PAO / PMA
Aino Still

19.11.2018

Liikenne- ja viestintävaliokunta asiantuntijakuuleminen
20.11.2018 klo 12.20

Viite Asiantuntijapyyntö HE 173/2018 vp

Liikenne- ja viestintäministeriön vastine liikenne- ja viestintävaliokunnalle annettuihin asiantuntijalusuntoihin

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöstä asiantuntijaa kuultavaksi ja kirjallista lausuntoa seuraavien lausunnonantajien lausuntojen johdosta:

- Autotuojat ja –teollisuus sekä Autoalan Keskusliitto
- Oy One-Pro Ab
- Teknisen Kaupan Liitto ry
- Suomen Mopoauto Oy
- SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY
- Kansanedustaja Paavo Väyrynen
- Oy Elfving Ab
- Oy Kaha Ab
- Suomen Motoristit ry
- Liikenneturva
- Liikenteen turvallisuusvirasto
- Liikennevakuutuskeskus Onnettomuustietoinstituutti
- Suomen Autokoululiitto ry
- Pyöräliitto
- Poliisihallitus
- Sisäministeriö
- Autoliitto
- Heikki Liimatainen, apulaisprofessori, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto

Vastineenaan liikenne- ja viestintäministeriö lausuu edellä mainittujen lausunnon antajien lausuntojen johdosta seuraavaa:

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Teknisen Kaupan Liitto, Suomen Motoristit ry, Suomen Mopoauto Oy ja Oy Elfving Ab ovat lausunnossaan esittäneet, ettei esitys merkittävästi paranna liikenneturvallisuutta mopoautojen liikenneturvallisuusriskiin verrattuna.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksen liikenneturvallisuusvaikutusten arvioinnissa kevytautojen käyttöön oton on arvioitu parantavan kaikissa kevytautojen määrien skenaarioissa. Arvio liikenneturvallisuuden parantumisesta perustuu siihen, kevytauto korvaisi huomattavan osan mopoilusta, jonka liikenneonnettomuuden riski on lähes kuusinkertainen suhteessa arviossa käytettyyn arvioon kevytauton riskistä.

Arviot perustuvat Liikenteen turvallisuusviraston kanssa tehtyyn rajoitetun nopeuden henkilöautojen turvallisuus- ja ympäristövaikutuksien arviossa[1] tehtyihin kevytautojen määrien skenaarioihin.

Suoritemuutosten ja riskikertoimien perustella on arvioitu, että tieliikenneonnettomuuksien 15–17-vuotiaiden uhrien määrä laskisi 28–62 loukkaantuneella. Kevytautojen ei odoteta lisäävän merkittävästi jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksia, koska nykyisin alle 2 % mopoautojen liikennevahingoista on törmäyksiä jalankulkijan pyöräilijän kanssa.

Ehdotuksessa esitetyllä kevytauton omamassan rajoituksella on pyritty rajaamaan jalankulkijoiden turvallisuuden kannalta ongelmalliset, korkeammat ja isommat autot, kuten katumaasturit, pois. Uusissa henkilöautoissa on lisäksi mopoautoja enemmän liikenneturvallisuutta parantavia ja kevyttä liikennettä suojaamaan tarkoitettuja varusteita ja ominaisuuksia.

Vaikutukset päästöihin

Teknisen Kaupan Liitto ry:n, Suomen Motoristit ry ja Oy Elfving Ab:n lausunnon mukaan esityksessä ehdotetut muutokset lisäisivät päästöjä polttoaineen kulutuksen lisääntyessä. Myös Suomen kuljetus- ja logistiikka SKAL ry:n lausunnossa sekä Pyöräliiton lausunnossa on esitetty huolta esityksen vaikutuksista päästöihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kuten hallituksen esityksessä on todettu, esityksen on arvioitu lisäävän polttoaineen kulutusta noin lisääntyvän noin 10-40 % mutta tieliikenteen kokonaispäästöjen on arvoitu kasvavan vain noin 0,1-0,3 %. Kuitenkin kaikissa kevytauton käyttöasteen skenaarioissa hiukkaspäästöt vähenevät suhteessa nykytilaan, mikä perustuu arvioon dieselkäyttöisten mopoautojen poistumisesta käytöstä.

