Poliisiylitarkastaja
Samppa Holopainen

06.11.2018 POL-2018-48641

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Poliisihallituksen asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta (HE 173/2018 vp)

1 Lausuntopyyntö

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Poliisihallitukselta asiantuntijaa kuultavaksi sekä kirjallista asiantuntija lausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle laeksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta.

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia, ajokorttilakia, tieliikennelakia, ajoneuvoverolakia, autoverolakia, polttoaineen maksusta annettua lakia, arvonlisäverolakia ja rikoslakia. Esityksellä ehdotetaan otettavaksi käyttöön uusi kansallinen T-ajoneuvoluokan ajoneuvoryhmä, kevytauto, johon kuuluisivat henkilöautosta muunnettu, nopeudeltaan enintään 45 kilometriin tunnissa rajoitetut ajoneuvot. Kevytauton kuljettaminen edellyttäisi mopoautoja vastaavasti AM-luokan ajo-oikeutta. Tavoitteena on mahdollistaa uusi liikkumisen muoto erityisesti nuorille, 15–17-vuotiaille, ottamalla käyttöön uusi ajoneuvoryhmä.

2 Poliisihallituksen asiantuntija lausunto

Kevytautot tulisi varustaa sellaisilla nopeudenrajoittimilla joita ei voi manipuloida tai muutoin ohittaa. Nopeudenrajoitin tulisi olla niin hyvin suojattu ja sinetöity ettei sen manipulointia, tai muunlaista ohittamista voi tehdä ilman että järjestelmään jää selkeästi havaittuja ja näkyviä jälkiä. Ruotsissa on jo pidemmän aikaa ollut erityisesti nuorison käytössä autosta muunnettuja EPA-traktoreita. Arvion mukaan yli 90 % näistä on muunnettu siten, että nopeudenrajoittimet on poistettu tai vaihteistosta poistetut rattaat on asennettu takaisin ja niiden huippunopeus on samaa luokkaa kuin alun perinkin henkilöautoina. Suomen poliisilla on näistä ajoneuvoista valvontakokemuksia Pohjois-Suomesta lähinnä Oulun ja Lapin poliisilaitoksien alueilta.

Tulisi selvittää ja linjata miten kevytauton manipulointi voidaan käytännössä tunnistaa (silmämääräisesti, teknisesti, sähköisesti, tien päällä, katsastuk-

sessa tms.), ja mikä olisi riittävä taso manipuloinnin todentamiseen. Edellytetäänkö että poliisin pitää itse koeajaa ajoneuvo, vai riittääkö jos muutoin osataan tunnistaa ja eritellä tehdyt muutokset.

Nopeudeltaan rajoitettujen kevytautojen valvonnassa poliisi kohdannee samat haasteet kuin mopoissa, mopoautoissa, ja raskaassa ajoneuvokalustossa, mutta mahdollisten rajoittimien ohittamisen toteaminen tullee olemaan teknisesti entistäkin haasteellisempaa.

Kevytautoissa eteen tullee sama ongelma kuin raskaan liikenteen osalta; tien päällä ei pystytä varmuudella ja riittävän luotettavasti toteamaan sitä, mitä muutoksia, ohituksia, ylimääräisiä liitäntöjä, katkaisijoita tms. ajoneuvon sähköisiin järjestelmiin on tehty ja asennettu. Tämän vuoksi olisi välttämätöntä saada sellainen yhteistyötaho, jolle tarkastuksessa pysäytetty ajoneuvo voitaisiin ohjata tarvittaessa ajoneuvon tarkempaa tutkimista, jopa purkamista varten.

Trafin selvityksen mukaan "Ajoneuvoihin vaadittaisiin nopeudenrajoitin joka tulisi tarkastaa vuosittain kuten raskailla ajoneuvoillakin. Rajoittimen tarkastustodistus tulisi pitää ajossa mukana" (Trafin julkaisuja 4/2018). Epäselväksi jää onko näin tarkoitus nyt myös toimia.

