

Liikennekäytöstä- poisto

**Selvitys rekisteröintisääntöjen
muutoksesta**

**Anna Saarlo
Seppo Lampinen**

Liikennekäytöstäpoisto

Selvitys rekisteröintisääntöjen muutoksesta

Anna Saarlo, Seppo Lampinen, YY-Optima Oy

ALKUSANAT

Liikennekäytöstäpoistolla tarkoitetaan Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstäpoistamista ja tämän tiedon merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin. Käytäntö tuli mahdolliseksi vuoden 2007 marraskuussa.

Uudistuksen tarkoituksena oli luoda kansalaisille yksinkertainen mahdollisuus ilmoittaa ajoneuvoliikennerekisteriin ajoneuvon väliaikaisesta käytöstä poistamisesta. Uudistuksella mahdollistettiin käytännössä ensimmäistä kertaa sekä ajoneuvoveron että pakollisen liikennevakuutusmaksun katkaiseminen samalla ilmoituksella. Aiemmin käytössä ollut mahdollisuus rekisteristä poistamiseen ei ollut kansalaisille taloudellisesti kannattavaa, etenkin lyhytaikaisissa poistoissa. Tämä johtui ennen kaikkea siitä, että aiemmin ajoneuvo tuli lähes poikkeuksetta esittää rekisteröintikatsastukseen ennen sen uudelleen rekisteröintiä. Uudistuksella tavoiteltiin siis ennen kaikkea prosessin yksinkertaisuutta autoilijalle. Uudistukseen oli jo alun perin tarkoitus liittää mahdollisuus sähköiseen asiointiin, mutta tämän toteuttaminen jouduttiin siirtämään myöhäisempään ajankohtaan.

Tämän tutkimuksen tavoitteena on ollut selvittää AKEn sidosryhmien sekä kansalaisten näkemyksiä uuden liikennekäytöstäpoistojärjestelmän toimivuudesta. Kansalaisten arviot kerättiin postikyselyä, joka suunnattiin ajoneuvon uuden menettelyn mukaisesti liikennekäytöstä poistaneille. Lisäksi on käsitelty liikennekäytöstäpoiston ja menettelyn väärinkäytösten määrää.

Liikennekäytöstäpoisto on ollut mahdollista vasta vuoden verran. Liikennekäytöstäpoistoa koskeneeseen prosessiin on kuitenkin kohdistunut muutospaineita jo ennen sen käyttöönottoa sekä käyttöönoton jälkeen. Muutospaineita on aiheuttanut muun muassa se, että vakuutusyhtiöt luopuivat omasta liikennevakuutuksiin liittyvästä seisonta-aikailmoituskäytännöstään ja ryhtyivät käyttämään liikennekäytöstäpoistosta saamaansa tietoa seisonta-ajan pohjana. Tämän vuoksi pidettiin tärkeänä selvittää, mitkä olisivat palvelun käyttäjien kannalta katsottuna kehittämisen liittyvät toiveet.

Eduskunta edellytti jo liikennekäytöstäpoistosta säätäessään sähköisten palveluiden toteuttamista. Myös saadun palautteen mukaan sähköisten palveluiden tulisi olla keihään kärkenä palvelua kehitettäessä. Sähköisten palveluiden kehittäminen onkin jo käynnissä Ajoneuvohallintokeskuksessa. Näiden käyttöönoton jälkeen on paikallaan arvioida muut kehittämis ehdotukset ja muutostarpeet uudelleen. Tavoitteena on kehittää palvelusta mahdollisimman toimiva kokonaisuus.

Selvityksen ohjausryhmän puheenjohtajana on toiminut yksikönpäällikkö Simo Karppinen ja jäsenenä kehityspäällikkö Erno Aholammi. Selvityksen ovat tehneet fil. lis. Anna Saarlo ja DI, VTM Seppo Lampinen YY-Optima Oy:stä.

Tutkimus kuuluu AKEn vuoden 2008 tutkimussuunnitelman mukaisiin tutkimuksiin.

Helsingissä, 9. joulukuuta 2008

Olli Lindroos

toimialajohtaja, rekisteröinti ja verotus
Ajoneuvohallintokeskus AKE

FÖRORD

Med avställning avses temporärt tagande ur bruk av en bil som är registrerad i Finland samt införande av denna information i fordonstrafikregistret. Detta förfarande blev möjligt i november 2007.

Reformens syfte var att skapa en enkel möjlighet för medborgarna att anmäla ett fordon temporära avställning till fordonsregistret. Med reformen blev det för första gången i praktiken möjligt att avbryta både fordonsskatten och den obligatoriska trafikförsäkringspremien med samma anmälan. Den tidigare möjligheten till avställning var inte ekonomiskt lönsam för medborgarna, i synnerhet inte vid kortvariga avställningar. Detta berodde framförallt på att ett fordon tidigare nästan utan undantag måste genomgå registreringsbesiktning före en förnyad registrering. Reformens syfte var framförallt att förenkla processen för bilägarna. Från början var avsikten att genom reformen ge möjligheter till elektronisk ärendehantering men genomförandet av denna möjlighet måste senareläggas.

Målet med denna undersökning var att utreda hur AKEs intressentgrupper och medborgarna ser på det nya avställningssystemets funktion. Medborgarnas bedömningar samlades in med en postenkät som riktades till personer som har utfört avställning enligt det nya förfarandet. Dessutom har antalet fall av missbruk av avställning och förfarande undersökts.

Avställning har varit möjlig endast under cirka ett år. Ändringstryck riktades mot avställningsprocessen redan innan processen togs i bruk och även senare. Bland annat har ändringstryck orsakats av att försäkringsbolagen upphörde med de egna förfarandena för stilleståndsansmälan i anslutning till trafikförsäkring och började utnyttja den mottagna informationen om avställning som grund för stilleståndsperioden. Därför ansågs det vara viktigt att utreda vilka önskemål om utveckling användarna av tjänsten har.

Riksdagen förutsatte redan vid lagstiftningen om avställning att elektroniska tjänster realiserats. Även den mottagna responsen visar att elektroniska tjänster borde ligga främst när tjänsten utvecklas. Utvecklingen av elektroniska tjänster pågår redan inom Fordonsförvaltningscentralen. Efter införandet av dessa bör de övriga utvecklingsförslagen och ändringsbehoven utvärderas på nytt. Målsättningen är att utveckla tjänsten till en så väl fungerande helhet som möjligt.

Ordförande i utredningens styrgrupp var enhetschef Simo Karppinen och medlem utvecklingschef Erno Aholammi. Utredningen utfördes av fil.lic. Anna Saarlo och dipl.ing., pol.mag. Seppo Lampinen vid YY-Optima Oy.

Undersökningen ingick i AKEs forskningsplan för 2008.

Helsingfors, den 9 december 2008

Olli Lindroos

sektorchef, registrering och beskattning
Fordonsförvaltningscentralen AKE

PREFACE

Decommissioning from traffic refers to the temporary decommissioning from traffic of a vehicle registered in Finland and the entry of this data into the AKE Vehicular and Driver Data Register. This practice was enabled in November 2007.

The purpose of the new rule was to provide Finns with the possibility to make a notification of the temporary decommissioning of a vehicle to the Vehicular and Driver Data Register using a simple procedure. In practice, this was the first procedure that enables interrupting both the vehicle tax and mandatory road risk insurance payments with one notification. The previous practice of decommissioning was not economically feasible, in particular with short-term decommissioning. This was mainly because of the rule that the vehicle almost always had to undergo the registration inspection before re-registration. The main goal of the new rule was to make the process simple for car owners. According to the initial plans, also electronic transactions were to be enabled with the new procedure, but this had to be postponed.

The goal of this study was to survey the views of AKE's stakeholders and other Finns on the functionality of the new decommissioning system. The survey was conducted in the form of a mail survey targeted at people who had decommissioned their vehicle using the new procedure. Furthermore, the study addressed the number of decommissionings and cases of abusing the system.

Decommissioning of a vehicle from traffic has only been possible for a year. However, there were pressures to alter the decommissioning process even before its introduction, and they continued after its implementation. One reason for the change pressures is the point that insurance companies gave up their period of non-use notification procedure for motor insurance, as they started to use the decommissioning report data as the basis for their non-use period definition. Consequently, the need arose to survey the users' wishes for service development.

The implementation of electronic service was a prerequisite set by the Parliament upon passing the new vehicle decommissioning procedure. The gained feedback also indicates that electronic services should be the spearhead in service development. The Finnish Vehicle Administration has already initiated electronic service development. Once the electronic services are operational, it will be the time to review further development suggestions and change needs. The goal is to develop the service into an ideally functional entity.

The chairperson for the study steering group was Head of Unit Simo Karppinen, and the group included Development Manager Erno Aholammi. The study was conducted by Anna Saarlo (PhL) and Seppo Lampinen (M.Sc./Eng., M.Soc.Sci.) from YY-Optima Oy.

The study is part of AKE's research in compliance with its 2008 research plan.

Helsinki, 9 December 2008

Olli Lindroos

Director of Registration and Taxation Branch
Vehicle Administration

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Johdanto	1
2	Kyselytutkimus	3
2.1	Kyselytutkimuksen suorittaminen	3
2.2	Kyselytutkimuksen tulokset.....	3
2.2.1	Tiedonsaanti uusista menettelytavoista.....	3
2.2.2	Käytöstäpoistoa koskevan ilmoituksen teko.....	6
2.2.3	Arvio uusista menettelytavoista kokonaisuutena	11
2.2.4	Liikennekäytöstäpoisto ja romupoisto.....	11
2.2.5	Muita vastaajien kommentteja	12
2.3	Vastaajien taustatiedot	13
3	Asiantuntijahaastattelujen tulokset.....	14
3.1	Haastattelujen suorittaminen	14
3.2	Haastattelujen tulokset	14
3.2.1	Muutoksen tarpeellisuus	14
3.2.2	Menettelyyn liittyviä hyviä ja huonoja puolia.....	14
3.2.3	Arviot viestinnän onnistumisesta.....	15
3.2.4	Haastatteluissa esiin tulleita kehittämis ehdotuksia	15
3.2.5	Muita näkökulmia liikennekäytöstäpoistoon	16
4	Liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen luvaton käyttö	18
5	Johtopäätökset	19
	Liite 1: Haastatellut asiantuntijat.....	21
	Liite 2: Kyselylomake.....	22

TIIVISTELMÄ

Liikennekäytöstäpoistolla tarkoitetaan Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstäpoistamista ja tämän tiedon merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin. Liikennekäytöstäpoistetusta ajoneuvosta ei peritä poiston ajalta ajoneuvoveroa eikä pakollista liikennevakuutusmaksua. Ajoneuvon on voinut poistaa tilapäisesti liikennekäytöstä marraskuusta 2007 alkaen.

Selvityksen tavoitteena on ollut selvittää AKEn eri sidosryhmien sekä kansalaisten näkemyksiä uuden järjestelmän toimivuudesta. Lisäksi on käsitelty liikennekäytöstäpoiston ja menettelyn väärinkäytösten määrää.

Tutkimusmenetelminä on käytetty liikennekäytöstäpoistoon liittyvien AKEn sidosryhmien edustajien haastattelua, AKEn asiantuntijoiden haastattelua sekä postikyselyä, joka suunnattiin tuhannelle ajoneuvon uuden menettelyn mukaisesti liikennekäytöstä poistaneelle henkilölle. Postikyselyn vastauksia saatiin 274.

Kyselytutkimuksessa 84 % vastaajista piti käytöstäpoiston menettelytapoja kokonaisuutena erittäin tai melko onnistuneina. Vastaajat ovat siis kokonaisuutena tyytyväisiä muutokseen. Vastanneista kaksi kolmasosaa oli sitä mieltä, että uusista menettelytavoista on tiedotettu riittävästi, ja 84 % piti käytöstäpoistosta saamaansa tietoa selkeänä ja riittävänä.