Nopeudenrajoittamisen vaikutuksista ajoneuvon päästöihin, liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että 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. Dieselmoottoreiden kohdalla moottorin raskaammat kuormitukset, kuten moottoritieajo edistävät normaaliolosuhteissa hiukkassuodattimen puhdistumista. Tätä puhdistamista voidaan tehdä muutoinkin esimerkiksi ohjaamalla moottorin toimintaa tai korjaamotesterillä. Henkilöautoja käytetään kuitenkin myös nykyisinkin kaupungeissa ja olosuhteissa, joissa ajetaan pääasiassa taajamanopeuksilla.

Lisäksi on huomioitava, että kevytautoilla olisi nuorten liikkumismahdollisuuksia parantava vaikutus etenkin alueilla, joilla julkisen

[1] Trafin julkaisuja 5/2018:
https://www.trafi.fi/filebank/a/1530514511/0567f175671ba08760bb61c601b3fc92/31110-Trafin_julkaisuja_05_2018_Rajoitetun_nopeuden_henkiloautojen_turvallisuus-_ja_ymparistovaikutuksien_arvio.pdf

liikenteen palveluja on rajoitetusti saatavilla. Tämä voi myös vähentää liikennesuoritetta, kun nuoret pääsevät itse liikkumaan ilman, että jonkun muun täytyy kuljettaa heitä henkilöauton kyydissä etenkin matkoilla, joilla ei ole muita liikennevälineitä käytettävissä.

Vaikutukset liikenteen sujuvuuteen

Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen apulaisprofessori Heikki Liimataisen lausunnossa, Suomen Motoristit ry:n sekä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausunnossa on tuotu esiin kevytautojen liikenteeseen tulemisen vaikutukset liikenteen sujuvuuteen.

Esityksen valmistelun yhteydessä on arvioitu kevytautojen aiheuttamaksi viiveeksi henkilöautoille ja kuorma-autoille eri skenaarioissa noin kymmenestä sekunnista enimmillään puoleentoista minuuttiin 10 kilometrin matkalla.

Enimmäisnopeuden korottaminen 60 kilometriin tunnissa

Suomen Autokoululiitto ry:n ja Oy Kaha Ab:n lausunnoissa on esitetty kevytauton suurimman sallitun ajonopeuden nostamista 60 kilometriin tunnissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksen valmistelussa on arvioitu enimmäisnopeuden korottamisen vaikutuksia. Esityksessä ei päädytty ehdottamaan suurimmaksi sallituksi nopeudeksi 60 kilometriä tunnissa, koska sen arvioitiin lisäävän liikenneturvallisuusriskiä siinä määrin, että esityksen tavoitteena oleva nuorten liikenneturvallisuuden parantuminen voisi jäädä toteutumatta. Kuten esityksen vaikutusten arvioinnista ja Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutin lausunnosta ilmenee, suurimman sallitun nopeuden nostaminen vaikuttaisi tehtyjen arvioiden mukaan positiivisesti liikenteen sujuvuuteen, mutta sillä olisi negatiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Korkeammilla nopeuksilla ympäristön havainnointi on heikompaa ja reaktio- ja jarrutusaikana kuljettu matka on pidempi. Suurimman sallitun ajonopeuden nostaminen kasvattaa myös törmäyksessä vapautuvaa liike-energiaa ja lisää vakavan loukkaantumisen riskiä törmäystilanteessa.

Mikäli suurinta sallittua nopeutta korotettaisiin 60 kilometriin tunnissa, tulisi huomioida, että voimassa olevan tieliikenneasetuksen mukaan moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä ei saa kuljettaa moottoriajoneuvoa, jonka suurin sallittu tai rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa. Näin ollen kevytautoa saisi kuljettaa moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä, mikäli tieliikenneasetusta ei muutettaisi.

Ajokorttivaatimukset

Autotuojat ja –teollisuus sekä Autoalan Keskusliitto ovat yhteisessä lausunnossaan esittäneet AM-luokan koulutukseen lain muutoksen yhteydessä lisättäväksi kaksi teoriatuntia ja kaksi tuntia ajo-opetusta. Autokoululiiton lausunnossa on esitetty ajokorttiluokan AM121 koulutukseen lisättäväksi neljä teoriatuntia ja kolme tuntia ajo-opetusta. Lausunnon antajien mukaan nämä tunnit voitaisiin hyvittää AM-kortin haltijoille myöhemmin B-kortin suorittamisvaatimuksissa. Myös

Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutin lausunnossa esitettiin, että pakollinen ajo-opetus voisi lisätä liikenneturvallisuutta. Samoin Poliisihallitus ja Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen apulaisprofessori Heikki Liimatainen, ovat lausunnoissaan ottaneet kantaa ehdotettuun ajokorttivaatimukseen.

