

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta (HE 173/2018 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mietinnön antamista varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- yksikön johtaja, hallitusneuvos Laura Eiro, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Aino Still, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Elina Immonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- poliisitarkastaja Jari Pajunen, sisäministeriö
- poliisiylitarkastaja Samppa Holopainen, Poliisihallitus
- apulaisprofessori Heikki Liimatainen, Tampereen teknillinen yliopisto
- tieliikennejohtaja Marko Sillanpää, Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)
- johtava asiantuntija Aki Tilli, Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)
- liikenneturvallisuusjohtaja Kalle Parkkari, Liikennevakuutuskeskus
- konsernijohtaja Markku Hämäläinen, Oy Brandt Ab
- tuotepäällikkö Ulf Lemström, Oy Brandt Ab
- myyntijohtaja Tomi Kinnunen, Oy Elfving Ab
- tuotehoitaja Jarmo Koivisto, Oy Kaha Ab
- toimitusjohtaja Markku Koskinen, Oy ONE-PRO Ab
- myyntijohtaja Tero Tolonen, Oy ONE-PRO Ab
- omistaja Harri Nyholm, Suomen Mopoauto Oy
- erikoistutkija Hanna Kalenoja, Autoalan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja, CEO Tero Kallio, Autotuojat ja -teollisuus ry
- tutkuspäällikkö Juha Valtonen, Liikenneturva
- toiminnanjohtaja Matti Koistinen, Pyöräliitto
- puheenjohtaja Jarmo Jokilampi, Suomen Autokoululiitto ry
- asiamies Hannu Kyyhkynen, Teknisen Kaupan Liitto ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

- liikenne- ja viestintäministeriö
- Linja-autoliitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Motoristit ry

HALLITUKSEN ESITYS

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. Nuoret liikkuvat paljon ja liikkumiseen käytetään usein mopoa tai mopoautoa. Kevytauto toisi näiden rinnalle uuden vaihtoehdon. Esityksen tavoitteena on lisäksi parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta.

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä marraskuuta 2019.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Asiantuntijakuulemisessa esitystä on toisaalta kannatettu ehdotuksena, joka tuo uusia ja liikenneturvallisuutta parantavia liikkumisen vaihtoehtoja erityisesti nuorille. Toisaalta kuulemisessa on tuotu esille myös huolia esityksen liikenneturvallisuuteen ja ympäristönäkökohtiin liittyvistä vaikutuksista.

Liikenneturvallisuus. Saadun selvityksen mukaan esityksen liikenneturvallisuuden parantumista koskeva kokonaisarvio perustuu muun muassa siihen, että kevytauto voisi korvata osan mopoilusta, jossa liikenneonnettomuuden riskit ovat tilastojen mukaan merkittävästi korkeammat. Lisäksi kevytautoissa on huomattavan paljon liikenneturvallisuutta parantavia ja myös kevyttä liikennettä suojaamaan tarkoitettuja turvavarusteita ja ominaisuuksia. Kevytautossa on turvallinen kori- ja puskurirakenne sekä kattavat turvatyynyvarusteet. Kevytauton pakollisia varusteita ovat muun muassa ajonvakautusjärjestelmä, ABS-jarrut ja jarruassistentti. Tämän lisäksi erilaiset kuljettajaa avustavat turvallisuusvarusteet, kuten automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä, kaistavahti ja erilaiset varoitus- ja tunnistusjärjestelmät, yleistyvät myös pienemmän kokoluokan autoissa kaiken aikaa. Valiokunta kannustaa myös autoalaa tarjoamaan kevytautokäyttöön sellaisia ajoneuvoja, joissa nuoria kuljettajia avustava turvallisuusvarustelu on mahdollisimman kattava.