Hyvin suuri osa vastaajista (92 %) oli sitä mieltä, että ilmoitus oli helppo tehdä. Noin 80 % vastaajista teki ilmoituksen käytöstäpoistosta katsastustoimipaikalla. Lähes kaikki vastaajat (94 %) olivat sitä mieltä, että henkilö, jonka kanssa asioidi, tunsu hyvin käytöstä poiston menettelytavat.

Sekä kyselytutkimuksessa että asiantuntijoiden haastattelussa tuli vahvasti esiin asiakkaan näkökulmasta kaksi kehittämissuositusta, sähköisen asioinnin mahdollisuus ja määräaikaisen liikennekäytöstä poiston mahdollisuus. Sähköiset rekisteröintipalvelut pyritään toteuttamaan mahdollisimman nopeasti. AKE olettaa, että sähköisen rekisteröinnin myötä määräaikais- ja etukäteisilmoitusten tarve tulee merkittävästi vähenemään.

Kolmantena kehittämissuosituksena tuli postikyselyssä esiin mahdollisuus tehdä ilmoitus muunakin kuin samana päivänä, jolloin ajoneuvo poistetaan liikennekäytöstä tai otetaan taas liikennekäyttöön.

Asiantuntijahaastatteluissa tuli esille lisäksi muita kehittämissuoksia, jotka liittyvät toisaalta rekisterijärjestelmän ja vakuutusten hallintaan (enimmäisai-ka liikennekäytöstä poistolle; katsastusvaatimus käyttöön otettavalle ajoneuvolle) ja toisaalta järjestelmän selkeyteen ja ”perusteltavuuteen” (moottoripyörien liittäminen järjestelmään; tiedottamisen jatkaminen).

Selvityksessä esiin tulleiden kehittämissuositusten toteuttamiskelpoisuutta ei ole arvioitu tämän työn yhteydessä.

AKEn kehittämismahdollisuudet verotuspäätösprosessissa tulisi selvittää erikseen. Tässä selvityksessä tuli selvästi esiin, että valmistelu vaatii huomattavan määrän AKEn henkilöresursseja.

SAMMANFATTNING

Med avställning avses temporärt tagande ur bruk av en bil som är registrerad i Finland samt införande av denna information i fordonstrafikregistret. För ett avställt fordon uppbärs ingen fordonsskatt och ingen obligatorisk trafikförsäkringspremie under avställningstiden. Temporär avställning av ett fordon har varit möjlig från och med november 2007.

Målet med undersökningen var att utreda hur AKEs intressentgrupper och medborgarna ser på det nya systemets funktion. Dessutom undersöktes antalet fall av missbruk avseende avställning och förfarande.

Som undersökningsförfarande användes intervjuer med representanter för AKEs intressentgrupper i anslutning till avställning, intervjuer med AKEs experter samt en postenkät som riktades till tusen personer som har utfört avställning av fordon enligt det nya förfarandet. Postenkäten besvarades av 274 personer.

Avställningsförfarandet ansågs i sin helhet vara mycket eller rätt lyckat enligt 84 % av de personer som besvarade enkäten. Svararna var alltså som helhet sett nöjda med ändringen. Av de personer som svarade ansåg två tredjedelar att informationen om de nya förfaringssätten har varit tillräcklig och 84 % ansåg att informationen om avställningen var tydlig och tillräcklig.

En mycket stor andel av de som svarade (92 %) ansåg att anmälan var lätt att göra. Cirka 80 % av de svarande gjorde avställningsanmälan på ett besiktningställe. Nästan alla de som svarade (94 %) ansåg att den person som hanterade ärendet var väl insatt i avställningsförfarandesätten.

Både i enkäten och vid intervjuerna med experterna framkom starkt betonat två utvecklingsförslag som är viktiga för kunden, nämligen möjlighet till elektronisk ärendehantering och möjlighet till avställning under en bestämd tidsperiod. Syftet är att införa de elektroniska registreringstjänsterna så fort som möjligt. AKE antar att behovet av visstids- och förhandsanmälningar kommer att minska betydligt när den elektroniska registreringen införs.

Som tredje utvecklingsförslag framfördes via postenkäten en möjlighet att göra anmälan en annan dag än den dag då avställningen eller påställningen av fordonet sker.

Vid intervjuerna med experter framfördes dessutom andra utvecklingsförslag som avsåg å ena sidan hanteringen av registersystemet och försäkringarna (maximal tid för avställning; besiktningsskrav vid påställning av ett fordon) och å andra sidan systemets tydlighet och "motiverbarhet" (införande av motorcyklar i systemet; fortsatt information).

Genomförbarheten hos de utvecklingsförslag som framkom i utredningen har inte bedömts inom ramen för detta arbete.

AKEs utvecklingsmöjligheter med avseende på beskattningsbeslutsprocessen bör utredas separat. I denna utredning framkom tydligt att beredningen kräver en ansevärd mängd personresurser hos AKE.

ABSTRACT

Decommissioning from traffic refers to the temporary decommissioning from traffic of a vehicle registered in Finland and the entry of this data into the AKE Vehicular and Driver Data Register. No vehicle tax or mandatory road risk insurance payment is charged for a vehicle decommissioned from traffic for the period of decommissioning. Temporary decommissioning of a vehicle from traffic has been possible since November 2007.

The purpose of the study was to explore the views of AKE's stakeholders and other Finns on the functionality of the new system. Furthermore, the study addressed the number of decommissionings and cases of abusing the system.

The research methods comprised interviews with AKE stakeholders involved in the vehicle decommissioning procedure, interviews with AKE experts, as well as a postal questionnaire sent to one thousand people who had utilised the new procedure to decommission their vehicle from traffic. A total of 274 postal questionnaires were completed.

In the postal questionnaire, 84% of the respondents rated the decommissioning procedure very successful or quite successful as a whole. This indicates that, in general, the respondents were pleased with the change. Two thirds of the respondents found the information distribution on the new procedure sufficient, and 84% found the information clear and sufficient.

The very clear majority of the respondents (92%) found the notification easy to make. Approximately 80% of the respondents made the decommissioning notification at a vehicle inspection station. Nearly all respondents (94%) believed that the person handling the notification reception was well familiarised with the decommissioning procedure.

Both the questionnaire and expert interviews strongly pointed out two development suggestions based on the customer's viewpoint: electronic service and the possibility for fixed-term decommissioning. Electronic registration services are to be implemented as soon as possible. AKE assumes that electronic registration will significantly reduce the need for fixed-term and advance notifications.

The third development suggestion that came up in the study was the possibility to make the notification at other times and not only on the date of decommissioning or recommissioning of the vehicle.

In addition, further development suggestions were expressed in the expert interviews. These were related to the management of the register system and insurances (maximum time for decommissioning; inspection requirement for recommissioned vehicles), as well as to the clarity of the system and "solid argumentation" (including motorcycles in the system; continued information distribution).

This study did not include an assessment of the feasibility of these suggestions for implementation.

AKE's possibilities to be involved in the taxation decision process development should be investigated separately. This study clearly indicated that the preparation will require significant employee resources from AKE.

1 Johdanto

Liikennekäytöstäpoistolla tarkoitetaan Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstäpoistamista ja tämän tiedon merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin. Liikennekäytöstäpoistetusta ajoneuvosta ei peritä poiston ajalta ajoneuvoveroa eikä pakollista liikennevakuutusmaksua. Ajoneuvon on voinut poistaa tilapäisesti liikennekäytöstä marraskuusta 2007 alkaen.

Ajoneuvon lopullisen poiston voi tehdä vain romutustodistuksella. Lopullisesti poistettua ajoneuvoa ei voi ottaa enää liikennekäyttöön.

Seisonta-aikailmoituksia ei ole otettu vastaan vakuutusyhtiöissä marraskuun 2007 jälkeen. Muutoksen toteuttivat kaikki vakuutusyhtiöt yhtä aikaa AKE:n järjestelmämuutosten yhteydessä.

Selvityksen tavoitteena on ollut selvittää AKE:n eri sidosryhmien sekä kansalaisten näkemyksiä uuden järjestelmän toimivuudesta. Lisäksi on käsitelty liikennekäytöstäpoiston ja menettelyn väärinkäytösten määrää.

Tutkimusmenetelminä on käytetty liikennekäytöstäpoistoon liittyvien AKE:n sidosryhmien edustajien haastattelua, AKE:n asiantuntijoiden haastattelua sekä postikyselyä, joka suunnattiin ajoneuvon uuden menettelyn mukaisesti liikennekäytöstä poistaneille.

Liikennekäytöstäpoisto

Marraskuussa 2007 otettiin käyttöön uusi rekisteröintipalvelu liikennekäytöstäpoisto, joka korvasi entisen rekisteristä poiston. Liikennekäytöstäpoisto on kansalaisille kevyempi menettelytapa kuin aiemmin käytössä ollut rekisteristä poisto. Liikennekäytöstäpoiston yhteydessä ei ole kilpien palautusvelvollisuutta autojen osalta, eikä liikennekäyttöön otto vaadi rekisteröintikatsastusta. Erityisesti rekisteröintikatsastukseen liittyvä maksu on saanut asiakkaat tekemään ajoneuvon lyhytaikaisesta käyttämättömyydestä mieluummin seisonta-aikailmoituksen vakuutusyhtiöön sen sijaan, että autolle olisi tehty rekisteristä poisto.

Liikennekäytöstäpoisto katkaisee ajoneuvoveron käyttämättömyysajalta. Poistosta lähtee tieto vakuutusyhtiöön, joka joko passivoi tai päättää ajoneuvoon liittyvät liikenne- ja muut vakuutusmaksut. Ainoastaan kilpien palauttaminen katkaisee kaikki ajoneuvon liittyvät vakuutukset kokonaan.

Vakuutusyhtiöiden tarjoamaa seisonta-aikapalvelua ja ajoneuvolaissa säädettyä liikennekäytöstäpoistoa ei tule sekoittaa toisiinsa. Ajoneuvolain uudistuksen yhteydessä vakuutusyhtiöt päättivät luopua omista seisonta-aikapalveluistaan. Uudistuksen myötä vakuutusyhtiöt siirtyivät käyttämään seisonstavakuutuksen pohjana tietoa, jonka he saavat ajoneuvolle tehdystä liikennekäytöstä poistosta. Yhtiöiden päätös perustui ainakin osaksi siihen, että yhtiöt eivät pitäneet saamiaan puhelinilmoituksia riittävän luotettavina. AKE:n ja lainsäädännön puolesta vakuutusyhtiöt voisivat edelleenkin ottaa vastaan seisonta-aikailmoituksia, joilla ei tosin olisi samoja verovaikutuksia kuin liikennekäytöstä poistolla.

Rekisteri-ilmoituksen liikennekäytöstä poistosta voi tehdä joko ajoneuvon omistaja tai haltija. Ilmoitus tehdään ajoneuvon voimassaolevan rekisteröintitodistuksen ilmoitus- ja teknisellä osalla joko katsastustoimipaikalla tai ajoneuvon vakuutusyhtiössä. Jos omistaja tai haltija ei itse pääse paikalle, hän voi valtakirjalla valtuuttaa asiamiehen hoitamaan rekisteröinnin puolestaan. Asiamies voi toimittaa omistajan tai haltijan valmiiksi allekirjoittaman rekisteri-ilmoituksen rekisteröintitoimipisteeseen ilman valtakirjaakin. Rekisteri-ilmoituksella tieto ajoneuvon liikennekäytöstä poistosta viedään viralliseen rekisteriin, joten ilmoituksen luotettavuus varmistetaan eri tavalla kuin esimerkiksi seisonta-aikailmoituksessa, jonka on voinut tehdä puhelimitsekin. Rekisteri-ilmoituksella on myös suorat vaikutukset ajoneuvoveroon ja liikennevakuutusmaksuun, joten ilmoituksen luotettavuus ja tekijä on rekisteröinnin yhteydessä varmistettava. Liikennekäytöstä poistosta tulostuu uusi rekisteröintitodistus, jossa on tieto poistosta. Jos ajoneuvoa käytetään liikennekäytöstäpoiston aikana, käytöstä rangaistaan ankarilla veroseuraamuksilla, korotetuilla vakuutusmaksuilla, rikesakolla ja poliisi estää auton käytön poistamalla rekisterikilvet ja rekisteröintitodistuksen.