Hallituksen esityksessä esitetään kevytauton ajo-oikeuden saamiseksi mopoauton ajokorttia vastaavan AM-luokan ajokortin suorittamista. Esityksessä ehdotettu mopoautoja vastaava ajokortitluokka AM on valittu siksi, että ajoneuvot vastaisivat tässä ajokorttiluokassa parhaiten toisiaan nopeuden ja kuljettajan ikävaatimuksen osalta, jolloin vastaavat ajokorttivaatimuksetkin on nähty perustelluiksi.

Laki ajokorttilain muuttamisesta (387/2018) on tullut voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Lailla muutettiin AM-ajokorttiluokan opetusvaatimusta muun muassa siten, että pakollisesta kolmen tunnin ajo-opetuksen määrästä luovuttiin. Mopoauton ajokortin suorittamiseksi on edelleen suoritettava teoria- ja ajokoe. Ilman riittävää ajoneuvon hallinnan osaamista ajokoetta ei ole edellytyksiä läpäistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata AM-luokan ajokortin suorittamiseksi pakollista ajo-opetusta, koska tämä voisi lisätä ajokortin suorittamisen kustannuksia ja riittävä ajotaito voidaan varmistaa ajokokeessa.

Ajokortin suorittamiseksi tehdyistä lain muutoksista on vasta vähän aikaa ja siten kokemuksia lyhyeltä ajalta eikä sen vuoksi AM-luokan ajokortin suorittamista olisi liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan syytä muuttaa tässä yhteydessä.

Suomen Autokoululiitto ry:n lausunnossa on lisäksi esitetty kevytauton kuljettajan ikärajaksi 16 vuotta. AM-ajokorttiluokan ikävaatimus on 15-vuotta, eikä liikenne- ja viestintäministeriö kannata ajokorttiluokan ikävaatimuksen korottamista. Myöskään kevytautoille oman ajoneuvoluokan perustamista ei voida pitää kannatettavana ajokorttijärjestelmän monimutkaistumisen ja valvonnan vaikeutumisen vuoksi.

Nopeudenrajoitinta koskevat vaatimukset

Oy ONE-PRO Ab on lausunnossaan esittänyt kevytautoon asennettavaksi edellytettävälle nopeudenrajoittimelle asetettavia teknisiä vaatimuksia ja telemaattisen GPS-GSM laitteen vaatimista, jolloin sabotointi- ja ylinopeutta ajamisesta menisi hälytys nuorelle, vanhemmille ja esimerkiksi Poliisille. Samoin Suomen Autokoululiitto ry:n lausunnossa on esitetty nopeusrajoitetuille kevytautoille vapaaehtoinen GPS-paikannukseen pohjautuvan tiedon käyttö.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että voimassa olevan lainsäädännön mukaan henkilöiden paikantamiseen perustuva nopeudenvalvonta ei ole liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan mahdollista ja sellaisen esittäminen edellyttäisi tarkasti muun muassa perustuslain yksityisyyden suojaa koskevien vaatimusten

selvittämistä sekä viranomaisille paikantamistietoon perustuvan valvonnan resurssien järjestämistä.

Myös Poliisihallituksen lausunnossa on esitetty 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. Lisäksi Oy Kaha Ab:n lausunnossa on esitetty vaihtoehtoja kevytauton nopeuden rajoittamisen toteuttamistavoista.

Voimassa olevan ajoneuvolain 27 a §:n nojalla Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi valtuus antaa kevytautoja ja muun muassa siihen asennettavaa nopeudenrajoitinta koskevia tarkempia teknisiä määräyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto on liikenne- ja viestintävaliokunnalle antamassaan lausunnossa ilmoittanut aloittavansa määräysvalmistelun virallisesti lainmuutosten varmistuttua. Tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusviraston tarkoituksena on määritellä nopeudenrajoitinta koskevat vaatimukset teknologianeutraaleina ja sellaisina, että niillä voitaisiin varmistaa laitteen luotettava ja tarkoituksenmukainen toiminta.

