

Lausuntoyhteenveto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta / kevytautot

Ehdotuksesta saatiin yhteensä 49 lausuntoa. Lausunnon antoivat Suomen Autokoululiitto ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, maa- ja metsätalousministeriö, Autoalan Keskusliitto ry, Autotuoajat ja –teollisuus ry, OP Ryhmä, Autoliitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus, Poliisihallitus, sisäministeriö, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Autoteknillinen Liitto ry, Suomen Mopoauto Oy, ympäristöministeriö, Suomen Motoristit ry, Oy Brandt Ab, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Teknisen Kaupan Liitto ry:n moottoripyöräjaosto, SF-caravan ry, Pyöräliitto ry, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Onnettomuustietoinstituutti, työ- ja elinkeinoministeriö, Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry, Liikenneturva, oikeusministeriö, valtiovarainministeriö sekä 18 yksityishenkilöä. Lisäksi Sosiaali- ja terveysministeriö ilmoitti, ettei sillä ole lausuttavaa ehdotuksesta.

Ehdotusta kannatti 26 lausunnonantajaa ja 13 lausunnon antajaa vastustivat ehdotettua muutosta. Kymmenessä lausunnossa ei otettu nimenomaisesti kantaa muutoksen kannatettavuuteen, vaan niissä otettiin kantaa yksittäiseen esityksen kohtaan tai arvioitiin yleisesti esityksen hyviä ja huonoja puolia.

Yksityishenkilöistä 11 kannatti esitystä ja ainoastaan kolme esittivät ehdotuksesta luopumista. Neljässä yksityishenkilön lausunnossa ei otettu nimenomaisesti kantaa ehdotuksen kannatettavuuteen. Muita ehdotusta kannattavia tahoja olivat Suomen Autokoululiitto ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, maa- ja metsätalousministeriö, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry, Autoalan Keskusliitto ry, Autotuoajat ja –teollisuus ry, Autoliitto, OP Ryhmä, Liikenteen turvallisuusvirasto, opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus, Poliisihallitus, sisäministeriö, Suomen Autoteknillinen Liitto ry ja Suomen Taksiliitto ry.

Esitystä vastustivat kolmen yksityishenkilön lisäksi Suomen Mopoauto Oy, Suomen Motoristit ry, Oy Brandt Ab, Teknisen Kaupan Liitto ry:n moottoripyöräjaosto, ympäristöministeriö, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, SF-caravan ry ja Pyöräliitto ry. Esitystä vastustaneet lausunnonantajat katsoivat ehdotuksen heikentävän liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta ja olevan Suomen ympäristötavoitteiden vastainen. Ehdotuksen mukaisten kevytautojen katsottiin olevan painavamman rakenteensa ja nopeamman kiihtyvyytensä vuoksi mopoautoja vaarallisempi erityisesti kevyelle liikenteelle. Mopo- ja moottoripyöräkauppiaita ja moottoripyöräharrastajia edustavat

Id Versionumero

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

lausunnonantajat katsoivat ehdotuksen heikentävän nuorten liikenneturvallisuuden lisäksi muiden tiellääikkäjien turvallisuutta, lisäävän päästöjä sekä heikentävän liikenteen sujuvuutta. Mopo- ja moottoripyöräkauppiaiden edustajat katsoivat esityksen heikentävän mopo- ja mopoautoalan maahantuonti-, myynti- ja huoltoyritysten liiketoimintaedellytyksiä. Ympäristöministeriö, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä, Pyöräliitto ja Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä katsoivat ehdotuksen edesauttavan nuorten tottumista yksityisautoiluun ja sitä kautta vaikuttavan negatiivisesti valtion päästövähennystavoitteisiin.

Ehdotuksen tavoitetta nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi pidettiin lausunnoissa yleisesti kannatettavana. Esitystä kannattavissa lausunnoissa kevytautojen aktiivista ja passiivista turvallisuutta pidettiin mopoautoja parempana. Osassa lausuntoja ehdotettujen kevytautojen nähtiin parantavan nuorten liikkumismahdollisuuksia maaseudulla ja kaupunkiseutujen reuna-alueilla, joissa julki-sen liikenteen palveluita on rajoitetummin tarjolla.

Muutamissa lausunnoissa esitettyä toteuttamistapaa pidettiin kansallisena ratkaisuna ja Euroopan Unionin yhteisestä lainsäädännöstä eriytyvänä. Vaihtoehtoiseksi toteuttamistavaksi esitettiin mopoautojen turvallisuuteen vaikuttamista kansainvälisellä tasolla, B-luokan ajokortin ikävaatimuksen alentamista tai B1-ajokorttiluokan käyttöönottoa.

Erityisesti yksityishenkilöiden antamissa lausunnoissa otettiin useimmiten kantaa ehdotuksiin suurimmasta sallitusta ajonopeudesta, ajoneuvon iästä ja omamassan rajoituksesta.