Ajoneuvolain 66 c §:n mukaan liikennekäytöstä poistoa koskeva ilmoitus on tehtävä sinä päivänä, jona ajoneuvon käyttö liikenteessä lopetetaan. Ajoneuvo merkitään rekisteriin liikennekäytöstä poistetuksi ilmoituksen tekopäivästä. Ilmoitus on voimassa toistaiseksi. Ajoneuvon liikennekäyttöön otosta on tehtävä uusi rekisteri-ilmoitus.

Liikennekäytöstäpoiston ja liikennekäyttöönoton määrät

Lain voimaantulon jälkeen vuoden 2007 kahden viimeisen kuukauden aikana liikennekäytöstä poistettiin 91 210 ajoneuvoa, liikennekäyttöön otettiin 4 860 ajoneuvoa ja lopullisia poistoja tehtiin 3 534.

Vuoden 2008 tammi-syyskuussa tehtiin yhteensä 254 778 poistoa. Näistä henkilöautoja oli 193 345. Liikennekäyttöönnotolle vastaavat luvut ovat 119 165 ja 92 072.

Lopullisia poistoja tehtiin vuoden 2008 tammi-syyskuussa yhteensä 32 436.

2 Kyselytutkimus

2.1 Kyselytutkimuksen suorittaminen

Ajoneuvon liikennekäytöstä poistoa käsitellyt kyselytutkimus tehtiin elosyyskuussa 2008 (kyselylomake: liite 2).

Kyselyn otos oli 1.000 henkilöä. Näistä oli 250 marraskuussa 2007 poiston tehneitä, samoin 250 joulukuussa. Tammi-toukokuussa 2008 poiston tehneitä poimittiin otantaan 100 per kuukausi. Otos perustui satunnaisotantaan.

Kyselyyn saatiin 274 vastausta. Vastaajien taustatiedot on esitetty luvussa 2.3.

2.2 Kyselytutkimuksen tulokset

2.2.1 Tiedonsaanti uusista menettelytavoista

Vastaajista runsaat puolet ovat saaneet tiedon uusista menettelytavoista vakuutusyhtiöstä tai katsastustoimipaikoilta.

	Kaikki N = 222	Miehet N = 167	Naiset N = 55
Vakuutusyhtiöstä	34 %	32 %	40 %
Katsastustoimipaikasta	28 %	29 %	25 %
AKEn www-sivuilta	9 %	9 %	7 %
Tuttavalta	17 %	17 %	18 %
Muualta	12 %	13 %	9 %

AKEn www-sivujen osuus tiedonlähteenä on pieni: kaikista vastaajista alle kymmenesosa saaneensa tiedon sieltä. Kaikkein pienin osuus oli Etelä-Suomen ja Länsi-Suomen läänin alueella, vain 6 %.

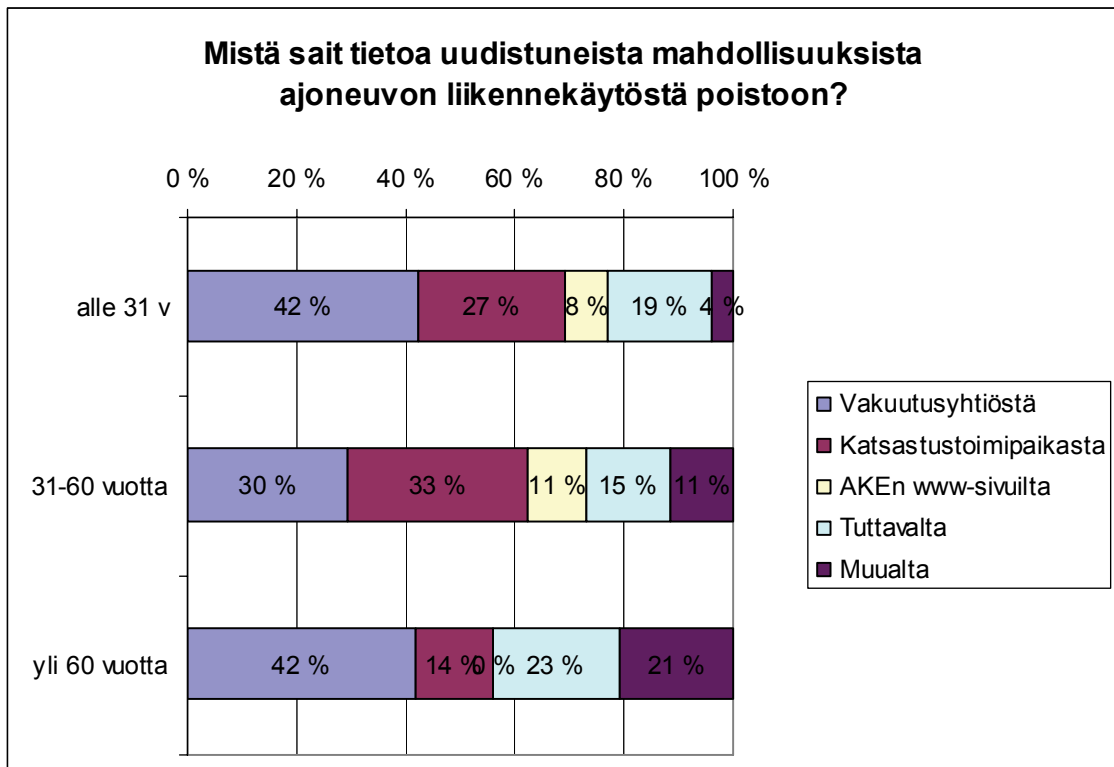
”Muualta” -vastanneet mainitsivat tiedon lähteinään sanomalehdet, aikakauslehdet, radion ja television sekä automyyjän.

Vastaajista kaksi kolmasosaa oli sitä mieltä, että uusista menettelytavoista on tiedotettu riittävästi. Neljä viidesosaa vastasi myöntävästi kysymykseen, oliko oikea ja ajan tasalla oleva tieto helppo löytää. Tiedottamista riittämättömänä pitäneet esittivät muun muassa seuraavia ehdotuksia ja kommentteja:

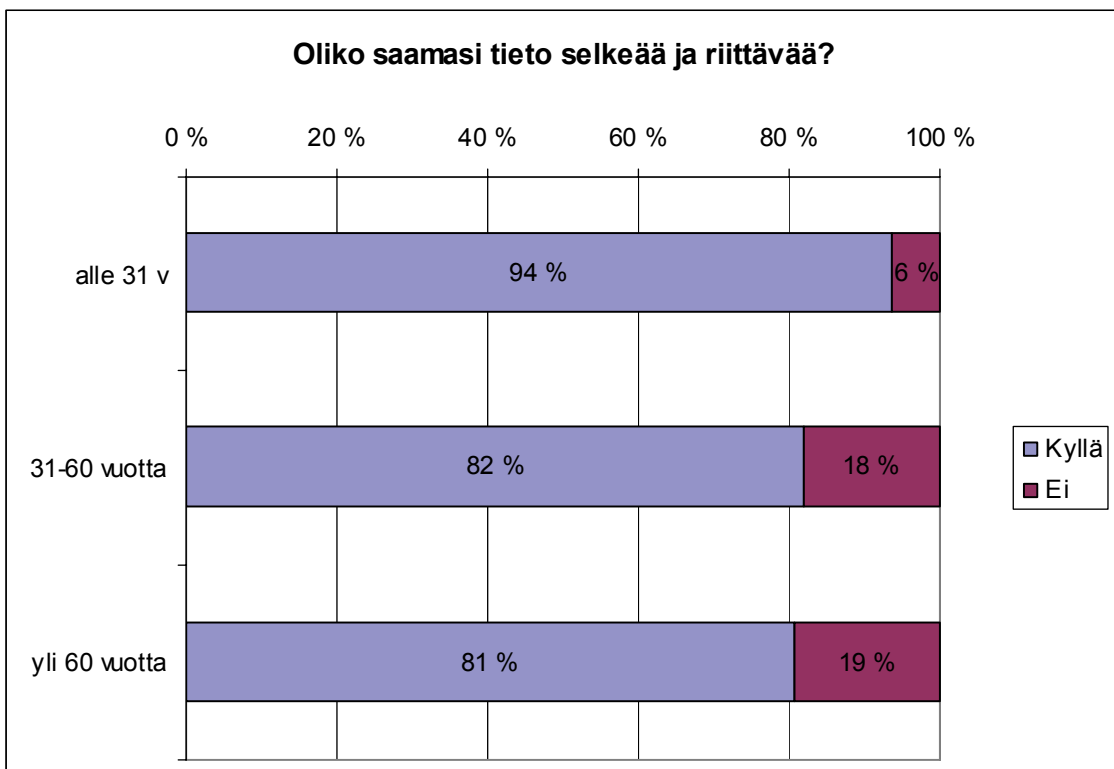
”Pieni artikkeli moottorilehdissä”

”Enemmän infoa esim. katsastustoimistoihin ja poliisin yleisötiloihin”

”Monen näköistä tietoa liikkui suusta suuhun”



Saamaansa tietoa piti 84 % selkeänä ja riittävänä, nuorimmista vastaajista lähes kaikki.



Tiedon selkeyteen ja riittävyteen kriittisesti suhtautunut kuudesosa vastaajista esitti muun muassa seuraavia kommentteja:

"Selkeämpää miten poisto tehdään (miksi pitää konkreettisesti mennä paikan päälle)"

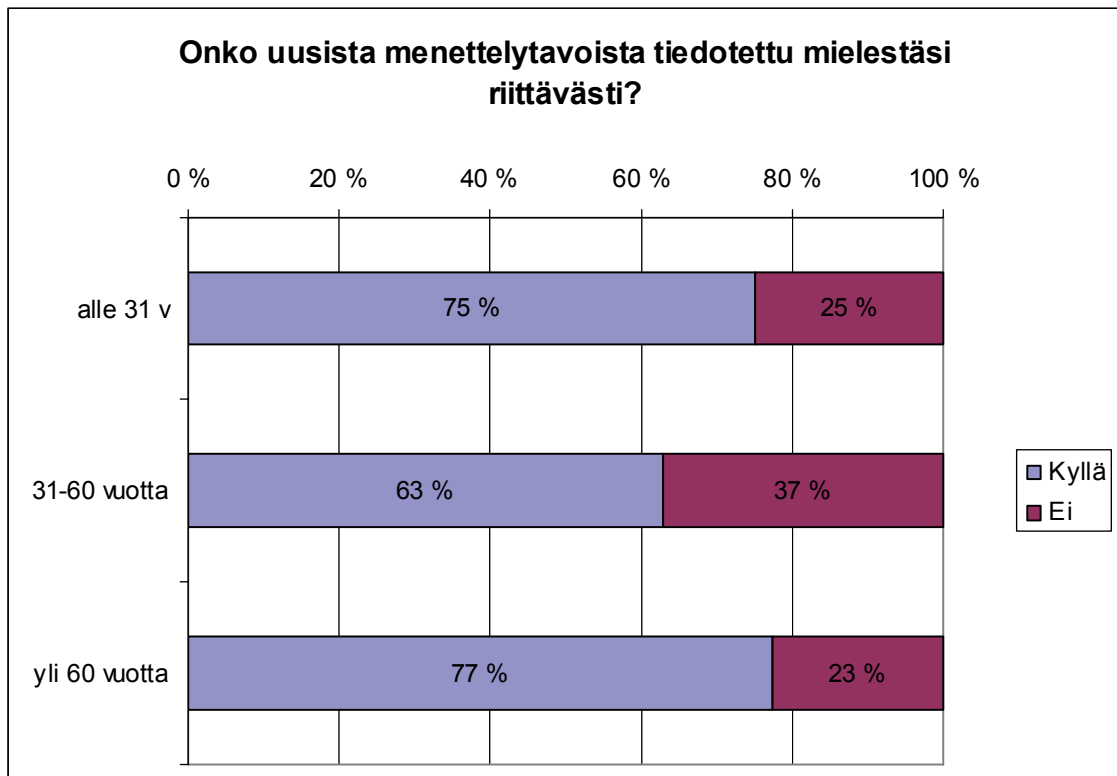
"AKE:n katsastuskonttoreissa jaossa oleva tiedote vaikeatajuinen"

