



Liikenne- ja viestintäministeriö
Erik Asplund, erik.asplund@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

10.7.2018

Viite: Lausuntopyyntö

Lausunto

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta kevytautojen sallimiseksi

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua luonnokseen hallituksen esityksestä, joka koskee nopeusrajoitettujen ns. kevytautojen sallimista 15 vuotta täyttäneille. Uusi laki toisi nuorille liikkumisen vaihtoehdoksi nopeudeltaan rajoitetun henkilöauton mahdollistamalla joustavan käytännön, jossa tekniset edellytykset täyttävä pienikokoinen henkilöauto voitaisiin varustaa nopeudenrajoittimella ja muutoksastaa kevytautoksi.

Lakimuutos parantaisi nuorten liikenneturvallisuutta, sillä henkilöautojen aktiivinen ja passiivinen turvallisuus on huomattavasti mopoautoja parempi. Mopoautossa kuljettajaa suojaavat kolaritilanteissa vain muovikori ja putkirunko, joiden kestävyys törmäystilanteessa on heikko nykyaikaisen henkilöauton törmäysturvallisuuteen verrattuna. Mopoautoilta ei edellytetä törmäystestejä, eikä niihin ole rajoitetun massan takia mahdollista rakentaa riittävää suojausta törmäystilanteita varten. Mopoautoissa ei myöskään ole muita henkilöautoille tyypillisiä turvallisuusvarusteita kuten ABS-jarruja, ajonvakautusjärjestelmää eikä törmäystilanteessa jalankulkijaa suojaavia rakenteita ja muotoja. Mopoautojen vaurioitiheys on suuri, sillä tilastollisesti jokainen mopoauto joutuu elinkaarensa aikana ainakin kerran vähintään omaisuusvahinkoja aiheuttavaan onnettomuuteen.

Nopeusrajoitetun henkilöauton turvallisuus mopoautoon nähden korostuu Suomen kaltaisessa maassa, jonka pitkän ja pimeän talvikauden aikana sää- ja keliolosuhteet ovat haastavat. Mopoautoilta ei edellytetä talvirenkaita ja niiden ajovalot ovat henkilöautoja heikommat.

Kevytauto houkuttelisi kulkutapasiirtymiä pääosin nykyisistä mopon, kevytmoottoripyörän, mopoauton käyttäjistä sekä kotitalouden aikuisten henkilöautolla kuljettamista nuorista. Suomessa mopoautoilijat ovat pääosin 15–17-vuotiaita pienissä maakuntakaupungeissa ja maaseudulla asuvia nuoria. Noin kaksi kolmasosaa mopoautoista on käytössä kunnissa, joiden asukasmäärä on alle 50 000 asukasta. Muualla Euroopassa sen sijaan mopoautoilla ajavat pääosin ajokortittomat aikuiset.

Kevytautojen vaikutusten ajoneuvokantaan on ennakoitu jäävän maltilliseksi. Vaikka määrä jää muutamiin kymmeneen tuhansiin, ajoneuvokannan nuorentamisen kannalta muutos olisi tervetullut, sillä muutoksastus kevytautoksi on liikenneturvallisuussyistä sallittu vain suhteellisen uusille autoille. Suomessa on keskimäärin vanha autokanta, jonka keski-ikä oli vuonna 2017 noin 12 vuotta. Koska kevytautoja käytettäisiin eniten pienissä kaupungeissa ja maaseutumaisissa kunnissa, muutoksella olisi vaikutusta pienten uudehkojen autojen kysyntään erityisesti pienemmällä väestökehitykseltään supistuvilla kaupunkiseuduilla, joissa autokanta on keski-ikältään selvästi vanhempaa ja kooltaan suurempaa kuin suuremmilla kaupunkiseuduilla.

Kevytautoksi muunnettaisiin ensisijaisesti pieniä hankintahinnaltaan edullisempia A- ja B-segmentin autoja, mikä osaltaan lisää niiden kysyntää. Näin ollen lakimuutos toisi autokantaan myös jonkin verran uusia pienikokoisia autoja ja alentaisi kynnystä hankkia kotitalouteen nykyistä pienikokoisempia autoja. Suomessa myydään eurooppalaisittain vähän A- ja B-segmentin autoja. Esimerkiksi vuonna 2017 ensirekisteröidyistä henkilöautoista vain 2 % kuului segmenttiin A (pieni auto) ja 15 % segmenttiin B (pienehkö auto).

Kevytautot vähentäisivät kokonaisuutena autokannan päästöjä, sillä lähes kaikki mopoautot ovat Suomessa dieselkäyttöisiä. Uudehkot henkilöautot täyttävät Euro 5 tai Euro 6 -luokan päästövaatimukset ja niiden säännellyt päästöt ovat pieniä kaksitahtisiin mopoihin ja dieselkäyttöisiin mopoautoihin verrattuna. Mopoautoissa ei ole pakokaasujen puhdistusjärjestelmiä, esimerkiksi pienhiukkassuodattamia tai SCR-järjestelmää. Euro 4 -säädökset ovat koskeneet mopoautoja vasta kuluvan vuoden alusta ja Euro 5 -säädösten voimaan tuloa niille suunnitellaan vasta vuosina 2020–2021. Henkilöautoissa Euro 5 -säädökset otettiin käyttöön jo vuosina 2009–2010. Lakimuutos vähentäisi koko ajoneuvokannan hiilidioksidipäästöjä, jos se samalla siirtäisi kuluttajakysyntää pienikokoisiin autoihin.

Muutosehdotuksemme lakiluonnokseen

Esitämme alla lakiluonnokseen muutamaa täydennystä, jotka liittyvät kevytautojen katsastukseen, ajo-oikeuden sääntelyyn sekä talvirenkaita koskevaan edellytykseen.

1. Kevytauton ajo-oikeuden sääntely

Mopoauton ajamiseen oikeuttavan AM121-ajokortin suorittaminen ei edellytä ajo-opetusta, vaan AM-kortin voi suorittaa teoriaopetuksella ja ajokokeella. Kevytautot ovat rakenteeltaan, mitoiltaan ja hallintalaitteiltaan henkilöautoja, vaikka niiden nopeus rajoitettaisiinkin jopa 45 kilometrin tuntinopeuteen. Näin ollen on perusteltua, että AM121-koulutukseen lisättäisiin vähintään kaksi tuntia ajo-opetusta. Ajo-opetustunnit voidaan ottaa huomioon B-kortin suorittamisvaatimuksissa, jolloin ajotuntien kokonaismäärä sekä AM- että B-kortin suorittaneilla ei kasvaisi.

2. Kevytautojen määräaikaikatsastus

Kevytautot tulisi katsastaa henkilöautojen ja traktorien ajoneuvoluokista poiketen vuosittain, jotta nopeusrajoittimen toiminta ja auton tekninen kunto voitaisiin varmentaa sekä vähentää mahdollisia nopeusrajoittimen ohitusrytyksiä. Näin ollen asetuksessa ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta tulisi edellyttää, että kevytautot katsastettaisiin heti ensimmäisen käyttöönottovuoden jälkeen vuosittain riippumatta ajoneuvon iästä. Muutoksikatsastus takaisin M1-luokan henkilöautoksi olisi luontevaa viimeistään tehdä kevytauton 10. vuoden määräaikaikatsastuksen yhteydessä.

3. Edellytys talvirenkaiden käytöstä

Koska kevytautot ovat nopeudeltaan rajoitettuja henkilöautoja, ehdotamme, että niiltä edellytetään talvirenkaiden käyttöä kuten henkilöautoilta.



Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto ry