Valiokunta pitää olennaisena, että kevytauton myötä erityisesti nuorille kuljettajille tuodaan ajoneuvojen rakenteen ja turvatekniikan osalta turvallinen liikkumisen vaihtoehto, joka voi hyödyttää nuorten ja perheiden arkea erityisesti sellaisilla alueilla, joilla joukkoliikennettä ei ole saata-

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

villa. Valiokunta näkee esityksen edistävän liikenneturvallisuutta, alueellisesti kansalaisten liikkumismahdollisuuksien yhdenvertaisuutta ja tätä kautta myös perheiden elämänlaatua. Mopoautoon verrattuna kevytauto voi olla käyttöältään pidempiaikainen vaihtoehto, jonka elinkaarissa myös osa ajoneuvon kustannuksista on saadun selvityksen mukaan mopoautoa pienempiä.

Valiokunta pitää kuitenkin erittäin tärkeänä, että kevytautojen käytön turvallisuutta ja sääntelyn vaikutuksia seurataan erittäin tiiviisti ja tarvittaessa ryhdytään viipymättä asianmukaisiin säädös- tai muihin toimenpiteisiin. Valtioneuvoston tulee toimittaa asiasta selvitys liikenne- ja viestintävaliokunnalle viimeistään vuoden 2021 loppuun mennessä. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi tätä koskevan lausuman (*Valiokunnan lausumaehdotus 1*). Lisäksi valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että voimassa olevan tieliikennelain nojalla valtioneuvoston asetuksella säädetään kevytautoille velvollisuus käyttää niin sanottua hitaan ajoneuvon kilpeä (*Valiokunnan lausumaehdotus 2*).

Liikenteen sujuvuus ja ympäristövaikutukset. Ympäristövaikutusten osalta esityksen on arvioitu lisäävän polttoaineen kulutusta ja tieliikenteen kokonaispäästöjen on arvioitu kasvavan noin 0,1—0,3 %. Toisaalta esimerkiksi dieselkäyttöisten mopoautojen käytön mahdollinen väheneminen kevytautojen yleistymisen myötä voi pienentää hiukkaspäästöjä. Lisäksi nuorten itsenäisten liikkumismahdollisuuksien parantuminen voi vähentää liikennesuoritetta erityisesti haja-asutusalueilla, kun vanhempien hoitama nuorten kyyditsemisen tarve vähenee. Osa perheistä saattaa jatkossa pärjätä liikkumistarpeidensa osalta pelkällä kevytautolla.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että nopeusrajoitetuilla kevytautoilla on arvioitu olevan liikenteen sujuvuutta heikentäviä vaikutuksia. Esityksen valmistelun yhteydessä kevytauton aiheuttamaksi viiveeksi henkilöautolle ja kuorma-autolle eri skenaarioissa on arvioitu kymmenestä sekunnista noin puoleentoista minuuttiin 10 kilometrin matkalla. Valiokunta on muuttanut liikenteen sujuvuuden edistämiseksi kevytauton määritelmää siten, että kevytauton suurin rakenteellinen nopeus on rajoitettu 60 kilometriin tunnissa hallituksen esityksessä ehdotetun 45 kilometrin tunnissa sijasta. Valiokunta katsoo, että muutoksella on liikenteen sujuvuutta edistäviä ja ohitus-tarvetta vähentäviä vaikutuksia. Muutos on omiaan pienentämään myös peräänajojen todennäköisyyttä, ja se voi osaltaan vähentää myös nopeudenrajoittimen ohittamisen houkuttelevuutta. Valiokunta arvioi, että muutoksella on positiivisia vaikutuksia myös ympäristön kannalta, koska liikennevirran sujuvuus vaikuttaa myös liikenteen päästöihin. Saadun selvityksen mukaan nopeusrajoitetun ajoneuvon päästöt voivat nousta merkittävästi, jos ajoneuvolla joudutaan ajamaan jatkuvasti nopeuden ylärajalla. Suurimman rakenteellisen nopeuden nostaminen 60 kilometriin tunnissa voi siten pienentää myös tältä kannalta liikenteen päästöjä. Kevytauton nopeusrajan turvallisuuteen ja ympäristöön liittyviä vaikutuksia on tärkeää seurata jatkossa.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että voimassa olevan tieliikenneasetuksen (182/1982) mukaan moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä ei saa kuljettaa moottoriajoneuvoa, jonka suurin sallittu tai rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa. Näin ollen myös rakenteelliselta nopeudeltaan 60 kilometriin tunnissa rajoitettua kevytautoa saisi ajaa esimerkiksi moottoritiellä. Valiokunta kuitenkin katsoo, että nopeusrajoitettua kevytautoa ei tule liikenneturvallisuussyistä saada kuljettaa moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä. Näin ollen valiokunta on tehnyt esityksen 3. lakiehdotukseen tätä koskevan lisäyksen.