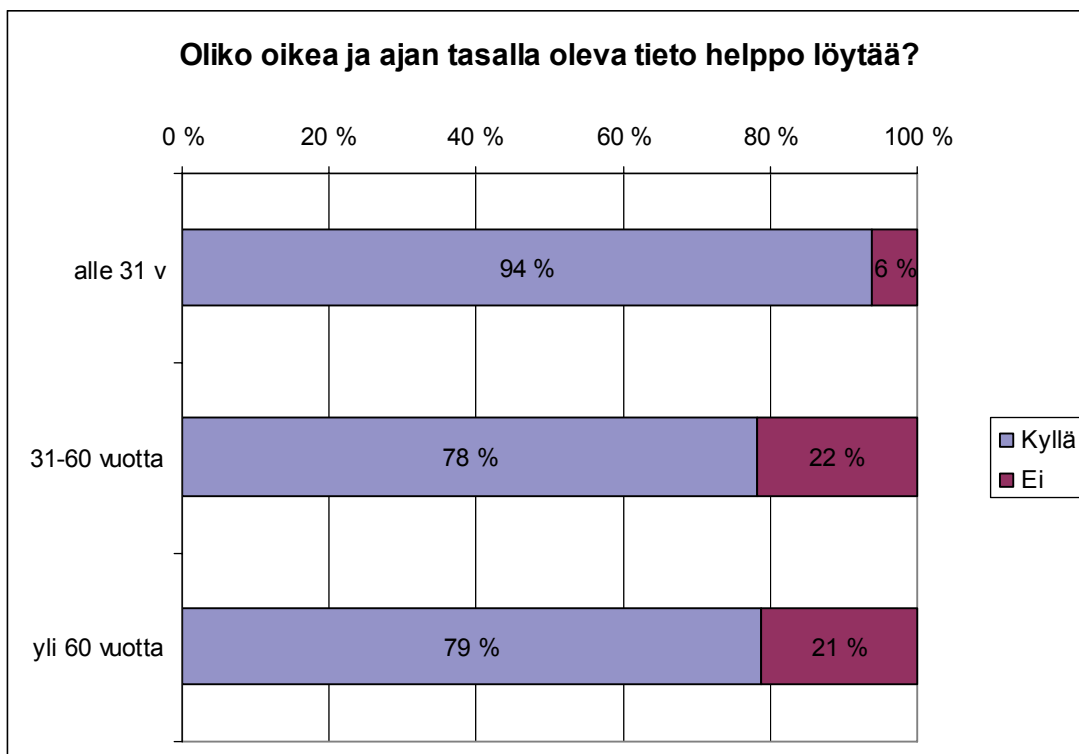
"Rekisteristäpoisto ja romutus?"

Tiedon saantia sekä tiedon selkeyttä ja riittävyttä koskevien kysymysten kohdalla miesten ja naisten vastaukset eivät poikenneet merkittävästi toisistaan.

Nuorimmassa vastaajaryhmässä (alle 30-vuotiaat) AKE:n www-sivujen osuus tiedon lähteenä sama kuin kaikilla vastaajilla, alle 10 %. Vanhimmassa ryhmässä (yli 60-vuotiaat) yksikään vastaajista ei ilmoittanut saaneensa tietoja AKE:n www-sivuilta. Vanhimpien ryhmässä "muiden" tietolähteiden osuus oli selvästi suurempi kuin nuoremmilla vastaajilla.

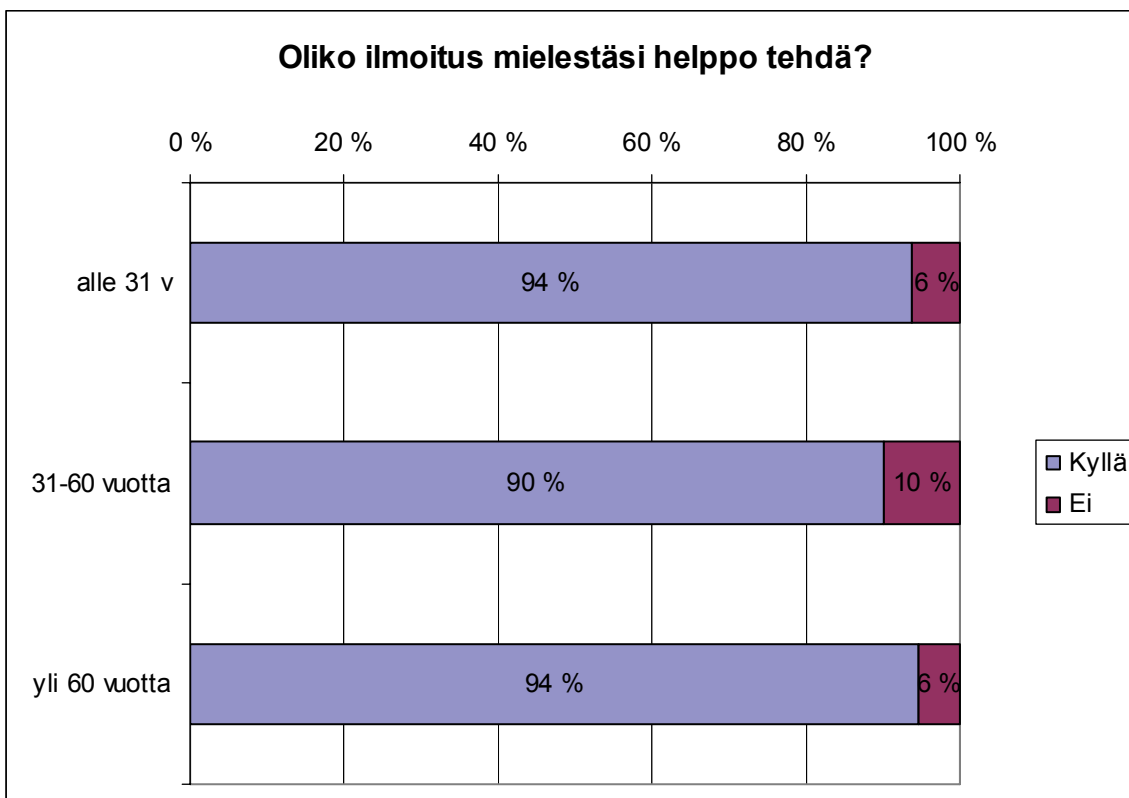
Nuorimmassa vastaajaryhmässä piti kaikkia vastaajia suurempi osuus tiedottamista riittävänä (75 %) ja oikean ja ajantasaisen tiedon löytämistä helppona (94 %). Vanhin ryhmä vastaajista ei poikennut tässä suhteessa "keski-ikäisistä" (31–60 vuotta).





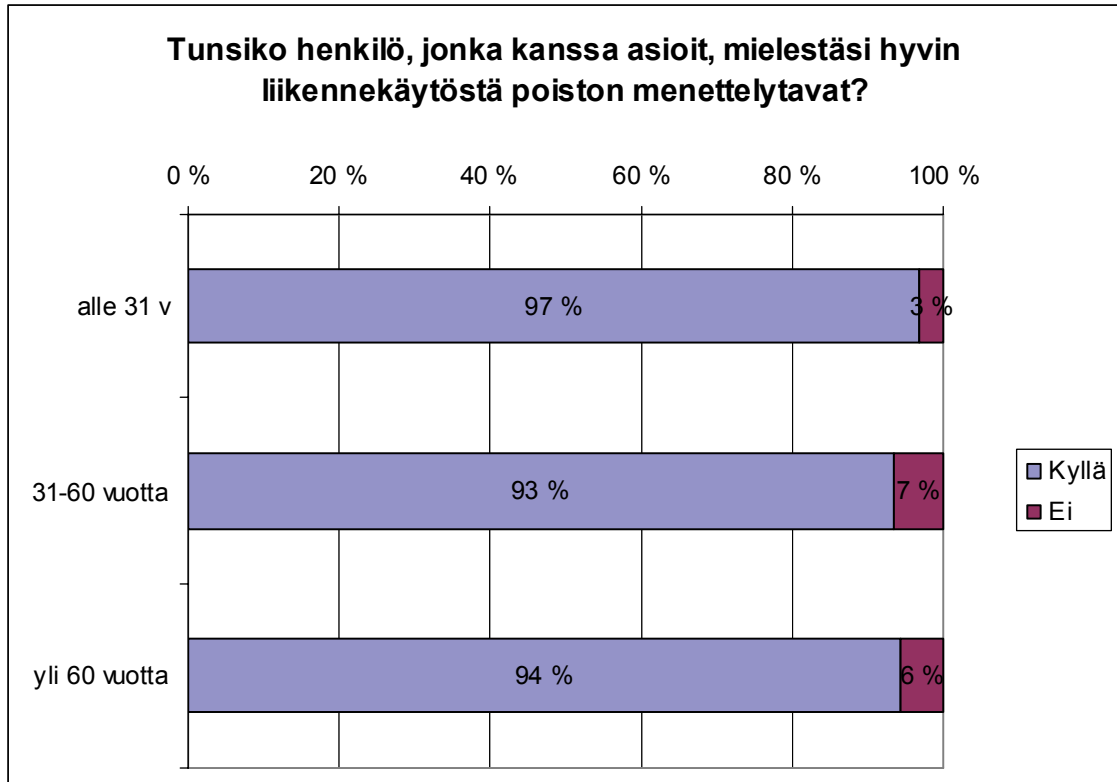
2.2.2 Käytöstäpoistoa koskevan ilmoituksen teko

Hyvin suuri enemmistö vastaajista (92 %) oli sitä mieltä, että ilmoitus oli helppo tehdä.



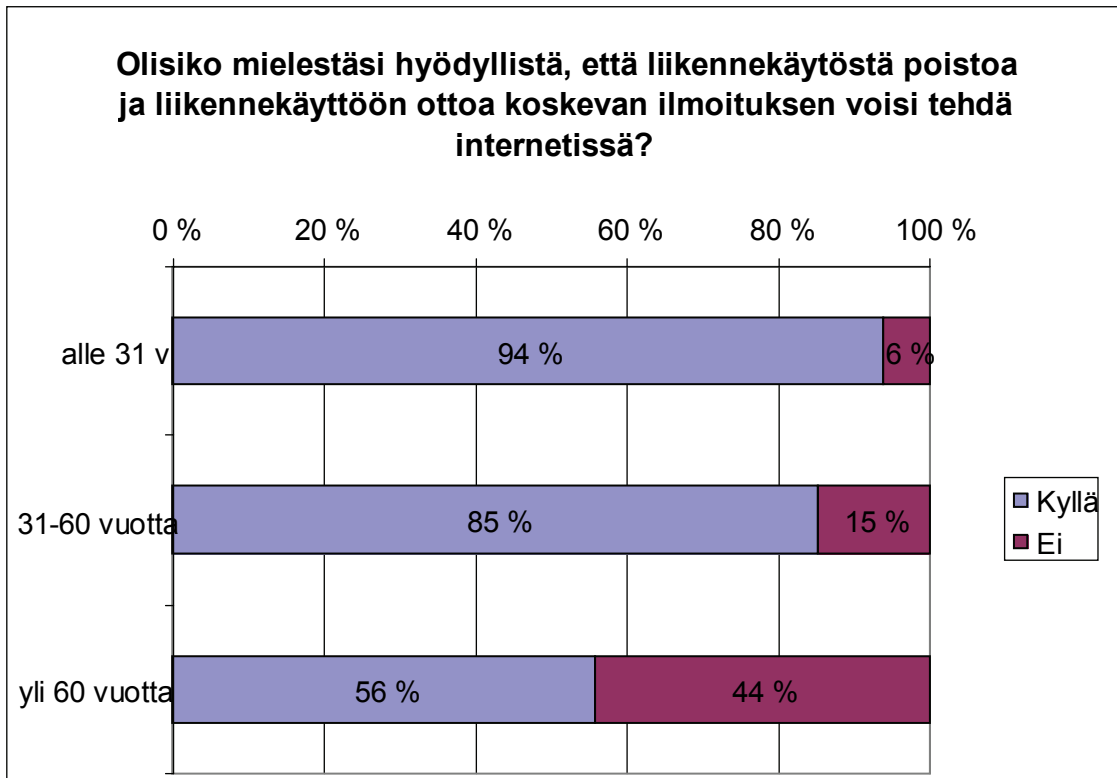
Vastaajista neljä viidesosaa teki ilmoituksen käytöstäpoistosta katsastustoimipaikalla. Naisista hieman suurempi osuus teki ilmoituksen vakuutusyhtiössä.

