

29.10.2020

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi**HE 177/2020****Liikenneturvan lausunto**

Liikenneturva pitää tarkoituksenmukaisena ajoneuvolain uudistamista kokonaisuudessaan ajoneuvojen ja niiden perävaunujen EU-puiteasetuksen (EU) 2018/858 korvattua 1.9.2020 alkaen aiemman vastaavan puitedirektiivin (2007/46/EY).

Markkinavalvontaviranomaiselle ehdotetaan uutena instrumenttina seuraamusmaksua markkinavalvontaan, jossa nykyisen lainsäädännön puitteissa ei ole ollut toimivaltaa käyttää valvonnan tukena riittäviä seuraamuksia erityisesti silloin, kun rikkomuksen tekijä on oikeushenkilö. Seuraamusmenettelyn toimivuutta on syytä jatkossa seurata, ja tarvittaessa tarkentaa lainsäädäntöä kokemusten mukaan. Lisäksi kiinnitämme huomiota mm. sisäministeriön, Autotuojat ja -teollisuuden (AT), Autoalan keskusliiton (AKL) sekä Länsi-Uudenmaan poliisin liikenne- ja viestintäministeriölle lausunnoissaan esittämiin ehdotuksiin seuraamusmenettelyn soveltamisalan laajentamiseen myös ajoneuvon käyttöönoton jälkeisiin ajoneuvon ohjelmisto- ja päästömanipulointeihin sekä ajopiirtureiden, nopeudenrajoittimien ja pakokaasupäästöjen rajoittamiseksi asennettujen järjestelmien toimintaan vaikuttavien laitteiden asentamisiin. Aikataulusyistä em. lausuntojen ehdotuksia ei ole hallituksen esityksessä otettu huomioon. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta mm. nopeuden- ja tehorojoittimien toimintaan vaikuttavien laitteiden asentaminen on riskitekijä, jota tulee tehokkaasti pyrkiä estämään, joten em. lausuntojen ehdotuksia tulisi vielä harkita.

Vaikka moottorittomien ajoneuvojen, esimerkiksi niihin luettavien kevyiden sähköajoneuvojen, ajoneuvotekniset vaatimukset ovat vähäisiä, tulisi myös niiden puutteista olla mahdollisuus tarvittaessa määrätä liikennevirhemaksu. Tämä ei näyttäisi olevan mahdollista 195 § 2 momentin sanamuodon vuoksi.

Lopuksi haluamme kiinnittää huomiota ajoneuvoluokkiin liittyvään epäselvyyteen. Ehdotetussa ajoneuvolaissa ei enää määriteltäisi ajoneuvoluokkien määrittelyn kannalta olennaisia massakäsitteitä. Tällainen määrittelmä on nykyisessä ajoneuvolaissa termi ”luokittelumassa”, joka tuli ajoneuvolakiin lailla 507/2017 (2 § kohta 31). Tätä termiä hyödynnetään uudessa tieliikennelaissa mm. talvirenkaiden käyttöä koskevissa sääöksissä. ”Luokittelumassa”-termiä ei varsinaisesti löydy puiteasetuksesta. Kun voimassa oleva ajoneuvolaki korvautuu ehdotuksen mukaisella, jää tieliikennelain ”luokittelumassa” ilman määrittelyä. Luokittelumassa otettiin vuonna 2017 käyttöön korvaamaan perinteisesti käytettyä ”kokonaismassa”-termiä, koska puiteasetuksessa

29.10.2020

määriteltiin mm. keskiakseliperävaunujen luokittelussa se siten, että huomioon otetaan vain pyörien välityksellä maahan kohdistuva massa, ja vetoajoneuvoon kytkimen kautta välittyvä massa luetaan vetoajoneuvon massa (puiteasetus, liite 1, kohta 2.2). Tosin puiteasetuksessa ei ole myöskään termiä ”kokonaismassa”, vaan käytetään termiä ”enimmäismassa”, joka määritelmän mukaan on yhtä kuin ”suurin teknisesti sallittu kokonaismassa” (puiteasetus, liite 1, kohta 1.4). Jälkimmäisestä termistä on säädetty myös ns. mitta- ja massa-asetuksessa (Komission asetus (EU) N:o 1230/2012), jossa taas todetaan päinvastoin kuin edellisessä, että ”...perävaunun tai puoliperävaunun suurimpaan teknisesti sallittuun kokonaismassaan sisältyy staattinen massa, joka välittyy vetävään ajoneuvoon, kun ajoneuvot on kytketty toisiinsa”.

Käytännössä muutos näkyy siten, että uudet ns. kevytperävaunut, eli O₁-luokan perävaunut ovat yleensä rekisteröity kokonaismassaltaan 825 kg perävaunuiksi; kun 750 kg lasketaan kohdistuvan pyörien kautta maahan ja 75 kg kohdistuvan ”koukulle”. Aikaisemmin O₁-perävaunut olivat aina kokonaismassaltaan enintään 750 kg, josta enintään 75 kg voi kohdistua ”koukulle”.

Tilanteen kansalaiselle tekee hyvin epäselväksi ajokorttilain tulkinta. Ajokorttilain 4 §:n mukaan B-ajokorttiluokkaan kuuluvat ”ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg”. Liikenteen turvallisuusviraston tulkinnan mukaan siten uudet O₁-luokan perävaunut eivät kuulu automaattisesti B-ajokortilla vedettäviin, vaan niille tulee ns. pikku-e-vaatimus, mikäli yhdistelmän kokonaismassa on yli 3500 kg. Liikenteen turvallisuusvirasto siten tulkitsee tässä tapauksessa perävaunun kokonaispainoa puiteasetuksen sijasta ns. mitta- ja massa-asetuksella. Yhtenä vaihtoehtona kansalaiselle tällaisessa tilanteessa on uuden O₁-luokan perävaunun muutokatsastaminen 825 kg:n sijasta 750 kg:n kokonaismassalle.

Edellä mainittua kysymystä on havainnollistettu mm. seuraavassa Autoliiton tiedotteessa: <https://www.autoliitto.fi/tiedote/riittaako-ajokorttisi-kevytperavaunun-vetoon>.

Tämän vuoksi Liikenneturva ehdottaa, että eduskunta hyväksyessään hallituksen esityksen ajoneuvolain kokonaisuudistuksesta lisäisi siihen lausuman, että valtioneuvoston tulisi ryhtyä toimenpiteisiin ajoneuvojen luokittelua koskevan termistön selkeyttämiseksi ja ajokorttivaatimusten yhtäläiseksi soveltamiseksi O₁-luokan perävaunujen osalta.

LIKENNETURVA

JUHA VALTONEN

Juha Valtonen
tutkimuspäällikkö