PAO/ PMA
Aino Still

23.10.2018

Asiantuntijakuuleminen liikenne ja viestintävaliokunnassa 19.10.2018 HE 173/2018 vp

Kirjalliset vastaukset kuulemisessa esitettyihin kysymyksiin

Viitteessä mainitussa kokouksessa kokousajan päättymisen vuoksi vastaamatta jääneisiin kysymyksiin toimitamme seuraavat vastaukset:

Miten vuonna 2010 ja 2015 käyttöön otetut henkilöautot eroavat toisistaan turvallisuusominaisuuksiensa puolesta?

Vuonna 2014 on tullut pakolliseksi muun muassa ajonvakautusjärjestelmä, jalankulkijan turvallisuutta parantavat vaatimukset sekä hätäjarrutusavustin. Ennen vuotta 2015 nämä ominaisuudet ja järjestelmät ovat olleet sallittuja, mutta eivät pakollisia henkilöautoissa. Näin ollen ne ovat voineet olla henkilöautoissa myös ennen vuotta 2015 vakio- tai lisävarusteena. Järjestelmiä ja ominaisuuksia ei ole rekisteröity mihinkään ajoneuvokantatilastoon, eikä niiden yleistymisestä ole tarkkaa tietoa.

Miten henkilöautojen ja mopoautojen turvallisuusvaatimukset eroavat toisistaan muun muassa törmäystestien osalta?

Mopoautojen tyyppihyväksynnässä ei ole törmäystestivaatimuksia, vaan niistä testataan ainoastaan erillisinä testeinä keskeisiä turvallisuuteen liittyviä komponentteja kuten turvavyöt ja niiden kiinnitys.

Henkilöautoissa Euro NCAP -ohjelma on johtanut siihen, että autot ovat yleensä huomattavasti E-sääntöjen 94 ja 95 minimivaatimuksia parempia. NCAP-ohjelma on uusien autojen turvallisuutta arvioiva ohjelma, johon kuuluu useita Euroopan maiden liikenneviranomaisia sekä kuluttaja- ja autoilujärjestöjä. Henkilöautot pyritään valmistamaan siten, että ne saisivat EURO NCAP testissä neljä tai viisi tähteä. Mopoautoille (kevyt nelipyörä) ei ole merkitty julkaistuja NCAP:n törmäystestituloksia. Raskaille nelipyörille testejä on tehty ja ne ovat saaneet parhaimmillaan kaksi tähteä täydestä viidestä kun esimerkiksi henkilöauto on voinut saada vastaavilla kriteereillä täydet viisi tähteä. Nelipyörien kolaritestit tehdään tosin yleensä 50 km/h nopeudella, mikä on suurempi kuin kevyiden nelipyörien suurin sallittu nopeus ja antaa sen takia hieman liioitellun kuvan niiden heikosta törmäysturvallisuudesta.

Miten T1-luokan ajoneuvojen nopeusvaatimukset määräytyvät?

Niin sanotun traktorien puiteasetuksen (EU) N:o 167/2013 mukaan T1-luokkaan kuuluvat pyörillä varustetut traktorit, joiden kuljettajaa lähinnä olevan akselin pienin raideväli on vähintään 1 150 mm, omamassa ajokuntoisena yli 600 kg ja maavara enintään 1 000 mm. Asetuksen mukaan luokan perään merkitään lisäksi suurimman rakenteellisen nopeuden mukaan kirjain a, jos suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 km/h ja kirjain b, jos suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h. Koska

kevytauton suurimmaksi sallituksi nopeudeksi esitetään 45 km/h olisi ajoneuvoluokka T1b.

Onko kevytauto muutettava 10 vuoden jälkeen henkilöautoksi, vaikka ajoneuvo olisi ns. seisonnassa?

Ajoneuvolain 3 §:n 25 kohdan mukaan liikennekäytöstä poistolla tarkoitetaan ensirekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstä poistamista ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin.