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

Nopeudenrajoittimet. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että kokemusten mukaan kaikissa ajoneuvoissa, joissa käytetään nopeudenrajoitinta, esiintyy nopeudenrajoittimen manipulointia, ja kokonaan tätä on käytännössä mahdotonta estää. Valiokunta pitää tärkeänä, että nopeudenrajoitinta ja määräaikaikatsastuksia koskevilla teknisillä määräyksillä pyritään löytämään keinoja, joilla voitaisiin varmistaa laitteen luotettava toiminta ja minimoida kaikenlainen rajoittimen manipulointi tai ohittaminen. Valiokunnan käsityksen mukaan kevytauton enimmäisnopeuden kiertämisessä voi tulla kyseeseen, vastaavasti kuin muidenkin ajoneuvojen kohdalla, rikoslain 23 luvun 10 §:ssä säädetty kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja ajokieltoon määrääminen. Valiokunta painottaa myös tienpäällä tapahtuvan valvonnan keskeistä merkitystä kaikenlaisten väärinkäytösten ehkäisemiseksi.

Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille myös teknisiä ratkaisuja, joilla kevytautojen käytön valvontaa ja nopeudenrajoittimen käyttöä voitaisiin tehokkaammin seurata esimerkiksi sinetöimällä rajoitinlaite tai rekisteröimällä niiden käyttöä koskevat tiedot eräänlaiseen mustaan laatikkoon. Valiokunta pitää tärkeänä, että jatkossa arvioidaan näiden teknisten mahdollisuuksien hyödyntämistä ja arvioidaan myös niiden käyttöön liittyvät oikeudelliset näkökohdat.

EU-oikeuden mukaisuus. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriö on käynyt Euroopan unionin komission kanssa keskusteluja esityksen suhteesta EU-lainsäädäntöön komission ehdotuksesta antaman huomautuksen jälkeen. Saadun selvityksen mukaan ajokorttidirektiiviä tullaan arvioimaan uudelleen ns. kolmannen liikkuvuuspaketin yhteydessä, missä yhteydessä voidaan ottaa huomioon erilaisia vaihtoehtoja. Ministeriön käytyjen keskustelujen pohjalta tekemän arvion ja valiokunnan ministeriöltä saaman selvityksen mukaan esitys voidaan tässä vaiheessa hyväksyä esitetyssä T-ajoneuvoluokkaan ja AM-luokan ajo-oikeuteen perustuvassa muodossa.

Liikenne- ja viestintäministeriöltä saadun selvityksen pohjalta ja esityksessä esille tuoduilla perusteilla valiokunta pitää esitystä tarpeellisena ja tarkoituksenmukaisena.

VALIOKUNNAN YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. lakiehdotus

Johtolause. Valiokunta on muuttanut 1. lakiehdotuksen johtolauseetta lakiteknisesti siten, että esityksellä muutetaan tarpeellisilta osin niin sanotun virastouudistuksen yhteydessä nyt käsitellyssä olevan esityksen antamisen jälkeen hyväksytyjä muutoslakeja.