Poliisihallituksen lausunnossa on kiinnitetty huomiota siihen, että kevytauton määräaikaiskatsastuksessa tulisi tarkistaa nopeudenrajoittiminen toiminta ja ajoneuvon huippunopeus. Ajoneuvolain nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset kevytauton määräaikaiskatsastuksen tarkastuskohteista ja tarkastusmenetelmistä. Liikenteen turvallisuusvirasto on liikenne- ja viestintävaliokunnalle antamassaan lausunnossa ilmoittanut aloittavansa määräysvalmistelun virallisesti lainmuutosten varmistuttua.

Käytön valvonta ja seuraamukset

Poliisihallitus on lausunnossaan tuonut esiin sen, että liikennevalvonnassa voi olla tällä hetkellä vaihtelevia tulkintoja sen suhteen, muuttaako yksittäinen tekninen ominaisuus koko ajoneuvoluokan toiseksi vai onko kyseessä vain rakenteeltaan puutteellinen ajoneuvo. Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan kevytauton kohdalla säädetyn enimmäisnopeuden kiertämisestä aiheutuvat seuraamukset olisivat vastaavat kuin muidenkin ajoneuvojen osalta. Näin ollen kyseeseen voi tulla Poliisihallituksen lausunnossakin esitetysti rikoslain 23 luvun 10 §:ssä säädetty kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja ajokieltoon määrääminen.

Liikenneturva on lausunnossaan esittänyt, että ajokiellon vähimmäismäärää nostettaisiin, mikäli kevytauton rajoittimen toimintaa on muutettu siten, että ajoneuvoa ei enää voi pitää kevytautona.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että säännösten rikkomisesta määrättävien seuraamusten tulisi olla samassa suhteessa vakavuudeltaan samankaltaisten tekojen seuraamuksiin. Näin ollen liikenne- ja viestintäministeriö ei näe perusteita määritellä kevytauton nopeuden rajoittamisen kiertämisestä ankarampaa rangaistusta kuin muiden ajoneuvojen kohdalla.

Ajoneuvon tunnistettavuus

Poliisihallitus, sisäministeriö, Autoliitto, Oy Kaha Ab ja Liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustietoinstituutti ovat lausunnoissaan ottaneet kantaa kevytautoon asetettavasta hitaan ajoneuvon kilvestä ja muista ajoneuvon tunnistamista parantavista merkinnöistä.

Ajoneuvolain nojalla valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus säätää kevytautoille 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 ja velvoite kiinnittää rekisterikilvet eteen ja taakse.

EU-lainsäädännön mukaisuus

Teknisen Kaupan Liitto ry:n, Suomen Mopoauto Oy:n ja Oy Elfving Ab:n lausunnoissa on esitetty lakiehdotusten olevan ristiriidassa Euroopan unionin lainsäädännön kanssa ja viitattu Euroopan unionin komission antamassa huomautuksessa esitettyihin seikkoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ajokorttidirektiivi ei koske maatalous- tai metsätraktoreita, joilla direktiivin mukaan tarkoitetaan kaikkia pyörillä tai kiskoilla liikkuvia, vähintään kaksiakselisia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joiden pääasiallinen tarkoitus perustuu niiden vetovoimaan ja jotka on tarkoitettu erityisesti vetämään, työntämään, kuljettamaan tai käyttämään tiettyjä työkaluja, koneita tai perävaunuja, joita käytetään maa- tai metsätaloustöissä ja joita vain toissijaisesti käytetään matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettyjen ajoneuvojen vetämiseen tiellä.

Ajokorttidirektiivin määritelmä on tulkinnanvarainen ajoneuvoilta vaadittavien teknisten ominaisuuksien suhteen ja ajokorttidirektiivin soveltamisen ulkopuolella onkin jo nyt sellaisia T-luokkaan tyyppihyväksyttyjä ajoneuvoja, jotka voidaan katsoa olevan pääasiassa tarkoitettu henkilöiden kuljettamiseen maa- ja metsätalouskäytön sijaan.