Ajoneuvolain 8 §:n 1 momentin mukaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävää perävaunua, jota ei ole asianmukaisesti ensirekisteröity, muutosrekisteröity ja katsastettu, ei saa käyttää liikenteessä (käyttökielto). Käyttökielto koskee myös ajoneuvoa, joka on poistettu liikennekäytöstä. Ajoneuvolaki koskee myös liikennekäytöstä poistettuja ajoneuvoja.

Ajoneuvolain 61 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen muun muassa silloin, jos ajoneuvon luokittelu- tai alaluokittelutieto ei enää pidä paikkaansa.

Koska kevytauton yhtenä luokitteluperusteena olisi se, että ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut enintään 10 vuotta, tulisi kevytauto muutoskatsastaa takaisin henkilöautoksi tai muutoin ajoneuvo olisi ajoneuvolain 8 §:n 1 mukaisesti käyttökiellossa.

Miten nopeudenrajoitinta vasten ajaminen vaikuttaa kevytauton päästöihin?

Henkilöautojen moottorien toimintaa ja päästöjä ei ole tutkittu pitkäkestoisesti jatkuvassa enintään 45 km/h nopeudella ajettaessa. Bensiinimoottoreilla CO- ja HC-päästöjen voidaan olettaa jonkin verran lisääntyvän kylmissä oloissa, mutta asiaa voidaan korjata lämmittimillä ja on epävarmaa, onko muutos merkittävä verrattuna tavanomaiseen henkilöautoon.

Dieselmoottoreiden kohdalla typenoksidien puhdistuslaitteet eivät toimi, mikäli moottorin pakokaasut eivät lämpene riittävästi. Normaaliolosuhteissa moottorin raskaammat kuormitukset, kuten moottoritieajo edistävät tätä hiukkassuodattimen regenerointia. Regenerointi voidaan tehdä muutoinkin esimerkiksi ohjaamalla moottorin toimintaa tai korjaamotesterillä.

Miten kevytautoksi muuttaminen vaikuttaa auton takuuseen?

Kuluttajansuojaa koskevat kysymykset eivät kuulu liikenne- ja viestintäministeriön toimialaan ja tässä esitetyt vastaukset perustuvat liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesten asiaa koskevan lainsäädännön tulkintoihin ja asiasta toimivaltaisilta kuluttajansuojaviranomaisilta saamiin tietoihin.

Takuu on myyjän, valmistajan tai maahantuojan vapaaehtoinen lakisääteisen virhevastuun päälle antama lisäetu. Näin ollen kevytautoksi muuttamisen vaikutukset ajoneuvon takuuseen riippuvat takuun antajan takuulle asettamista ehdoista. Kuluttajavirasto ja autojen maahantuojat ovat laatineet vuonna 2005 uusille henkilö- ja pakettiautoille

mallitakuuehdot, joista ilmenee, minkälaisia ehtoja ja varaumia takuuehdoissa saa olla, jotta ne täyttäisivät Suomen kuluttajansuojalain asettamat vaatimukset.

Tuotteessa olevasta virheestä vastaavat myyjä, maahantuoja ja valmistaja kuluttajansuojalain 5 luvun säännösten perusteella. Virhevastuun kestolle ei ole laissa säädetty takarajaa, vaan virhevastuuaika määräytyy tavaran oletettavissa olevan kestoiän perusteella. Auton kestoikään vaikuttavat auton ajomäärä, käyttöolosuhteet sekä se kuinka autoa huolletaan ja hoidetaan.

Kevytauton osalta virhevastuutahoon vaikuttanevat käytännön tulkintatilanteissa siten muun muassa se, onko ajoneuvo myyty kuluttajalle kevytautoksi muutettuna vai hankkiiko kuluttaja itse henkilöautoon tarvittavat muutostyöt sekä ennen kaikkea se, minkälaisesta viasta käytännön tilanteessa on kyse. Kevytautossa ilmenevästä viasta riippuen virhevastuu voi kohdistua siten joko kevytauton myyjään tai kevytauton tehneeseen asennus- tai korjausliikkeeseen.

