

Kevytautot ja LVM:n ajankohtaiset

Aino Still, Palveluosasto, Markkinayksikkö



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Esityksen sisältö

- Kevytautot
- Muita ajankohtaisia säädöshankkeita
 - C1- ja C1E-luokan ajokorttiopetuksen muutokset
 - Mobiiliajokortti

Kevytautot -
Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain
ja ajokorttilain sekä eräiksi niihin liittyvien lakien
muuttamisesta HE 173/2018 vp

Hankkeen tausta ja tavoite

- Tavoitteena nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen
- Taustalla osaltaan mopoautojen koettu turvattomuus
 - Mopoautojen määrän kasvu on johtanut myös mopoautojen onnettomuusmäärien kasvuun
 - Mopoautoille sattuu vuosittain noin 1 000 liikennevahinkoa
 - Valtaosa mopoautoilijoiden kolareista ei johda loukkaantumiseen ja loukkaantumiset ovat yleensä lieviä
- Useita kirjallisia kysymyksiä nopeudeltaan rajoitettujen henkilöautojen sallimisesta nuorten käyttöön (mm. KK 142/2017 vp, KK 46/2017 vp, KK 295/2016 vp, KK 630/2014 vp, KK 309/2014 vp)
- Nuorille 15-17-vuotaille vaihtoehtoinen liikkumismuoto
 - Mopo
 - Mopoauto
 - Mönkijä
 - Kevytauto

Kevytautot- hankkeen vaiheet

- Sädöshankepäättös 24.1.2018
- Trafín selvitys Nopeusrajoitetut henkilöautot nuorten käyttöön (4/2018)
- Rajoitetun nopeuden henkilöautojen turvallisuus- ja ympäristövaikutuksien arvio (Trafín julkaisuja 5/2018)
- HE:n lausuntokierros 5.6-10.7.2018
- Kuulemistilaisuus 14.6.2018
- Lausuntoyhteen veto 20.7.2018
- Direktiivin 1535/2015 mukainen ilmoitusmenettely 25.6-26.9.2018
- Esityksen antaminen eduskunnalle 4.10.2018

Pääasialliset ehdotukset

- Otetaan käyttöön uusi kansallinen T1-luokan ajoneuvoryhmä *kevytauto*
 - Suurin rakenteellinen nopeus on rajoitettu 45 kilometriin tunnissa
 - Muutettu 1.1.2015 tai sen jälkeen Suomessa käyttöönotetusta henkilöautosta
 - Enintään 10 vuotta vanha ajoneuvo
 - Omamassa on enintään 1500 kg, jos ajoneuvon käyttövoima on muu kuin sähkö.
- Kevytautoa saisi ajaa 15-vuotta täyttänyt AM-luokan ajokortilla
- Kevytautoa verotettaisiin kuten henkilöautoa
- Voimaantulo 1.11.2019

Perusteet ajoneuvon ikävaatimukselle

- Uudemmat autot ovat turvallisempia
 - Vuonna 2014 henkilöautoihin on tullut pakolliseksi muun muassa ajonvakautusjärjestelmä, jalankulkijan turvallisuutta parantavat vaatimukset sekä hätäjarrutusavustin.
 - Kaikkia olennaisia turvavarusteita ja turvallisuusominaisuuksia ei ole mahdollista jälkiasentaa vanhempiin autoihin.
- Uudemmat autot ovat myös ympäristöystävällisempiä
 - Ikävaatimus tasapainottaa ympäristövaikutuksia
- Rekisteröiminen ensin henkilöautona
 - Varmistaa, että ajoneuvoa koskevat tekniset tiedot saadaan rekisteriin asianmukaisesti ja että ajoneuvo täyttää henkilöautoa koskevat vaatimukset.
- 10 vuoden jälkeen muutoskatsastettava takaisin henkilöautoksi

Perusteet 1 500 kg omamassan rajoitukselle

- Rajataan pois jalankulkijoiden turvallisuuden kannalta ongelmalliset korkeammat ja isommat autot kuten katumaasturit
- Mahdollistaa laajemman joukon erilaisia automerkkejä ja -malleja muutettavaksi kevytautoiksi kuin pienempi omamassa
- Ei koske sähköautoja, joiden paino akkujen vuoksi korkeampi

Perusteet 45 km/h nopeusrajoitukselle

- Ajonopeuden nostaminen 60 km/h vaikuttaa onnettomuustapahtuman riskiin ja seurauksien vakavuuteen
 - Törmäysnopeudella 45 km/h jalankulkijan kuolemanriski on 5,5 % ja 60 km/h törmäysnopeudella 18,2 %.
- Korkeampi ajonopeus vaikuttaisi positiivisesti liikenteen sujuvuuteen.
 - Lisäisi myös kevytautojen suosiota ja voisi johtaa niiden käytön lisääntymiseen isommilla teillä, mikä tasapainottaisi vaikutusta negatiiviseen suuntaan.