14 b §. Kevytauto. Valiokunta on muuttanut pykälän 1 kohtaa siten, että kevytauton suurin rakenteellinen nopeus on rajoitettu 60 kilometriin tunnissa hallituksen esityksessä ehdotetun 45 kilometrin tunnissa sijasta. Valiokunta katsoo, että muutoksella on merkittäviä liikenteen sujuvuutta edistäviä vaikutuksia ja sillä on positiivisia vaikutuksia myös ympäristön kannalta.

Hallituksen esityksessä on turvallisuussyistä ehdotettu kevytautolle suurimmaksi sallituksi omamassaksi 1 500 kilogrammaa, joka ei esityksen mukaan kuitenkaan koskisi ajoneuvoa, jonka käyttövoimana on sähkö. Valiokunta katsoo, että sama turvallisuuskulma on merkitykselli-

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

nen myös sähköautojen kohdalla ja tästä syystä myös niille on tarpeen säätää enimmäispainoraja. Sähköautot painavat akkujensa vuoksi kuitenkin enemmän kuin esimerkiksi vastaavan kokoluokan bensiinikäyttöiset autot. Saadun selvityksen mukaan sähköautojen akuista tuleva lisäpaino vaihtelee merkistä ja mallista riippuen joistain kymmenistä kilogrammoista muutamaan sataan kilogrammaan. Markkinoilla on sähköautoja, joiden omamassa ylittää olennaisesti 2 000 kilogrammaa, ja lähivuosina sähköautojen markkinoilla saatavilla oleva valikoima tulee todennäköisesti merkittävästi kasvamaan. Valiokunta katsoo, että sähköauton enimmäispainoraja on tarkoituksenmukaista määrittää siten, että se vastaa samantyyppistä ja saman kokoluokan omamassaltaan 1 500 kilogramman polttomoottorikäyttöistä autoa. Sähköauton akkujen tuoma lisäpaino huomioon ottaen valiokunta katsoo, että tarkoituksenmukainen omamassan enimmäisraja sähköautoille on näin ollen 1 800 kilogrammaa. Valiokunta on tehnyt pykälän 4 kohtaan tätä koskevan lisäyksen.

2. lakiehdotus

Johtolause. Valiokunta on muuttanut 2. lakiehdotuksen johtolauseetta lakiteknisesti siten, että esityksellä muutetaan tarpeellisilta osin niin sanotun virastouudistuksen yhteydessä nyt käsitellyssä olevan esityksen antamisen jälkeen hyväksytyjä muutoslakeja.

3. lakiehdotus

91 b §. Kevytauton käyttö. Valiokunta on lisännyt voimassa olevaan tieliikennelakiin (267/1981) uuden 91 b §:n, jonka mukaan kevytautoa ei saa kuljettaa moottoritiellä eikä moottoriliikennetiellä. Muutos on tarpeen, koska voimassa olevan tieliikenneasetuksen mukaan moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä saa kuljettaa ajoneuvoa, jonka suurin sallittu tai rakenteellinen nopeus on enemmän kuin 50 kilometriä tunnissa. Nyt lisättäväksi ehdotettava pykälä kumoutuu uuden tieliikennelain (729/2018) voimaantulon myötä 1. kesäkuuta 2020, jonka jälkeen kyseinen raja nousee 70 kilometriin tunnissa. Näin ollen kevytautolla ei saa ajaa moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä myöskään uuden tieliikennelain voimaantulon jälkeen.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 173/2018 vp sisältyvät 4.—8. lakiehdotuksen.

Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 173/2018 vp sisältyvät 1.—3. lakiehdotuksen. (Valiokunnan muutosehdotukset)

Eduskunta hyväksyy kaksi lausumaa. (Valiokunnan lausumaehdotukset)

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

Valiokunnan muutosehdotukset

1.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 2 kohta, 10 §:n 1 momentti ja 25 §:n 1 momentin 12 kohta,
sellaisina kuin ne ovat, 3 § 2 kohta laissa 942/2018, 10 § 1 momentti laissa 507/2017, 25 §:n 1 momentin 12 kohta laissa 1042/2014 sekä
lisätään lakiin uusi 14 b § seuraavasti:

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

2) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot, traktori, kevytauto, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

10 §

Auto

M- ja N-luokan ajoneuvo (*auto*) on henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka määrättyyn erikoistehtävään valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa. M- ja N-luokan ajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota nelipyöräistä ajoneuvoa, joka 11 §:n nojalla katsotaan L-luokkaan kuuluvaksi, 14 §:n nojalla traktoriksi, 14 b §:n nojalla kevytautoksi, 15 §:n nojalla moottorityökoneeksi taikka 16 §:n nojalla maastoajoneuvoksi.

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

14 b §

Kevytauto

Kevytauto on 14 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun T1 –luokkaan kuuluva ajoneuvo:

- 1) jonka suurin rakenteellinen nopeus on rajoitettu 60 kilometriin tunnissa;
- 2) joka on muutettu aiemmin Suomessa käyttöön otetusta M₁ -luokan ajoneuvosta;
- 3) jonka ensimmäisen käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut enintään 10 vuotta, kuitenkin niin, että ensimmäinen käyttöönotto on 1 päivänä tammikuuta 2015 tai sen jälkeen; ja
- 4) jonka omamassa ajokuntoisena on enintään 1 500 kg tai enintään 1 800 kg, jos ajoneuvon käyttövoimana on sähkö.

25 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on turvallista käyttämistä varten oltava:

-
- 12) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa nopeusmittari sekä kevytautossa, M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-luokan ajoneuvossa nopeudenrajoitin;
-

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 4 §:n 1 momentin 1 kohdan b alakohta, 7 §:n 5 momentti, 39 § ja 41 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 4 §:n 1 momentin 1 kohdan b alakohta, 7 §:n 5 momentti ja 39 § laissa 387/2018 sekä 41 §:n 2 momentti laissa 938/2018, seuraavasti:

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

4 §

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

1) AM, johon kuuluvat:

b) kevyet nelipyörät, ajoneuvolain (1090/2002) 14 b §:ssä tarkoitettut kevytautot ja ne T3 ajoneuvoluokkaan kuuluvat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 kilometriä tunnissa ja enintään 60 kilometriä tunnissa, niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen;

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

T-luokka sekä kevytauton ja T3 ajoneuvoluokan traktorin kuljetusoikeus AM-luokan ajokortilla ovat voimassa vain Suomessa.

39 §

Ajoneuvon kuljettaja ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa

Ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa ajoneuvon kuljettajaksi katsotaan:

- 1) B-luokassa opettaja ja ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaava;
- 2) C1- ja C-luokassa opettaja;
- 3) D1- tai D-luokan ajo-opetuksessa opettaja taikka ajokorttia suorittava, jos hänellä on C-luokan ajokortti;
- 4) E-luokassa ajokorttia suorittava;
- 5) mopolla, moottoripyörällä, traktorilla, kevyellä nelipyörällä tai kevytautolla, jossa istuinpaikat ovat peräkkäin, ajo-opetusta annettaessa tai ajoa harjoiteltaessa ajokorttia suorittava taikka opettaja ja ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaava, jos hän on mukana moottoripyörässä, traktorissa, kevytautossa tai kevyessä nelipyörässä;
- 6) T-luokassa ajokorttia suorittava.

41 §

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun toteuttaminen

B-, C1- ja C-luokan ajo-opetuksessa opettajan tai ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaavan on istuttava oppilaan vieressä. Sama koskee ajo-opetusta ja ajoharjoittelua kevyellä nelipyörällä, kevytautolla taikka traktorilla, jos istuinpaikat ajoneuvossa ovat vierekkäin.

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

3.