Vaikkakin Hallituksen esityksen asian valmistelua koskevaan osioon on kirjattu että muun muassa ajoneuvon kuormaamisesta, hinattavan ajoneuvon kytkemisestä ja rekisterikilvistä tullaan säätämään valtioneuvoston asetuksella, haluamme jo tässä kohtaa korostaa lakimuutoksen kokonaisuutta ja sen vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

Kevytautoon tulisi kiinnittää rekisterikilvet mopoautoista poiketen ajoneuvon eteen että taakse. Etukilpeä tarvitaan muun muassa silloin kun poliisi suorittaa liikenteen valvontaa rekisterikilpiä lukevalla video- ja kameralaitteistolla (REVIKA), jolla voidaan tässä tapauksessa todeta vastaan tulevan ajoneuvon ajoneuvoluokka, ja sen käyttämä ajonopeus

Kevytauto tulisi varustaa hitaan ajoneuvon kilvellä, joka pitäisi kiinnittää sen takaosaan. Liikenneturvallisuuden varmistamiseksi muita tienkäyttäjiä tulee näkyvästi varoittaa hitaammista, kaksipyöräisiä ajoneuvoja leveämmistä ajoneuvoista, mopoautojen tapaan.

Mopoautojen ajovalojen käytöstä valvonnassa saatujen kokemusten perusteella (erityisesti maan pohjoisosissa) ehdotamme, että kevytautoista tulisi poistaa mahdollisuus päivävalojen käyttöön siten, ettei ajoneuvon takaosassa pala valoja lainkaan. Muita hitaammin kulkevan ajoneuvon havaitseminen erityisesti hämärässä ja huonon sään aikana jolloin auton automatiikka ei vielä kytke ajovaloja ilman kuljettajan omaa aktiivisuutta päälle on erityisen haasteellista.

Matkustajien kuljettamisen osalta lienee tarkoituksena noudattaa henkilöautoa koskevia säännöksiä. Tuolloin on syytä pohtia useiden matkustajien mahdollista vaikutusta nuoren 15 -vuotiaan kuljettajan toimintaan ja ajokäyttäytymiseen.

Kevytautoon tultaneen kytkemään myös hinattavia ajoneuvoja tai perävaunuja. Ilmeisesti asetuksen tasolla säädettäneen sovelletaanko tuolloin henkilöauton, traktorin tai jonkun muun ajoneuvon kytkentäsääntöjä.

Ehdotuksen mukaan kevytautoa saa ajaa AM -luokan ajokortilla aivan kuten mopoautoa. AM -luokan kuljettajaopetuksen pakollisena vaatimuksena 1.7.2018 alkaen on ollut neljän tunnin mittainen teoriakoulutus liikenteen perusteista. Muuta pakollista koulutusta tai opetusta ei vaadita. Kuljettajatutkinto sisältää teoriakokeen ja ajokokeen joka sisältää käsittelykokeen ja joka suoritetaan osana liikenteessä ajamista aidossa liikennetilanteessa. Takaako tämän laajuinen koulutus ja tutkinto riittävän osaamisen ja taidon nuorille kevytauton kuljettajille liikenneturvalliseen liikennöintiin. Mielestämme koulutuksen määrä ja sen sisältö eivät näyttäisi kuitenkaan täysin vastaavan mopoauton kuljettamista vaativamman kevytauton kuljettamisen osaamis- ja taitovaatimuksia.

Kevyistä nelipyöristä ei katsastuksessa kontrolloida esimerkiksi huippunopeutta, joka tullee olemaan haaste myös kevytautojen osalta. Ainakin tulisi varmistaa se, että kun poliisi tarvittaessa voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen esimerkiksi sen varmistamiseksi, että todetut viat ovat ennen seuraavaa käyttöön ottoa tai ennen annettua määräaikaa korjattu, katsastuksen henkilöstöllä olisi riittävä osaaminen ja välineistö suoritetun korjauksen toteamiseen esimerkiksi nopeudenrajoittimen toimintakuntoisuuden osalta, ja keinoja löytyisi myös maksiminopeuden toteamiseen.

Kevytautoa koskien liikennevalvonta perustuu tieliikennelain (267/1981) ja ajoneuvolain (1090/2002) hallinnollisiin toimivaltuuksiin. Poliisilla on oikeus tieliikennelain 93 §:n mukaan pysäyttää ajoneuvo, ja kuljettaja on velvollinen noudattamaan poliisimiehen ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen. Ajoneuvolain 71 §:ssä on vastaavat säännökset teknisen tienvarsitarkastuksen osalta. Säännösten noudattamisen tehosteeksi on säädetty rangaistusuhka.