esityksen arvioidut vaikutukset

- Liikenteen turvallisuusviraston vaikutusten arvio kevytautojen turvallisuus- ja ympäristövaikutuksista
- Trafi toteutti kyselytutkimuksen 12-14 vuotiaiden vanhemmille
- Kyselytutkimuksen lähtökohdaksi otettiin enintään 15 vuotta vanha auto, jonka massaa ei ole rajoitettu ja ajokorttivaatimuksena olisi traktorikortti
- Muutettavan auton kriteerien tarkentumisen perusteella on arvioitu kevytautojen määräksi 20 000-25 000 ajoneuvoa
- Nuorten liikennesuorite kasvaa arviolta 1,2-4,4 %
- Tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä vähenee.
 - Kevytauto korvaisi osan mopoilusta, jossa riski on lähes kuusinkertainen verrattuna kevytauton riskiin.
 - Liikennesuorite on mopoilua korkeampi, mikä tasoittaa vaikutuksia.
 - Kokonaisuudessa uhrien määrä laskee arviolta 28-62 henkilöllä vuodessa mutta suurin osa on vain vähäisempiä henkilövahinkoja
- Nuorten liikennesuorite kasvaa
 - Tieliikenteen kokonaispäästöt kasvaisivat 0,1-0,3 %
 - Tieliikenteen hiukkaspäästöt vähenisivät 0,4 %

EU:n lainsäädäntö

- Traktorien ”puiteasetus” (EU) N:o 167/2013:
 - Asettaa tekniset vaatimukset *uusien* ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää varten.
 - Asetusta ei sovelleta yksittäisten ajoneuvojen hyväksyntään.
- Ajokorttidirektiivi 2006/126/EY
 - Ei koske maatalous- tai metsätraktoreiden ajokortteja
 - Maatalous- tai metsätraktorilla tarkoitetaan sellaisia 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*
 - T-luokkaan tyyppihyväksytyt ajoneuvot katsottu olevan automaattisesti ajokorttidirektiivin soveltamisalan ulkopuolella, mm. traktorimönkijät

Komission huomautus

- HE luonnos ilmoitettu komissiolle ja muille jäsenvaltioille teknisenä määräyksenä direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti
- Komissio on antanut huomautuksen, joka tulee direktiivin mukaan ottaa mahdollisuuksien mukaan huomioon.
- Komission kommentit mm.:
 - Jotta kevytautojen voitaisiin katsoa kuuluvan traktoriluokkaan kevytautoilla pitäisi olla teknisiä ominaisuuksia, joiden ansiosta niillä pystyisi vetämään, työntämään, kuljettamaan ja käyttämään tiettyjä vaihdettavissa olevia laitteita, kuten vetokoukku ja mukautetut puskurit.
 - Direktiivin traktoreiden määritelmän mukaisesti matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tiellä on traktoreiden toissijainen tarkoitus, kun taas kevytautojen ajoneuvoryhmän ajoneuvot on ehdotuksen mukaan tarkoitettu ensisijaisesti henkilöiden kuljettamiseen.

Komission huomautuksen huomioiminen

- Keskusteluja komission kanssa on jatkettu huomautuksen johdosta
 - EU-lainsäädäntö ei nimenomaisesti edellytä T-luokan traktoreilta vetokoukkuja.
 - Ajokorttidirektiivi ei koske traktoreita ja kevytautot luokiteltaisiin kansallisesti traktorijoneuvoluokkaan.
 - EU-lainsäädännön mukaiseen traktoriluokkaan kuuluu jo nyt tyyppihyväksytyjä ajoneuvoja, kuten mönkijöitä, joiden voidaan katsoa olevan ensisijaisesti tarkoitettu henkilöiden kuljettamiseen.
 - Ruotsissa käytössä myös henkilöautosta muutettu A-traktori, jota saa ajaa 15 vuotta täyttänyt AM-luokan ajokortilla

Muita ajankohtaisia säädöshankkeita

- Valtioneuvoston asetus ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen 17 ja 18 §:n muuttamisesta tullut voimaan 1.12.2018
 - C1 ja C1E-ajokorttiluokan opetuksen vähimmäismäärien vähennettiin
 - C- ja CE-luokan opetuksen määriä vastaavasti lisätty, jos ajokorttia suorittavalla on alennetuin opetusvaatimuksin suoritettu C1- tai C1E-luokan ajokortti
- Mobiiliajokortti
 - Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain 32 ja 61 §:n muuttamisesta HE 186/2018 vp – LiVM 26/2018 vp
 - ajo-oikeus voitaisiin liikennevalvonnassa osoittaa myös sähköisesti.
 - Ajokortin haltija voisi ladata tiedot Liikenteen turvallisuusviraston ajokorttisovelluksesta.
 - Sähköisellä sovelluksella ei voisi korvata varsinaista ajokorttia.
 - Voimaan todennäköisesti 1.2.2019

Kiitos!



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