Lähes kaikki vastaajat (94 %) olivat sitä mieltä, että henkilö, jonka kanssa asioi, tunsi hyvin käytöstä poiston menettelytavat.

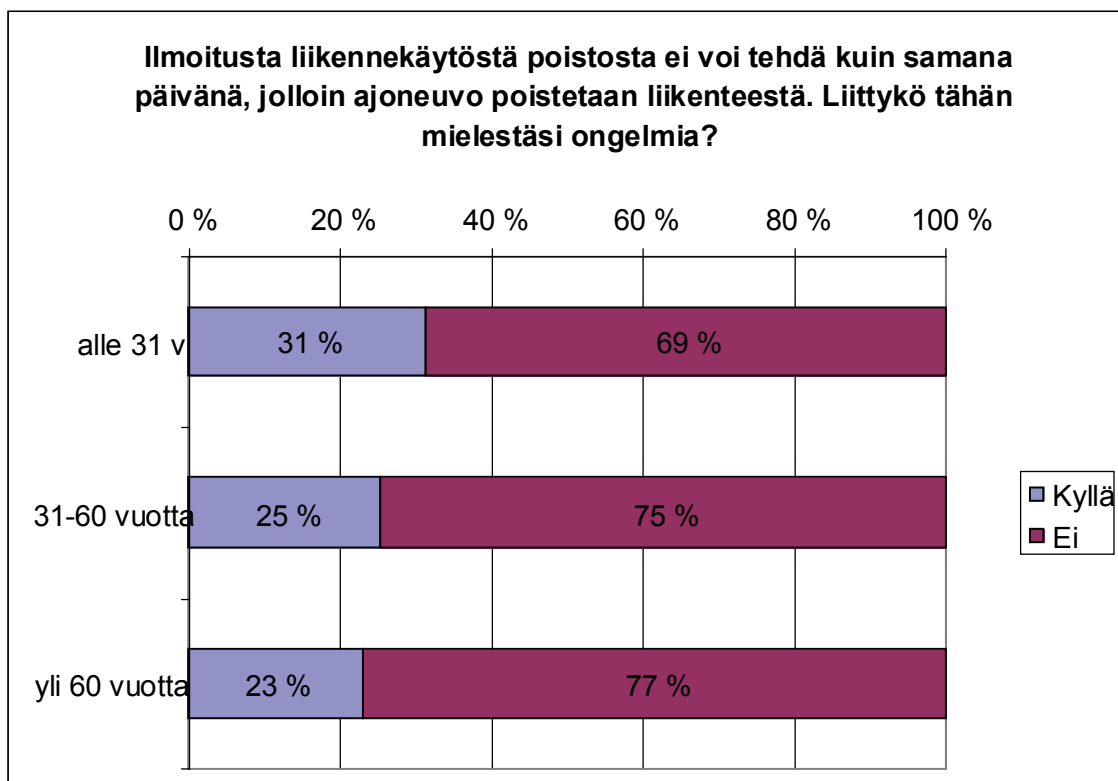


Neljä viidesosa vastaajista oli sitä mieltä, että olisi hyödyllistä, jos ilmoituksen voisi tehdä internetissä. Tästä huolimatta lähes 90 %:n mielestä toimipaikkoja, joissa ilmoituksen voi tehdä, on riittävästi.

Internetin käyttömahdollisuutta koskevissa vastauksissa ikäluokkien erot ovat huomattavat: internetin käyttö ei ole vanhimmassa ikäluokassa samalla tavoin yleistä kuin nuorempien kohdalla. Sen vuoksi toimipisteiden riittävyyttä on arvioitava jatkossa myös nykyisen käytännön eli henkilökohtaisen käynnin pohjalta.



Ilmoituksen liikennekäytöstä poistosta voi tehdä vain samana päivänä, jolloin ajoneuvo poistetaan liikenteestä. Vastaavasti käyttöönottoilmoituksen voi tehdä vain samana päivänä, jolloin ajoneuvo otetaan uudelleen käyttöön. Vastaajista neljännes ilmoitti, että tästä aiheutuu ongelmia.



Kyselyssä tuotiin esiin muun muassa seuraavanlaisia ongelmia:

Autoa ei saa nykyisin käyttöön pe klo 16 ja ma klo 8.00 välillä. Aiemmin vakuutusyhtiöillä oli puhelin vastaaja, johon saattoi soittaa vaikka klo 02.00 ja saada seisonta-aika katkaistua. Ilmoitus tulee voida tehdä muullakin tavalla kuin käymällä konttorilla. Nykyinen menettelmähän on paluuta tsaarin aikaan ja selkeä huononnut aiempaan menettelytapaan.

Viikonloput varsinkin harrasteautojen osalta ennen riitti käynti tietokoneella, ja voi lähteä koeajolle.

Kesäauton katsastus keväällä, ensin pitää käydä konttorilla papereiden kanssa ja sitten vasta katsastus.

Teimme ajoneuvosta kaupat (ei ajokuntoinen) illalla klo 22.00. Seuraavana päivänä heti liikennepoisto, seuraus 20e käyttömaksu 2h omistuksesta. Rosvoust! Pitäisi olla edes 1 vrk aikaa hoitaa veloitusta.

Saattaa olla vaikeuksia päästä juuri kyseisenä päivänä tekemään ilmoitusta, pitkät etäisyydet syrjäseudulla.

Tällä hetkellä voi ajaa ko. ajoneuvolla ilmoittamaan poiston, mutta käyttöönottoa ei voi vaan pitäisi käyttää jotain muuta kulkupeliä (taxi, bussi tms.) Hankalaa...

Katsastustoimipaikkojen ja vakuutusyhtiöiden rajoitetut aukioloajat esim. monet autokaupat ja hinaukset tehdään iltaisin ja viikonloppuisin

Jos ajoneuvo on eri paikkakunnalla ja jos on viikonloppu kun "virastot" on kiinni. En myöskään omista internettiä.

Kaupanteko tapahtuu usein kotona ja iltaisin, vakuutusyhtiön konttorit kaukana kaupungissa ja jo illalla kiinni

Parin päivän marginaali. Autoni laitan liikennekuntoon yleensä viikonvaihteessa.

Kun samaan aikaan laittaa toisen auton pois ja toisen käyttöön vakuutuksen siirtäminen

Kun asun maalla vaatii 2. auton, jolla mennä "tekemään"

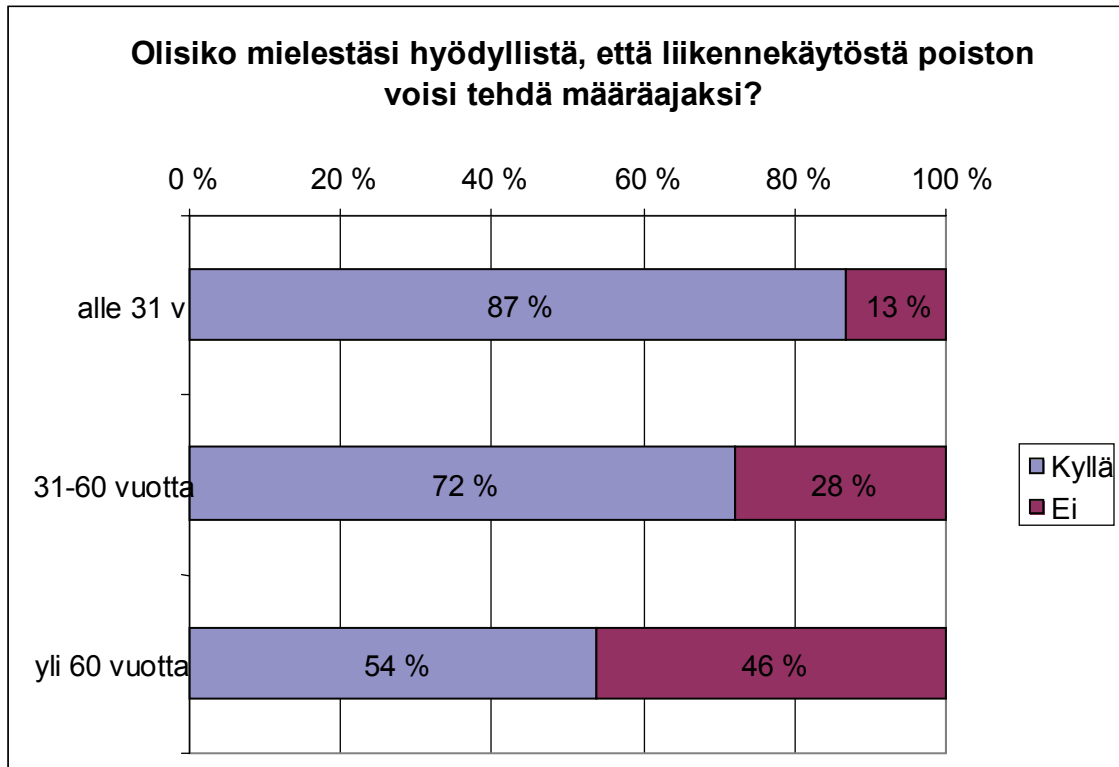
Samana päivänä ei ehkä ehdi tehdä ilmoitusta jolloin autoa tarvitsisi

Onko aina mahdollista tehdä ko. päivänä? Varsinkin jos päivä on etukäteen tiedossa mielelläni hoitaisin sen ennakoon.

Asun kaukana ilmoituspaikasta, edellyttää eri reissua

Toimipisteet avoinna vain arkisin

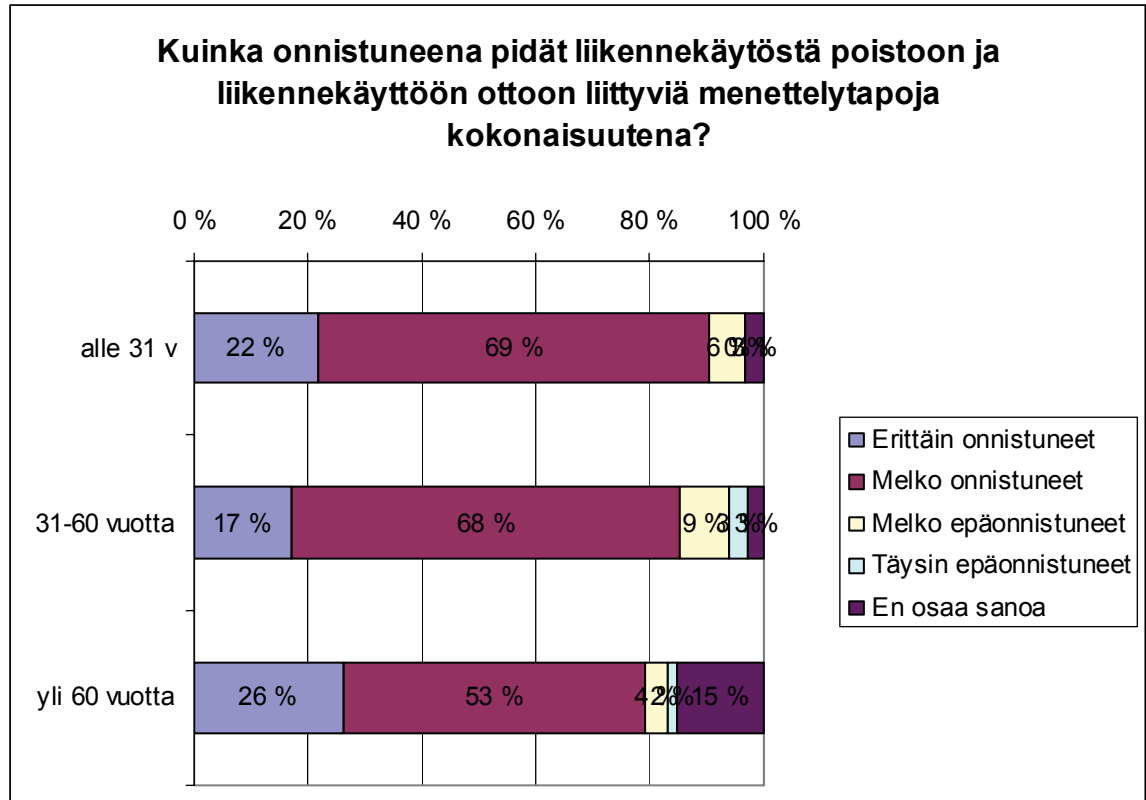
Nykyisen käytännön mukaan liikennekäytöstäpoistoa ei voi tehdä määräaikaisena, toisin sanoen siten, että ilmoituksen käyttöönotosta voisi tehdä samalla kuin käytöstäpoiston. Kysymykseen, olisiko määräaikainen käytöstäpoistomenettely hyödyllinen, vastasi 71 % myöntävästi. Ikäryhmien väliset erot ovat suuria.