Turvaamistoimien osalta ajoneuvolain 84 §:ssä ja 85 §:ssä säädetään ajokiellosta ja valvontakatsastuksesta. Mopojen ja kevyiden nelipyörien osalta valvonta on osoittautunut haastavaksi. Konventionaalisten virittämistapojen rinnalle on tullut erinäinen määrä teknisiä keinoja ohittaa ajoneuvojen rakenteelliset nopeusrajoitukset. Hallinnollisten valvontatoimivaltuuksien osalta ongelmaksi tulevat yhtäältä toimivallan rajat, mutta myös valvovan virkamiehen ammattitaito. Kierroksia rajoittavan teknisen laitteen löytäminen on valvonnassa haastavaa eivätkä toimivaltuudet anna mahdollisuutta tutkia kuljettajaa mahdollisen kaukosäätimen löytämiseksi, vaikka kuljettajaa epäiltäisiin ajoneuvorikkomuksesta. Ainoastaan liikenneturvallisuuden vaarantaminen antaa mahdollisuuden pakkokeinolain (806/2011) mukaisen henkilöntarkastuksen tekemiseen, mutta tällöinkin huomiota on kiinnitettävä pakkokeinoperiaatteiden asettamiin rajoituksiin.

Jos kyse ei ole virittämisen/manipuloinnin jälkeen enää kevytautosta (kulkee yli 45 km/h:ssa), tulee säädöksissä tai muutoin kuvata se mistä ajoneuvoluokasta silloin on kyse. Onko kyse esimerkiksi henkilöautosta ja onko ajoneuvoluokka muuttunut? Ajoneuvoluokan muuttumisella voi olla vaikutusta ajo-oikeuden riittävyyden arviointiin sekä sen rangaistavuuteen niil-

tä osin, jos ajo-oikeutta ei ole sidottu ajoneuvon tiettyihin teknisiin ominaisuuksiin. Sen lisäksi se vaikuttaa ajoneuvon kunnon ja rakenteen muutosten sekä puutteiden rangaistavuuden arviointiin.

Ajoneuvojen legaalimääritelmät ovat valvonnassa haaste. Valvonnassa voi olla tällä hetkellä vaihtelevia tulkintoja sen suhteen, muuttaako yksittäinen tekninen ominaisuus koko ajoneuvoluokan toiseksi vai onko kyseessä vain rakenteeltaan puutteellinen ajoneuvo. Tällä on merkitystä valvonnan kannalta, koska vähintään lain perusteluissa julkilausuttu tulkinta siitä, että yksittäinen muutos ajoneuvon teknisessä määrittelyssä muuttaa koko ajoneuvoluokan, helpottaa lain valvontaa. Silloin esimerkiksi viritetty kevytauto katsotaan suoraan joksikin toiseksi ajoneuvoluokaksi, johon tulisi soveltua muuttuneen ajoneuvoluokan teknisen vaatimukset.

Rangaistusten osalta on vielä todettava, että nykyisin viritetty mopo voi käsittää erilaisia rikoksia. Tyypillisesti on kyse a) kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta, b) muutoskatsastamattomasta ajoneuvosta ja c) mahdollisista varustepuutteista. Mopon osalta kyse on hyvin monesti pelkistä rikesakkorikkomuksista, paitsi ajo-oikeuden osalta. Ajoneuvojen virittäminen osoittaa kuitenkin tekijässään muuta kuin huolimattomuutta. Nuoren rikostentekijän osalta anteeksiannettavuus ja ymmärtämättömyys ovat myös hyvin häilyviä käsitteitä. Tästä syystä tulisi vähintään vakavasti harkita, että tulisiko sanktiointia kehittää edelleen ankarampaan suuntaan, jos kyseessä on ajoneuvon teknisten ominaisuuksien tahallinen muuttaminen ja manipuloiminen.

Vaihtoehtoisesti turvaamistoimista tulisi tehdä sellaisia, että ajoneuvon käyttö liikenteessä yksinkertaisesti estettäisiin aina ajoneuvolain 84 §:n 1 momentin nojalla ja määrättäisiin valvontakatsastukseen, jos kyseessä on manipuloitu ajoneuvo. Turvaamistoimien käytön kynnys tulee lainsäädännössä tehdä matalaksi, eikä sitoa sitä monimutkaisiin vaatimuksiin. Valvonnan vaikuttavuuden ja yleisestävyyden kannalta ajoneuvon käyttö liikenteessä tulee pystyä estämään jo silloin, kun ajoneuvon rakenteellinen nopeus ei vastaa ajoneuvoluokkaa eikä nopeusvaihtelu mene sallittavan vaihtelun piiriin.