Mikä olisi kevytautojen määräaikaiskatsastusaikaväli?

Voimassa olevan ajoneuvolain 51 §:n mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytketyn perävaunun käyttö liikenteessä on kielletty (käyttökielto), jollei ajoneuvoa ole hyväksytty määräaikaiskatsastuksessa. Valtioneuvoston asetuksella säädetään katsastuksen määräajoista ja siitä, mitä moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja perävaunuja määräaikaiskatsastusvelvollisuus koskee.

Katsastuksen määräajoista säädetään voimassa olevan liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen (1245/2002) 3 §:ssä. Asetuksen mukaan yksityiseen liikenteeseen käytettävät mopoautot eli kevyet nelipyörät (L6e-luokka) on esitettävä katsastukseen ensimmäisen kerran viimeistään kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä, seuraavan kerran viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta. Kevytautoille on valmistelussa harkittu vähintään mopoautojen määräaikaiskatsastusaikavälejä vastaavia aikavälejä. Mikäli eduskunta haluaa määritellä kevytautojen määräaikaiskatsastuksen aikavälit, tulisi tämä tehdä ajoneuvolain 51 §:ää muuttamalla.

Saisiko kevytauton perävaunussa kuljettaa henkilöitä kuten traktorin perävaunussa?

Voimassa olevan tieliikennelain mukaan ajoneuvon kuormaamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Voimassa olevan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 44 §:ssä säädetään henkilökuljetuksesta perävaunun tavaratilassa. Kevytauto määritellään säännöksissä erikseen koska tarkoituksena on, etteivät traktoria koskevat säännökset automaattisesti koskisi kevytautoja.

Voimassa olevan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 44 §:n 1 a ja 2 momentissa säädetään traktorin perävaunulla tehtävistä

henkilökuljetuksista. Ensiksi mainitun momentin mukaan traktorin perävaunulla saa poliisin hyväksymällä reitillä kuljettaa nähtävyyksiin ja yleisötilaisuuksiin tutustuvia henkilöitä edellyttäen, että perävaunu on varustettu henkilökuljetukseen soveltuvin rakentein ja varustein. Kuljetuksen suurin sallittu ajonopeus on 25 km/h. Kuljetettaessa puoliperävaunulla taikka kahdella tai useammalla toisiinsa kytketyllä perävaunulla henkilöitä tulee vetävän ajoneuvon kuljettajalla olla DE-luokan ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttava ajokortti. Saman pykälän 2 momentin mukaan traktoriperävaunulla saa kuljettaa omaa työväkeä sekä perävaunun kuormaamiseen tai kuorman purkamiseen tarvittavaa apuväkeä työ- tai määräpaikalle ja sieltä takaisin ehdolla, että kuljetus voi tapahtua turvallisesti.

Kevytauton perävaunussa ei ole tarkoitus sallia henkilökuljetuksia.

Mitä kevytauton tunnistamista parantavia merkintöjä on tarkoitus vaatia?

Kevytautoille on tarkoitus säätää mopoautoja vastaavasti velvoite käyttää voimassa olevan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 51 a §:n mukaista hitaan ajoneuvon kilpeä. Tarvittaessa kevytautoille voitaisiin säätää ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa asetuksessa (893/2007) traktoreiden rekisterikilpeä vastaavasti keltaisella, heijastavalla pohjalla oleva rekisterikilpi.

Voitaisiinko kevytautojen ja mopoautojen käyttöä rajoittaa moottoriliikennetiellä?

Voimassa olevan tieliikenneasetuksen (182/1982) 4 §:n 1 momentin ja 8 §:n mukaan moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä ei saa kuljettaa moottoriajoneuvoa, jonka suurin sallittu tai rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa. Näin ollen sekä mopoautojen että kevytautojen, joiden suurin sallittu rakenteellinen nopeus ja tiellä sallittu nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa, käyttö on kielletty sekä moottoriteillä että moottoriliikenneteillä.