Ilmoituksen tekoon liittyvissä mielipiteissä ei ollut merkittäviä eroja miesten ja naisten välillä.

2.2.3 Arvio uusista menettelytavoista kokonaisuutena

Kyselyyn vastanneista suuri enemmistö, 84 %, piti uusia käytöstäpoiston menettelytapoja erittäin (19 %) tai melko (65 %) onnistuneina. Alle kymmenesosa piti uusia menettelytapoja puolestaan melko (7 %) tai täysin (2 %) epäonnistuneina. Kriittisimpiä olivat keski-ikäiset.



2.2.4 Liikennekäytöstäpoisto ja romupoisto

Vastaajista 37 % ilmoitti, että liikennekäytöstäpoistettua ajoneuvoa ei ole tarkoitus ottaa koskaan käyttöön. Näin vastanneista lähes puolet (45 %) ilmoitti, että ajoneuvo on tarkoitus romuttaa tai jo romutettu. Tämä saattaa viitata siihen, että ajoneuvoja luovutetaan virallisen kierrätysjärjestelmän ulkopuolelle, jolloin romutuspoistoa ei ole enää mahdollista tehdä.

Vastaajista 10 % aikoi ottaa ajoneuvon uudelleen käyttöön seuraavan kolmen kuukauden aikana ja 8 % seuraavan kolmen kuukauden kuukauden aikana. Lähes puolelle vastaajista (45 %) liikennekäytöstäpoisto on pitkäaikainen, yli puoli vuotta kestävä.

Ajoneuvolle ajoneuvoliikennerekisteriin tehtävä lopullinen poisto päättää ajoneuvoverovelvollisuuden ja vakuutusmaksut. Myös rekisteritunnuksen voimassaolo päättyy. Lopullisesti poistettua ajoneuvoa ei voi ottaa enää liikennekäyttöön.

Romutettavan henkilö- ja pakettiauton poistaminen rekisteristä on maksutonta. Romuajoneuvon omistaja voi toimittaa romuajoneuvonsa maksutta Suomen Autokierrätys Oy:n valtuutettuun romuajoneuvojen vastaanottopisteeseen romutettavaksi. Vastaanottopiste tarkistaa luovuttajan oikeuden luovuttaa romuajoneuvo. Vastaanottopiste myöntää ajoneuvon luovuttajalle romutustodistuksen. Romutustodistusta vastaan ajoneuvo poistetaan romupoistona ajoneuvoliikennerekisteris-

tä. Rekisteristä poistosta huolehtii vastaanottopiste oman romumurskaamonsa kanssa, joten ajoneuvon luovuttajan ei tarvitse itse tehdä ilmoitusta romuajoneuvon rekisteristä poistamisesta.

2.2.5 Muita vastaajien kommentteja

Useat vastaajat toivat esille kehittämisehdotuksissaan internetin käytön ilmoituksen teossa. Vastauksissa tuli esiin myös lukuisia muita näkökulmia ja kommentteja uusiin menettelytapoihin, esimerkiksi seuraavia:

Tiedotusta vieläkin kaipaisi, nyt moni hyvän vanhan auton omistaja luulee, että romutus on ainoa vaihtoehto vanhalle autolle, ettei maksuja (käyttö ym.) tule. Niin meinasi meidänkin tapauksessa käydä, että n. 10 000km ajettu täysin toimiva "museoauto" oli mennä paalatavaksi, kun vanha isäni ei nähnyt muuta vaihtoehtoa kuin hakea romutustodistuksen. Itse "mobilitina" koen tämän nyt tulleen mahdollisuuden todella hyvänä, kun vain ihmisten tietoisuus asiasta lisääntyy. Ja suuremman korjauksen ajaksi tämä on loistava juttu, kun vain tietää!!

Tiedotusta esim. verovapaudesta seisonta-ajalta voisi lisätä.

Myös moottoripyörät samaan käytäntöön. Nyt joutuu kilvet palauttamaan. Muuten ei vakuutusta saa poikki. Seisonta-aikainen moottoripyörän vakuutus on aivan järjettömän hintainen.

Ainoat, jotka tästä uudesta tavasta hyötyvät, ovat vakuutusyhtiöt ja AKE. Kuluttajalle kalliimpaa kuin ennen ja näin ollen lyhyet "seisonta-ajat" kannattamattomia kuluttajille. Tämä on kokemus tähän mennessä uudistuksesta.

Siitä ei ollu tietoa et vakuutus kannatsi kans irtisanoa, ei siel puhunu kukaan mitään. Nyt tuli lasku turhaan. Raha kelpas kyllä konttorille mut informaatio oli erittäin huonoa. Asia hyvä, asian hoitajat huonoja. Ilmeseti sekin pitäis olla sata euroa niin sit vasta neuvotaan konttorilla.

Tarvittaisiin joustoa, sillä voi tulla tilanne, jossa auto pitäisi saada samantien/ nopeasti ajoon, mutta katsastusasema/ vakuutusyhtiö on suljettu eikä se onnistu niin helposti. Joskus myös pelkkä kyydin saaminen, että pääsisi ilmoitusta tekemään voi osoittautua ongelmaksi.

Internetmahdollisuus. Katsastusajan kohdan siirtomahdollisuus. Esim. itselläni on vm. 65 ajomallinen Trumpa Herald jonka rekisterinumeron viimeinen numero on 2. Tämähän siis tarkoittaa sitä, että auto pitäisi katsastaa marras- helmikuussa. Auto on kesäauto ja siihen aikaan ei oikein ole mahd. tällaisella autolla ajaa. Ennen kun auton laittoi seisomaan ennen katsastuskauden alkua oli kuukauden "totutusajanjakso" kun auton otti uudelleen ajoon jos katsastus oli mennyt vanhaksi. Olisi siis hyvä jos kats. päivän voisi kerran siirtää esim. kesälle.

Ajoneuvon hinaus seisonta-aikana pitäisi sallia, koska autot ovat projekteja ja niitä on vietävä hitsaukseen, maalaukseen yms.

2.3 Vastaajien taustatiedot

Kyselyyn (otos 1 000 käytöstäpoistoilmoituksen tehnyttä) saatiin 274 vastausta. Vastausprosentti on tavanomainen tämäntyyppisissä kyselytutkimuksissa.

Vastaajien keski-ikä (iän keskiarvo) oli 48 vuotta. Vastaajista 77 % oli miehiä.

Vastaajat jakautuivat lääneittäin seuraavasti:

- Etelä-Suomen lääni: 77 vastaajaa (30 %)
- Länsi-Suomen lääni: 112 vastaajaa (43 %)
- Itä-Suomen lääni: 31 vastaajaa (12 %)
- Oulun lääni: 23 vastaajaa (9 %)
- Lapin lääni: 16 vastaajaa (6 %)

Vastaajien jakauma lääneittäin vastaa melko tarkkaan koko väestön jakaumaa.

Vastaajat luokiteltiin kolmeen ikäryhmään:

- alle 30-vuotiaat: 32 vastaajaa (12 %)
- 31–60 -vuotiaat: 175 vastaajaa (67 %)
- yli 60-vuotiaat: 54 vastaajaa (21 %)

Suurin osa liikennekäytöstäpoistetuista ajoneuvoista oli henkilöautoja. Tarkkoja määriä ei aineiston perusteella voi kuitenkaan todeta, koska vastaajat olivat tulkinneet ajoneuvotyyppiä koskevaa kysymystä useissa tapauksissa eri tavoin kuin oli tarkoitettu.

Vastaajista 77 % ilmoitti tehneensä aikaisemmin seisona-aikailmoituksen. Osuus oli sama kaikkein nuorimmassakin ikäryhmässä, alle 30-vuotiaissa.

Suurin osa liikennekäytöstä poistetuista ajoneuvoista on vanhoja: ennen vuotta 1990 käyttöön otettujen ajoneuvojen osuus oli kyselyssä 67 % niistä, joista ilmoitettiin ajoneuvon ensimmäinen käyttöönotto vuosi. Uusimpien, 2000-luvulla käyttöön otettujen ajoneuvojen osuus oli vain 4 %.

Liikennekäytöstä poiston syyt ovat moninaisia:

- Ajoneuvo on vain kesäkäytössä: 26 (11 %)
- Ajoneuvon korjaus: 77 (33 %)
- Oleskelu ulkomailla: 1 (0 %)
- Ajoneuvolla ei käyttöä: 76 (32 %)
- Muu syy: 55 (23 %)

Muita syitä ovat mm. ajoneuvon huono kunto tai ajokelvottomuus, tuleva siirto museorekisteriin, auto talvikäytössä (kesällä moottoripyörä käytössä), auto ko-laroitu, omistajan sairaus, autoa käytetty varaosana, auton entisöinti ja auto odottaa, että lapsi saa ajokortin.

3 Asiantuntijahaastattelujen tulokset

3.1 Haastattelujen suorittaminen

Asiantuntijahaastattelut suoritettiin kesäkuussa 2008. Haastateltavina oli seitsemän henkilöä, jotka edustivat vakuutusala, katsastusala, autoala, poliisia sekä kierrätysjärjestelmää. Haastattelut suoritettiin haastateltavien toivomuksesta puhelinhaastatteluina.

3.2 Haastattelujen tulokset

3.2.1 *Muutoksen tarpeellisuus*

Muutosta pidettiin perusteltuna kuluttajia kohtaan verotuksen oikeudenmukaisen kohdentumisen kannalta: uuden lain mukaan käyttäjä maksaa ainoastaan niistä päivistä, jotka ajoneuvo on käytössä. Myös rekisteröintitodistukseen merkitty käyttökielto sekä poliisin valvonnan paremmat mahdollisuudet perustelevat muutosta.

Muutoksen tavoitteena oli sekä kuluttajien että vakuutusyhtiöiden prosessien yksinkertaistaminen ja helpottaminen, ja sitä kautta kustannushyötyjen saaminen. Vakuutusyhtiöiden kannalta muutos on koettu perusteltuna. Uutta menettelyä pidettiin selkeänä, kun käytöstäpoistoilmoitus katkaisee myös vakuutusmaksut. Aikaisempi menettely ei koskenut katsastustoimipaikkoja, joten muutoksen tarpeellisuudelle ei löydy vastaavaa perustetta kuin vakuutusyhtiöissä.

Entisen menettelytavan ongelmat liittyivät seisonta-aikojen valvontaan sekä suhteellisesti alhaisempaan sanktioon eli korotettuun vakuutusmaksuun. Sanktiot ovat nyt suuremmat ja toimivat tehokkaammin.

Autokaupan kannalta uusi menettelytapa on hyvin perusteltu, koska kaupan varastossa olevat autot eivät ole liikenteessä.

Aikaisempaan menettelyyn ei katsastustoiminnan eikä poliisin kannalta koettu liittyvän ongelmia.