Erityisesti yksityishenkilöiden antamissa lausunnoissa ehdotettua nopeudenrajoittamista enintään 45 kilometriin tunnissa ehdotettiin korotettavaksi 60 kilometriin tunnissa ja jopa 80 kilometriin tunnissa liikenteen sujuvuuden edistämiseksi. Muutamassa lausunnossa esitettiin kevytautojen käytön rajoittamista alueellisesti tai vuorokauden ajan mukaan. Muutamassa lausunnossa esitettiin myös ajoneuvon käytön valvomista ajoneuvon paikantamisen avulla. Nopeusrajoitusta pidettiin liikenneturvallisuuden kannalta perusteltuna, mutta eräissä lausunnoissa alhaisen nopeusrajoituksen arvioitiin myös lisäävän nopeudenrajoittimen kiertämistä ja vaikeuttavan liikenteen sujuvuutta. Muutamassa lausunnossa ehdotettiin nopeudenrajoittimen niin sanotun kaksikäytön sallimista, eli nopeudenrajoittimen käytön edellyttämistä vain AM-luokan ajo-oikeuden osalta, mikä mahdollistaisi saman ajoneuvon käytön eri nopeudella esimerkiksi perheessä vanhempien ja lasten yhteiskäytössä.

Ajoneuvon iän sijaan esitettiin ajoneuvolta edellytettäväksi tiettyjä varusteita ja päästövaatimuksia. Ajoneuvon ikävaatimuksen nähtiin korottavan ajoneuvon hankintahintaa. Toisaalta esimerkiksi ajoneuvovalmistajien ja ajoneuvojen maahantuojien edustajat kannattivat ajoneuvon ikävaatimusta ajoneuvokannan uudistumisen ja päästöjen rajoittamiseksi. Yksityishenkilöiden lausunnoissa ehdotettua suurinta sallittua omamassaa pidettiin korkeana ja muutamassa lausunnossa rajaksi ehdotettiin 1 100 kilogramman ja työ- ja elinkeinoministeriön lausunnossa 1300 kilogramman omamassa. Toisaalta eräissä

lausunnoissa esitettiin myös painorajan poistamista tai korottamista vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttäviltä ajoneuvoilta.

Henkilöauton nopeuden rajoittamisen kiertämistä pidettiin sekä esitystä kannattavissa, että sitä vastustavissa lausunnoissa merkittävänä riskinä ja pyydettiin kiinnittämään huomiota valvontaan ja seuraamusten vaikuttavuuteen. Poliisihallituksen lausunnossa todettiin valvonnassa havaitun nopeudenrajoittimien kiertämisen teknisten toteutustapojen kehittyvän jatkuvasti mikä vaikeuttaa valvontaa. Henkilöauton ”virittämisellä” todettiin useassa lausunnossa saavutettavan huomattavan paljon korkeamman ajonopeuden kuin mopoauton ”virittämisellä”. Useassa lausunnossa esitettiin kevytautoilta edellytettävän vuoden välein tehtävää määräaikaikatsastusta ja muutamassa lausunnossa lisäksi nykyisten nopeudenrajoittimien kiertämisestä määrättävien seuraamusten ankaroittamista. Ajoneuvon nopeuden rajoittamisen osalta lausunnoissa esitettiin huolta sen vaikutuksesta ajoneuvojen valmistajan vastuuseen sekä päästöihin, jos autoissa joudutaan ajamaan alemmilla vaihteilla ja kierrosluvuilla.

Ajoneuvon varusteiden osalta lausunnoissa esitettiin lisättäväksi vaatimukset muun muassa hitaan ajoneuvon kilvestä, nastarenkaiden käytöstä M1-luokan ajoneuvoa vastaavasti sekä traktorin rekisterikilvestä.

Muun muassa Suomen Autokoululiiton, Poliisihallituksen, mopoautojen myyjien ja maahantuojiin edustajien lausunnoissa tuotiin esiin se, ettei M1- luokan ajoneuvon kuljettaminen ole vaatavuudeltaan mopoauton kuljettamista vastaava ja pyydettiin huomioimaan tämä ajo-oikeusvaatimusten osalta. Lausunnoissa todettiin, että 1.7.2018 lukien AM-luokan ajokortin saaminen ei ole edellyttänyt muun muassa lainkaan pakollista ajo-opetusta.

Eräissä lausunnossa kiinnitettiin huomiota myös kevytauton matkustajamäärään. Osassa lausuntoja kannatettiin kevytautoon sovellettavaksi henkilöauton matkustajamäärää, kun taas osassa lausuntoja esitettiin matkustajien määrän rajoittamista mopoautoja vastaavasti. Parissa lausunnossa esitettiin kiellettäväksi hinattavan ajoneuvon kytkeminen kevytautoon.

Kevytautojen verotusta koskevien ehdotusten osalta valtiovarainministeriö edellytti ehdotuksen mukaisesti henkilöautojen verosäännösten soveltamista myös kevytautoihin.

Oikeusministeriön lausunnossa edellytettiin esityksen täsmentämistä ajoneuvoluokkien määritelmäsäännösten sekä kevytautoa koskevien ajoneuvon käyttöä ja sanktioita koskevien säännösten osalta. Annetuissa lausunnoissa esitettiin myös esitystä täsmennettäväksi sen osalta, lakkaako ajoneuvo olemasta esityksessä tarkoitettu kevytauto, kun käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut yli 10 vuotta ja onko liikenteessä käytettävä ajoneuvo tämän jälkeen muutoksastettava takaisin henkilöautoksi.