Vetokoukkuvaatimusta ei ole esitykseen valmistelussa lisätty, koska ehdotettavien kevytautojen tarkoitettu käyttö ei sitä edellytä eikä komission huomautuksessa mainittu EU:n asetus tai ajokorttidirektiivin traktorin määritelmä sitä nimenomaisesti edellytä. Vaatimus vetokoukusta nostaisi myös kevytautoksi muuttamisen hintaa ja rajaisi pois kaikki tällä hetkellä markkinoilla olevat sähköautot ja merkittävän osan markkinoilla olevista pienimmistä A-segmentin autoista.

Kevytautojen ei katsota myöskään vääristävän markkinoita, koska kevytautot ovat henkilöautoista muutettuja ajoneuvoja ja niiden määrän ei arvioida olevan merkittävä.

Lausunnossa ja komission huomautuksessa esitettyjen vastuukysymysten osalta autotuojien edustajilta saatujen tietojen mukaan usean automerkin osalta hallituksen esityksessä esitetyillä henkilöauton muutoksilla, eli nopeudenrajoittimen asentamisella, normaali tehdastakuu säilyisi myös kevytauto-muutoksen jälkeen.

Keskusteluja komission kanssa huomautuksen johdosta on jatkettu yhteisymmärryksen saavuttamiseksi siitä, miten kevytautot voitaisiin mahdollistaa nuorille käyttöön otettavaksi kansallisesti. Komissiolta odotetaan epävirallista vastausta toivottavasti vielä tämän viikon aikana.

Mopoauton ajoneuvoluokan käyttäminen

Suomen Autokoululiiton lausunnossa on esitetty, että esitetty pohdittavaksi, voidaanko henkilöauto, sen nopeutta kiinteästi rajaamalla saada rekisteröityä mopoautoluokkaan (L6e), jolloin sen ajo-oikeudeksi riittäisi mopoautokortti.

Käytännössä pienikään henkilöauto ei nopeudeltaan rajoitettunakaan voi täyttää kevyen nelipyörän ajoneuvoluokan EU-lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia. Esimerkiksi mopoautojen (ajoneuvoluokka L6e) kuormittamaton massa on niin sanotun puiteasetuksen (EU) N:o 168/2013 mukaan enintään 425 kg.

Kevytauton istumapaikkaluku

Autotuojat ja –teollisuus ja Autoalan Keskusliiton yhteisessä lausunnossa, Suomen Autokoululiitto ry:n lausunnossa ja Oy Kaha Ab:n lausunnossa on esitetty, että kevytauton paikkalukua ei tulisi edellyttää muutettavaksi kevytautoksi muuttamisen yhteydessä. Myöskään liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä kannatettavana paikkaluvun rajoittamista rakenteellisilla muutoksilla, sillä se voisi nostaa kevytautoksi muuttamisen ja toisaalta takaisin henkilöautoksi muuttamisen kustannuksia.

Ajoneuvojen käyttöä koskevat säännökset

Poliisihallitus on lausunnossaan esittänyt, 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.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että henkilöautoissa on tällä hetkellä sallittu huomiovalot, joiden kanssa ei tarvitse käyttää takavaloja. Voimassa olevan tieliikennelain 36 §:n mukaan ajovaloja, joiden kanssa on voimassa olevien teknisten vaatimusten mukaan käytettävä takavaloja, tulee kuitenkin käyttää aina ajoneuvossa, kun sitä kuljetetaan tiellä pimeän tai hämärän aikana taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi kevytauton teknisistä vaatimuksista tarkemmat tekniset vaatimukset. Tässä yhteydessä voidaan arvioida myös valaisinvaatimuksia, mutta mikäli vaatimukset poikkeavat merkittävästi

henkilöautojen vaatimuksista, voi sillä olla vaikutusta kevytautoksi muuttamisen kustannuksissa tai siihen, mitä henkilöautoja voidaan muuttaa kevytautoiksi.

Muun muassa Poliisihallituksen lausunnossa on otettu esiin ajoneuvon kuormaamiseen ja hinattavan ajoneuvon kytkentää koskevat säännökset. Voimassa olevan tieliikennelain mukaan näistä asioista säädetään valtioneuvoston asetuksella. Kevytautoja koskevien valtioneuvoston asetusten valmistelun yhteydessä tullaan huomioimaan hallituksen esityksen käsittelyn yhteydessä esitettyjä näkökohtia muun muassa henkilöiden kuljettamisesta ja hinattavan ajoneuvon kytkemisestä.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi