muutokset myönnettävässä valtionavustuksessa heijastuvat suoraan lakisääteisen toiminnan ylläpitämisen mahdollisuuksiin. Suuret heilahtelut jopa vaarantavat toiminnan jatkuvuuden. Siksi toivomme, että

olisi mahdollisuus saada pitkäaikainen ratkaisu rahoituskysymykseen. Toiminnan pitkäjänteinen suunnittelu on haastavaa nykyisellä järjestelmällä.

Kalle Parkkari

Liikenneturvallisuusjohtaja

Onnettomuustietoinstituutti (OTI)