Laki

tieliikennelain 2 a ja 88 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (267/1981) 2 a §:n 2 kohta ja 88 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 1610/2015, sekä
lisätään lakiin uusi 91 b §, seuraavasti:

2 a §

Ajoneuvojen määritelmät

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

2) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, moottoripyörä ja mopo sekä kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, kevytauto, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

88 §

Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta turvalaitetta:

- 1) henkilöautossa;
- 2) linja-autossa;
- 3) pakettiautossa;
- 4) kuorma-autossa;
- 5) kolmipyöräisessä mopossa ja moottorikäyttöisessä kolmipyörässä, jos ajoneuvon alkupe-
räisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt;
- 6) kevyessä nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa, jos ajoneuvon alkupe-
räisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt;

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

7) kevytautossa.

91 b § (Uusi)

Kevytauton käyttö

Kevytautoa ei saa kuljettaa moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä. Moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä tarkoitetaan moottorikäyttöisille ajoneuvoille tarkoitettua liikennemerkillä osoitettua tietä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

ajoneuvoverolain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 4 §, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 235/2007 ja 307/2018, seuraavasti:

4 §

Veronalaiset ajoneuvot

Ajoneuvoveroa on suoritettava rekisteriin merkityistä luokkiin M ja N kuuluvista ajoneuvoista sekä luokkaan T1 kuuluvista kevytautoista. Muualla kuin Suomessa rekisteröidyistä ajoneuvoista on suoritettava kiinteää veroa ja kulutusveroa siten kuin 38—44 §:ssä säädetään. Ajoneuvovero suoritetaan myös ajoneuvosta, jonka olisi tullut olla rekisteriin merkittynä taikka ilmoitettuna rekisteriin liikennekäyttöön otetuksi.

Auton alustalle rakennettua työkonetta ei katsota 1 momentissa tarkoitetuksi ajoneuvoksi, jos se on N₂- tai N₃-luokan ajoneuvo, joka on varustettu erityisillä välineillä työn tekoa varten ja jos sitä ei ole tarkoitettu muun tavaran kuin työssä tarpeellisten työvälineiden ja tarvikkeiden kuljettamiseen.

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

Ajoneuvo, jota ei ole liikenneasioiden rekisterissä luokiteltu M-, N- tai muuhun ajoneuvoluokkaan, katsotaan verotuksessa kuuluvaksi tieliikennelainsäädännön mukaiseen ajoneuvoluokkaan ajoneuvon laadun mukaan.

Ajoneuvoveron suorittamiseen kevytautosta sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään henkilöautosta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

autoverolain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (1482/1994) 1 §, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 5/2009 ja 313/2018, seuraavasti:

1 §

Henkilöautosta (M₁-luokka), pakettiautosta (N₁-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M₂-luokka), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, kevytautosta (T1- luokka), moottoripyörästä (L3- ja L4-luokka) sekä muusta L-luokkaan luettavasta ajoneuvosta on ennen ajoneuvon rekisteröintiä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin (*rekisteri*) tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin tässä laissa säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ajoneuvojen luokitteluun ja ajoneuvojen teknisiin ominaisuuksiin sovelletaan, mitä ajoneuvolaissa (1090/2002) ja sen nojalla säädetään.

Autoveron suorittamiseen kevytautosta sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään henkilöautosta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

polttoainemaksusta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 1 § seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Ajoneuvosta, jossa käytetään moottoribensiiniä tai dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta, suoritetaan valtiolle polttoainemaksua siten kuin tässä laissa säädetään.

Tätä lakia sovelletaan Suomessa tai muussa maassa rekisteröityyn taikka rekisteröimättömänä Suomessa käytettävään ajoneuvoon.

Polttoainemaksun suorittamiseen T1 –luokkaan kuuluvasta kevytautosta sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään henkilöautosta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

7.