Käsitykset muutoksen onnistumisesta kokonaisuutena vaihtelivat. Menettelyä sinänsä pidettiin kansalaisten kannalta hyvänä ja joustavana, kun yhdellä ilmoituksella hoituu sekä ajoneuvoveron että vakuutuksen katkaisu.

3.2.2 *Menettelyyn liittyviä hyviä ja huonoja puolia*

Muutoksen onnistuneisuus kokonaisuutena arvioitiin kannanottoja kouluarvosanoiksi tulkiten hyvästä tyydyttävään. Haastatteluissa painottuivat uuden menettelyn käyttöönoton jälkeen ilmenneet – tai muutoksessa keskeneräiseksi jääneiden asioiden – kehittämistarpeet. Näin haastatteluissa ei erityisesti käsi-

telty muutoksen hyviä puolia muuten kuin yleisesti kansalaisten näkökulmasta (ks. 3.2.1).

Yhtenä keskeisenä ja yhteisenä tekijänä haastatteluissa tuotiin esiin, että liikennekäytöstäpoiston ja romutuspoiston eroa ei tunneta. Tästä seuraa mm. se, että osa liikennekäytöstä poistetuista ajoneuvoista romutetaan, mutta menettelytapaa romutetun ajoneuvon poistamiseksi rekisteristä ei ole olemassa. Tätä pidetään pitkällä aikavälillä uhkana koko rekisteröintijärjestelmän uskottavuudelle.

Katsastustoimiala toi esiin, että muutos on lisännyt työtä katsastusasemilla. ”Tuntuu siltä, että tiedotusvastuu on siirtynyt viranomaisilta katsastukseen.” Tähän viittaa myös kyselytutkimus, jonka mukaan katsastustoimipaikat olivat lähes yhtä yleinen liikennekäytöstäpoiston menettelytapojen tiedonlähde kuin vakuutusyhtiöt. (Viestinnän onnistuminen; ks. 3.2.3)

Katsastukseen liittyen haastatteluissa tuotiin esiin, että myönteisenä piirteenä uudistuksessa on kansalaisten kannalta se, että liikennekäytöstäpoistoon ei ole liitetty erillistä katsastusvelvollisuutta.

Poliisin suorittama valvonta on periaatteessa helppoa, ja nykyisin sitä voidaan tehdä myös automaattisesti teknisten välineitten avulla.

3.2.3 Arviot viestinnän onnistumisesta

Haastateltujen käsitykset viestinnän onnistumisesta vaihtelivat huomattavasti. Joidenkin mielestä tiedottaminen ei onnistunut, koska asiakkaat pyrkivät edelleen tekemään vakuutusyhtiöille seisona-aikailmoituksia¹. Toisten mielestä taas AKE ja muut osapuolet ovat hoitaneet osuutensa hyvin, ja tieto on mennyt perille kansalaisille. Katsastuksen puolelta tuotiin esille, että katsastustoimipaikoilla joudutaan perustelemaan asioita, (esimerkiksi määräaikaisen poiston puuttumista), joihin katsastustoimiala ei ole voinut vaikuttaa.

3.2.4 Haastatteluissa esiin tulleita kehittämisehdotuksia

Haastatteluissa esiin tulleet liikennekäytöstäpoiston menettelytapojen kehittämisehdotukset ja niiden perustelut voidaan tiivistää seuraavasti:

1. Määräaikaisen poiston mahdollisuus

Määräaikaisen poiston mahdollisuuden puuttumiselle ei ole asiakkaan näkökulmasta asiallista perustetta. Määräaikainen poisto säästäisi asiakkaalta yhden ilmoituskerran. Käytöstäpoiston päättyminen edellyttäisi silti uuden rekisteri-ilmoituksen toimittamista asiakkaalle käytöstäpoiston päättyessä.

2. Enimmäisaika liikennekäytöstä poistolle

¹ Vakuutusyhtiöt luopuivat omalla päätöksellään seisona-aikailmoituksista samalla, kun liikennekäytöstäpoiston menettely otettiin käyttöön.

Liikennekäytöstäpoiston enimmäisaika, esimerkiksi vuosi tai kaksi, saattaisi vähentää käytöstäpoiston käyttöä silloin, kun autoa ei ole enää tarkoitukseen käyttä, vaan se voisi siirtyä romutuspoistoon.

3. Myös moottoripyörät mukaan järjestelmään

Henkilöauton ja moottoripyörän omistaja eivät ole samanarvoisessa asemassa toisalta ilmoituksen teossa ja toisalta mahdollisten sanktioiden kohteena. Asiakkaan kannalta ero ei ole asiallisesti perusteltavissa.

Moottoripyörien piti aikaisempien suunnitelmien mukaan kuulua liikennekäytöstä poiston piiriin.

4. Käyttöönottoon katsastuksen tarkistus; ei käyttöönottoa katsastamattomalle ajoneuvolle

Liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo voidaan ottaa liikennekäyttöön, vaikka sille ei olisi tehty määräaikaikatsastusta. Edellyttämällä määräaikaikatsastuksen suorittamista käyttöönoton yhteydessä voitaisiin vähentää katsastamattomien ajoneuvojen käyttöä.

5. Tiedottamisen jatkaminen

On ilmeistä, että liikennekäytöstäpoiston ja romutuspoiston sisältö ja menettelyjen erot tunnetaan edelleen huonosti. Asiaa koskevaa tiedottamista pitäisi jatkaa eri kanavia hyödyntäen.

6. Sähköisen ilmoituksen mahdollisuus

Sähköinen ilmoitus internetissä on ilmoituksen tekijälle huomattavasti vaikeampi kuin henkilökohtainen asiointi sekä ajoneuvoa käytöstä poistettaessa että käyttöön otettaessa. Sähköinen ilmoitus on tarpeen alueilla, joilla ilmoituksia vastaanottavia toimipisteitä on harvassa.

Sähköinen ilmoitus oli jo osa alkuperäistä suunnitelmaa uuteen menettelyyn siirryttäessä, ja se on toteutumassa lähitulevaisuudessa.

3.2.5 Muita näkökulmia liikennekäytöstäpoistoon

Haastateltavat arvioivat hyvin varovasti uuteen menettelyyn liittyviä väärinkäytöksiä. Vakuutusyhtiöiden edustajat arvioivat, että väärinkäytöksiä olisi vähemmän kuin seisona-aikailmoituksen aikana, koska sanktiot ovat kovemmat. Katsastustoimialan edustajat arvioivat puolestaan, että katsastamattoman ajoneuvon käyttö on yleisempää kuin liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käyttö, koska katsastamattomalla ajoneuvolla kiinnijäämisen riski on pienempi.

Haastateltavien yleisen arvion mukaan liikennekäytöstäpoiston ja romutuspoiston erot ja niiden merkitys eivät ole selviä kansalaisille. Vakuutusyhtiöiden edustajat arvioivat, että rekisterissä on nyt huomattava määrä kokonaan käytöstä poistettuja ja/tai romutettavia ajoneuvoja, joilla on liikennevakuuttamisvelvollisuus. Tästä aiheutuu vakuutusyhtiöille ylimääräisiä kuluja mm. perinnän ja luottotappioiden kautta. Kuntien toivotaan tekevän nykyistä aktiivisemmin ro-

mutuspoiston hylätyille ajoneuvoille, jolloin vakuutusyhtiö voisi lopettaa maksamattomien vakuutusmaksujen karhuamisen.

Ongelmia on myös itse romutusjärjestelmässä. Seuraava on lainaus eräällä internetin keskustelufoorumilla käydystä keskustelusta:

”Eihän siitä mee latiakaan, vaikka ne kilvet olis sulla tallin seinällä, paperit pöytälaatikossa ja koppa metallin kerääjillä.”

”Näin juuri ainakin minä aion toimia, minähän otan autostani itselleni varaosiksi kaiken toimivan ja lyön kilvet tallin seinälle. Loppu koppa sitten lyödään traktorin etukuormaajalla linttaan ja viedään metalliromukeräykseen ja tullaan takaisin n.40-80 € rikkaampana riippuen romun määrästä 🧡 Tosin täällä ne ei mun tietääkseni piittaa vaikka autosta ei olisi kuin runko ja kilvet jäljellä, silti saa romutustodistuksen.”

4 Liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen luvaton käyttö

Jos liikenteestä tavataan liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo, poliisi estää ajoneuvon käytön ottamalla kilvet ja rekisteröintitodistuksen pois. Tällaisesta autosta määrätään ajoneuvovero jälkiverotuksena sekä ajoneuvoveron lisävero. Lisävero on auton vuotuinen ajoneuvovero viisinkertaisena, kuitenkin vähintään 1 000 euroa.

AKE:n tietojen mukaan poliisi oli tehnyt 24.9.2008 mennessä 666 ilmoitusta liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käytöstä liikenteessä. Ensimmäiset tapaukset tulivat vireille marraskuun 2007 lopulla, joten keskimäärin tapauksia on ollut lähes 70 kuukaudessa. Tapauksen vireilläoloaika (ilmoituksesta päätökseen) on vähitellen pidentynyt yli kuukauteen.

Em. päivämäärään mennessä käsitellyistä 509 tapauksesta 495 tapauksessa on tehty verotuspäätös. Ennen verotuspäätöstä annetaan ajoneuvon omistajalle mahdollisuus esittää kantansa. AKE:n asiantuntijoiden haastattelussa esittämän arvion mukaan 40–50 % tapauksista on sellaisia, joihin liittyy tietämättömyyttä tai muuta tarkoituksettomuutta (esimerkiksi kuolinpesän omistama liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo). Toisaalta 50–60 % tapauksista on sellaisia, joissa kyse on piittaamattomuudesta. Kiinnijääneet ovat usein henkilöitä, joilla ei ole ajokorttia, auto on katsastamaton, ja kiinnijääminen on toistuvaa.

AKE:n ulkopuolisten asiantuntijoiden haastatteluissa nostettiin esiin epäily, että väärinkäytösten määrä saattaa kasvaa, kun vuotuinen ajoneuvovero porrastetaan päästöjen mukaan, ja osalla veron määrä nousee huomattavasti.

On ilmennyt, että sääntöjä pyritään kiertämään muun muassa niin, että liikennekäytöstä poistetulle ja katsastamattomalle ajoneuvolle varataan toistuvasti aika, jolloin ajoneuvolla voitaisiin ajaa luvallisesti katsastukseen.

Liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käytöstä kiinni jääneillä on mahdollisuus esittää kantansa ennen verotuspäätöstä. AKE:n asiantuntijoiden haastattelussa tuli esiin, että suurin osa kiinnijääneistä ei esitä minkäänlaista selvitystä. Saa-duista selvityksistä on kuitenkin ilmennyt, että ostotilanteessa hankaluuksia aiheuttaa henkilökohtainen käynti vakuutusyhtiössä tai katsastustoimipaikassa seitsemän päivän kuluessa kaupan teosta, kun ostetulla ajoneuvolla ei saa ajaa ennen ilmoituksen tekoa.

Verotuspäätösten valmistelu vaatii AKE:lta huomattavia henkilöresursseja, valmisteluun osallistuvien henkilöiden arvion mukaan yhdeltä lakimieheltä noin 50 % työajasta sekä yhdeltä valmistelijalta noin 4,5 päivää viikossa. Lisäksi näillä on oltava varahenkilöt lomien ja muiden poissaolojen ajaksi.

Yhden tapauksen arvioidaan vievän noin tunnin työajan. Em. arvioiden perusteella AKE:lle aiheutuvat henkilökustannukset verotuspäätöksistä ovat vuodessa 100.000 euron suuruusluokkaa. AKE:n kehittämismahdollisuudet verotuspäätösprosessissa tulisi selvittää erikseen.

5 Johtopäätökset

Vastaajat ovat kokonaisuutena tyytyväisiä muutokseen. Kyselytutkimuksessa kaksi kolmasosaa vastaajista piti käytöstäpoiston menettelytapoja kokonaisuutena melko onnistuneina. Erittäin onnistuneena muutosta piti vajaa viidesosa.