Laki

arvonlisäverolain 114 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan arvonlisäverolain (1501/1993) 114 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 962/1998, seuraavasti:

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

114 §

Mitä edellä 1 momentin 5 kohdassa ja 2 momentissa säädetään henkilöautosta, sovelletaan myös kaksikäyttöautoon ja ajoneuvolain (1090/2002) 14 b §:ssä tarkoitettuun M₁-luokan ajoneuvosta muutettuun kevytautoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki

rikoslain 23 luvun 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 23 luvun 12 §:n 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1611/2015, seuraavasti:

23 luku

Liikenne rikoksista

12 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

3) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, moottorikäyttöinen kolmipyörä, kevyt ja raskas nelipyörä, traktori, kevytauto, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp

Valiokunnan lausumaehdotukset

1. *Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa kevytautojen käytön turvallisuutta ja sääntelyn vaikutuksia erittäin tiiviisti ja tarvittaessa ryhtyy viipymättä asianmukaisiin säädösmuutos- tai muihin toimenpiteisiin. Valtioneuvoston tulee toimittaa asiasta selvitys liikenne- ja viestintävaliokunnalle viimeistään vuoden 2021 loppuun mennessä.*
2. *Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto säätää voimassa olevan tieliikennelain nojalla valtioneuvoston asetuksella kevytautoille velvollisuuden käyttää hitaan ajoneuvon kilpeä.*

Helsingissä 11.12.2018

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen sin
varapuheenjohtaja Markku Pakkanen kesk
jäsen Olavi Ala-Nissilä kesk
jäsen Jyrki Kasvi vihr
jäsen Jukka Kopra kok
jäsen Mia Laiho kok
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Jari Myllykoski vas
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Satu Taavitsainen sd
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Sofia Vikman kok
varajäsen Harry Wallin sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

Valiokunnan mietintö LiVM 33/2018 vp
Vastalause

VASTALAUSE

Perustelut

Ehdotettujen lakien tarkoituksena on luoda Suomeen uusi, 15—17-vuotiaille kuljettajille tarkoitettu kansallinen T-ajoneuvoluokan ajoneuvoryhmä, kevytauto. Kevytautot olisivat pieniä henkilöautoja, joiden enimmäisnopeus olisi 45 km/h ja joiden kuljettaminen edellyttäisi AM-luokan eli ns. mopoauton ajo-oikeutta.

Ehdotusten tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta erityisesti nuorten osalta, koska mopoautoja on pidetty turvattomina ajoneuvoina. Asiantuntijakuulemisissa on kuitenkin käynyt ilmi, että vaikutus liikenneturvallisuuteen olisi vähäinen ja sekin seurausta siitä, että pieni osuus mopoilijoista siirtyisi käyttämään kevytautoa. Todellinen nuorten liikenneturvallisuusongelma onkin mopo, jonka onnettomuusriski on asiantuntijoiden mukaan kuusinkertainen mopoautoihin ja kevytautoihin verrattuna.

Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen on kannatettava tavoite, mutta ehdotetut lait eivät sitä edistä. Ne vain lisäävät entisestään ajoneuvo- ja ajokorttiluokkien monimutkaisuutta.

Lisäksi valiokunta on päättänyt nostaa kevytautojen enimmäisnopeudeksi 60 km/h, mikä lakiehdotusten vastaisesti heikentää nuorten liikenneturvallisuutta. Ajoneuvon liike-energia nousee nopeuden toiseen potenssiin eli törmäys nopeudessa 60 km/h on 78 % voimakkaampi kuin nopeudessa 45 km/h.

Ehdotetut lait myös lisäävät liikenteen hiilidioksidipäästöjä, kuten hallituksen esityksen perusteluista käy ilmi. Suomi on sitoutunut vähentämään ilmastopäästöjään nopealla aikataululla, eikä päästöjä tieten tahtoen lisäävää lainsäädäntöä tule hyväksyä.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme

että 1.—8. lakiehdotus hylätään.

Helsingissä 11.12.2018

Jyrki Kasvi vihr
Satu Taavitsainen sd