Kyselyyn vastanneista kaksi kolmasosaa oli sitä mieltä, että uusista menettelytavoista on tiedotettu riittävästi. Vastaajista 84 % piti käytöstäpoistosta saamaansa tietoa selkeänä ja riittävänä. Kuudesosa vastaajista ei pitänyt saamaansa tietoa riittävänä ja selkeänä.

Noin 80 % vastaajista teki ilmoituksen käytöstäpoistosta katsastustoimipaikalla. Lähes kaikki vastaajat (94 %) olivat sitä mieltä, että henkilö, jonka kanssa asioidi, tunsi hyvin käytöstä poiston menettelytavat. Hyvin suuri osa vastaajista (92 %) oli sitä mieltä, että ilmoitus oli helppo tehdä.

Sekä kyselytutkimuksessa että asiantuntijoiden haastattelussa tuli vahvasti esiin asiakkaan näkökulmasta kaksi kehittämistarvetta, sähköisen asioinnin mahdollisuus ja määräaikaisen liikennekäytöstä poiston mahdollisuus.

Kolmantena kehittämistarpeena tuli postikyselyssä esiin mahdollisuus tehdä ilmoitus muunakin kuin samana päivänä, jolloin ajoneuvo poistetaan liikennekäytöstä tai otetaan taas liikennekäyttöön.

Asiantuntijahaastatteluissa tuli esille lisäksi muita kehittämistarpeita, jotka liittyvät toisaalta rekisterijärjestelmän ja vakuutusten hallintaan (enimmäisaika liikennekäytöstä poistolle; katsastusvaatimus käyttöön otettavalle ajoneuvolle) ja toisaalta järjestelmän selkeyteen ja ”perusteltavuuteen” (moottoripyörien liittäminen järjestelmään; tiedottamisen jatkaminen).

Ilmoituksen liikennekäytöstäpoistosta voi tehdä vain samana päivänä, jolloin ajoneuvo poistetaan liikenteestä. Vastaavasti käyttöönottoilmoituksen voi tehdä vain samana päivänä, jolloin ajoneuvo otetaan uudelleen käyttöön. Vastaajista neljännes ilmoitti, että tästä aiheutuu ongelmia, jotka kyselyn mukaan liittyvät mm. toimipisteiden aukioloihin.

Liikennekäytöstä poisto ja liikennekäyttöön otto oli tarkoitus toteuttaa alusta alkaen siten, että ne olisi ollut mahdollista tehdä internetin välityksellä. Tämä ei kuitenkaan onnistunut suunnitellussa käyttöönottoaikataulussa, joten sähköinen toteutus jouduttiin jättämään myöhempään vaiheeseen. Sähköiset rekisteröintipalvelut ovat AKElle erittäin tärkeä tulevaisuuden kehityshanke. Ne pyritäänkin toteuttamaan mahdollisimman nopeasti.

Kyselytutkimuksen tulosten mukaan yli 60-vuotiaiden ryhmässä lähes puolet ei pitänyt tärkeänä ilmoituksen teon mahdollisuutta internetissä, mitä selittää se, että internetin käyttö ei ole vanhimmassa ikäluokassa samalla tavoin yleistä kuin nuorempien kohdalla. Sen vuoksi toimipisteiden riittävyttä on arvioitava jatkossa myös nykyisen käytännön eli henkilökohtaisen käynnin pohjalta. Myös tiedottamista on arvioitava eri ikäryhmien kannalta.

AKEn arvion mukaan vakuutusyhtiöille tehtyjen seisona-aikailmoitusten suuresta lukumäärästä voi päätellä, että asiakkaat eivät välttämättä osaa ennustaa liikennekäyttöön oton päivämääriä tarkasti. Tämän vuoksi määräaikaisen ilmoi-

tuksen toteuttaminen ei välttämättä tuo asiakkaalle etua, sillä päivämäärien muutoksista aiheutuisi asiakkaalle maksullisia rekisteri-ilmoituksia. Mikäli uuden ilmoituksen tekeminen unohtuisi, myös verot ja vakuutusmaksut aktivoituisivat.

Tässä selvityksessä tuli selvästi esiin, että valmistelu vaatii huomattavan määrän AKE:n henkilöresursseja. Pohjimmiltaan kyse lienee siitä, että nyt rangastus perustuu ajoneuvoveron lisäveroon, ei sakkorangaistukseen. AKE:n prosessien kehittämismahdollisuudet verotuspäätöksen valmistelussa tulisi selvittää erikseen.

Kyselytutkimuksen tuloksissa kiinnittää huomiota, että lähes kolmasosa vastanneista ilmoitti saaneensa tietoa uudistuneista menettelytavoista tuttavilta tai muualta kuin vakuutusyhtiöstä, katsastustoimipaikasta tai AKE:n www-sivuilta. Kyselytutkimuksen tulosta voi tulkita niin, että suurimmalle osalle kansalaisista liikennekäytöstäpoisto ei aktualisoidu koskaan, ja ne, jotka poistavat ajoneuvon liikennekäytöstä, hankkivat tiedon kyselemällä tuttavilta tai todennäköisimmistä paikoista, vakuutusyhtiöstä tai katsastustoimipaikasta.

Tiedotuksen onnistumista arvioitaessa on syytä havaita, että kyselyyn vastanneista 77 % ilmoitti aikaisemmin tehneensä seisonta-aikailmoituksen. Kyse on siis suurelta osin ”vakioasiakkaista”.

Kyselyn tulokset viittaavat siihen, että ajoneuvoja luovutetaan virallisen kierrätysjärjestelmän ulkopuolelle, jolloin romutuspoistoa ei ole enää mahdollista tehdä.

Liite 1: Haastatellut asiantuntijat

Arja Hyppänen	A-Katsastus Oy
Lauri Linna	Liikennevakuutuskeskus
Matti Ojala	Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry
Pekka Puputti	Suomen Autokierrätys Oy
Pentti Rantala	Autoalan keskusliitto ry
Heikki Seppä	Poliisi
Irene Tynkkynen	If Vahinkovakuutusyhtiö Oy

Liite 2: Kyselylomake

LIIKENNEKÄYTÖSTÄ POISTOA KOSKEVA KYSELY-TUTKIMUS

Mitä on liikennekäytöstä poisto?

Liikennekäytöstä poisto on omistajan tai haltijan tekemä rekisteri-ilmoitus siitä, että ajoneuvoa ei käytetä liikenteessä. Autosta ei tarvitse palauttaa rekisterikilpiä poiston yhteydessä, eikä liikennekäyttöönotto edellytä rekisteröintikatsastusta. Liikennekäytöstä poistetusta ajoneuvosta ei peritä poiston ajalta ajoneuvoveroa eikä pakollista liikenevakuutusmaksua.

A. VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

1. Kotikunta _____
2. Sukupuoli Mies ☐
 Nainen ☐
3. Ikä _____ vuotta
4. Ajan vuodessa
 alle 10 000 km ☐
 10 000 – 20 000 km ☐
 yli 20 000 km ☐
 En osaa sanoa ☐
5. Ajoneuvotyyppi
 Henkilöauto ☐
 Linja-auto ☐
 Pakettiauto ☐
 Kuorma-auto ☐
 Traktori ☐
 Maastoajoneuvo ☐
 Muu; mikä? _____
6. Käytöstä poistetun ajoneuvon ensimmäinen käyttöönottovuosi _____

B. LIIKENNEKÄYTÖSTÄ POISTOA KOSKEVAT KYSYMYKSET

7. Minkä vuoksi poistit ajoneuvon liikennekäytöstä?

- Ajoneuvo on vain kesäkäytössä ☐
Ajoneuvon korjaus ☐
Oleskelu ulkomailla ☐
Ajoneuvolla ei ollut käyttöä ☐
Muusta syystä; miksi?

8. Oletko joskus aikaisemmin tehnyt vakuutusyhtiölle liikennevakuutuksen seisonta-aikaa koskevan ilmoituksen?

- Kyllä ☐
En ☐

9. Mistä sait tietoa uudistuneista mahdollisuuksista ajoneuvon liikennekäytöstä poistoon?

- Vakuutusyhtiöstä ☐
Katsastustoimipaikasta ☐
Internetistä Ajoneuvohallintokeskuksen sivuilta ☐
Tuttavalta ☐
Muualta; mistä?

10. Onko uusista menettelytavoista tiedotettu mielestäsi riittävästi?

- Kyllä ☐
Ei ☐

Jos vastasit "Ei", miten uusista menettelytavoista olisi pitänyt tiedottaa?

11. Oliko oikea ja ajan tasalla oleva tieto helppo löytää?

- Kyllä ☐
Ei ☐

12. Oliko saamasi tieto selkeää ja riittävää?

- Kyllä ☐
Ei ☐

Jos vastasit "Ei", mitä tietoja jäit kaipaamaan tai mikä olisi pitänyt olla selkeämpää?

13. Missä teit ilmoituksen liikennekäytöstä poistosta?

- Katsastustoimipaikassa ☐
Vakuutusyhtiössä ☐

14. Tunsiko henkilö, jonka kanssa asioit, mielestäsi hyvin liikennekäytöstä poiston menettelytavat?

Kyllä ☐
Ei ☐

Jos vastasit "Ei", missä asioissa oli erityisesti puutteita?

15. Oliko ilmoitus mielestäsi helppo tehdä?

Kyllä ☐
Ei ☐

Jos vastasit "Ei", mikä ilmoituksessa oli hankalaa tai vaikeaa?

16. Ilmoituksen voi tehdä katsastustoimipaikoissa ja vakuutusyhtiöissä. Onko toimipisteitä, joissa ilmoituksen voi tehdä, mielestäsi nykyisin riittävästi?

Kyllä ☐
Ei ☐

17. Olisiko mielestäsi hyödyllistä, että liikennekäytöstä poistoa ja liikennekäyttöön ottoa koskevan ilmoituksen voisi tehdä internetissä?

Kyllä ☐
Ei ☐

18. Ilmoitusta liikennekäytöstä poistosta ei voi tehdä kuin samana päivänä, jolloin ajoneuvo poistetaan liikenteestä. Vastaavasti käyttöönottoilmoitus voidaan tehdä vain samana päivänä, jolloin ajoneuvo otetaan uudelleen käyttöön. Liittyykö tähän mielestäsi ongelmia?

Kyllä ☐
Ei ☐

Jos vastasit "Kyllä", millaisia nuo ongelmat ovat?

19. Olisiko mielestäsi hyödyllistä, että liikennekäytöstä poiston voisi tehdä määräajaksi, toisin sanoen sekä käytöstä poistosta että käyttöön otosta tehtäisiin ilmoitus samanaikaisesti?

Kyllä ☐
Ei ☐

20. Jos liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoasi ei ole vielä otettu uudelleen käyttöön, milloin ajoneuvo on tarkoitus ottaa käyttöön?

- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| Seuraavan 3 kk:n aikana | ☐ |
| Seuraavan 3-6 kk:n aikana | ☐ |
| Seuraavan 6-12 kk:n aikana | ☐ |
| Yli vuoden kuluttua | ☐ |
| Ei koskaan | ☐ |

Tiedätkö jo tarkan päivämäärän, milloin ajoneuvo otetaan uudelleen käyttöön?

- | | |
|-------|--------------------------|
| Kyllä | ☐ |
| Ei | ☐ |

Jos vastasit ”Ei koskaan”, onko ajoneuvo tarkoitus romuttaa tai jo romutettu?

- | | |
|-------|--------------------------|
| Kyllä | ☐ |
| Ei | ☐ |

21. Kuinka onnistuneena pidät liikennekäytöstä poistoon ja liikennekäyttöön ottoon liittyviä menettelytapoja kokonaisuutena?

Uudet menettelytavat ovat

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| erittäin onnistuneet | ☐ |
| melko onnistuneet | ☐ |
| melko epäonnistuneet | ☐ |
| täysin epäonnistuneet | ☐ |
| En osaa sanoa | ☐ |

22. Miten muuten liikennekäytöstä poistoon liittyviä menettelytapoja pitäisi mielestäsi kehittää?

Kiitos vastauksista!