

05.07.2018

POL-2018-19213

Jakelun mukaan

## **Poliisihallituksen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta**

### 1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallituksen lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta.

Esityksellä muutetaan ajoneuvolain, ajokorttilain, tieliikennelain, ajoneuvoverolain, autoverolain, polttoaineen maksusta annetun lain ja arvonlisäverolain säännöksiä. Ehdotuksessa luotaisiin uusi ajoneuvoryhmä, kevytautot, jotka olisivat T-luokan ajoneuvoja, jotka on muunnettu henkilöautoista siten, että niiden nopeutta on rajoitettu 45 kilometriin tunnissa. Kevytautoja saisi kuljettaa AM-kortilla, kuten mopoautojakin.

Nuoret liikkuvat paljon ja liikkumiseen käytetään usein mopoa tai mopoautoa. Ministeriössä on selvitetty mahdollisuuksia mahdollistaa nopeudeltaan rajoitettujen henkilöautojen käyttö näiden ajoneuvojen rinnalle, erityisesti ajoneuvoluokkia ja ajokortteja koskevan EU-sääntelyn yhteensopivuuden osalta. Esityksen tavoitteena on mahdollistaa uusi liikkumisen muoto erityisesti nuorille, 15–17-vuotiaille, ottamalla käyttöön uusi ajoneuvoryhmä. Esityksen tavoitteena on lisäksi parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta.

### 2 Poliisihallituksen lausunto

Poliisihallituksen lausunto muodostuu neljästä eri asiakokonaisuudesta:

- liikennevalvonnassa tehdyt havainnot,
- varusteet, kuljettaminen, ja niiden valvonta,
- toimivaltuudet, turvaamistoimet ja rangaistukset ja
- yhteenveto

#### 2.1 Poliisin havaintoja nopeudeltaan rajoitetuista ajoneuvoista ja niiden valvonnasta

Ruotsissa on jo pidemmän aikaa ollut erityisesti nuorison käytössä autosta muunnettuja EPA-traktoreita. Arvion mukaan yli 90 % näistä on muunnettu siten, että nopeudenrajoittimet on poistettu tai vaihteistosta poistetut rattaat on asennettu takaisin ja niiden huippunopeus on samaa luokkaa kuin alun perinkin henkilöautoina. Suomen poliisilla on näistä ajoneuvoista valvonta-

kokemuksia Pohjois-Suomesta lähinnä Oulun ja Lapin poliisilaitoksien alueilta.

Mopoista toteamme, ettei sakosta, liikennevakuutusmaksun korotuksesta sekä auto- ja moottoripyöräverosta muodostuva 600 – 1000 euron suuruinen kokonaisseuraamus käytännössä hillitse mopojen rajoittimien poistoa, eikä esimerkiksi kaasuttimien vaihtamista suuremmaksi. Näillä muutoksilla mopon huippunopeus nousee keskimäärin 70 – 90 km/h välille.

Lisäksi erilaiset kauko-ohjattavat kierrosluvunrajoittimet vaikeuttavat liikenteen valvontaa. Valvontatilanteessa kierrosluku on rajoitettu siten, ettei valvojan suorittamassa koeajossa mopo kulje yli sallitun. Kun mopon sammuttaa, rajoitin on toiminnassa ja kuljettajan taskussa olevaa kaukosäätimen nappia painamalla on käytössä vapaat kierrokset.

Valvontaa vaikeuttaa myös se, että jos poliisi ei pysty aukottomasti toteamaan mopoon tehtyjä muutoksia, laittomuus täytyisi todentaa koeajolla.

Mopoa viritettäessä sen massa säilyy edelleen vähäisenä, joten sillä kolari-tilanteessa ei ole nopeuden noustessa samanlaista "massiivista tuhovaikutusta", kuin normaalin henkilöauton kokoisella rajoittimet poistetulla kevytautolla.

Mopoautoihin on Hovioikeus ottanut kantaa todeten, ettei se kun mopoauto kulki yli 70 km/h omistajan itse sitä ajaessa riittänyt osoittamaan sitä, että siihen olisi tehty luvattomia muutoksia. Poliisin olisi pitänyt itse koeajaa ajoneuvo, tai muutoin tunnistaa ja eritellä tehdyt muutokset.

Raskaan kaluston nopeudenrajoittimien manipulointeja todetaan poliisin liikennevalvonnassa viikoittain, tehovalvontaviikoilla kymmenittäin. Magneetin käytöllä saadaan nopeusanturi pimennettyä. Samalla muun muassa ABS-järjestelmä poistuu käytöstä, josta aiheutuu liikenneturvallisuukselle omat riskinsä. Magneetin käyttämisen sijaan on useissa rikostapauksissa siirrytty sähköisesti suoritettuun manipulointiin joiden todentaminen liikenteen valvonnassa on entistäkin haasteellisempaa. Manipulointien tunnistamiseen tarvitaan erityisosaamista niin katsastustoiminnassa kuin liikenteenvalvonnassa. Lisäksi haasteita on niin toimivaltuuksissa kuin riittämättömissä sanktioissa.

## 2.2 Varusteista, kuljettamisesta ja niiden valvonnasta

### 2.2.1 Nopeudenrajoitin

Nopeudeltaan rajoitetuissa kevytautoissa poliisi tulee kohtaamaan samat ongelmat kuin mopoissa, mopoautoissa, ja raskaassa ajoneuvokalustossa, mutta mahdollisten rajoittimien ohittamisen toteaminen tulee olemaan teknisesti entistäkin haasteellisempaa.

### 2.2.2 Rekisterikilvet

Esitämme, että kevytautoon tulisi kiinnittää sellaiset rekisterikilvet joiden perusteella se on liikennevirrassa erotettavissa henkilöautosta. Jos kyseinen ajoneuvo rekisteröidään esityksen mukaisesti traktoriksi, niin kevytautoon olisi luonnollista kiinnittää traktorin rekisterikilvet (mustat merkit keltaiselle pohjalla), sekä kevytauton eteen että taakse. Etukilpeä tarvitaan muun muassa silloin kun poliisi suorittaa liikenteen valvontaa rekisterikilpiä

lukevalla video- ja kameralaitteistolla (REVIKA), jolla voidaan tässä tapauksessa todeta vastaan tulevan ajoneuvon ajoneuvoluokka, ja sen käyttämä ajonopeus.

Toisaalta traktorin rekisterikilpien käytöllä olisi sekä seuraus, ettei hitaan ajoneuvon kilven poistamisella kevytautosta saisi henkilöauton näköistä.

### 2.2.3 Hitaan ajoneuvon kilpi

Kevytauto tulisi varustaa hitaan ajoneuvon kilvellä, joka pitäisi kiinnittää sen takaosaan. Liikenneturvallisuuden varmistamiseksi muita tienkäyttäjiä tulee näkyvästi varoittaa hitaammista, kaksipyöräisiä ajoneuvoja leveämmistä ajoneuvoista, mopoautojen tapaan.

### 2.2.4 Ajovalojen/päivävalojen käyttö

Mopoautojen ajovalojen käytöstä valvonnassa saatujen kokemusten perusteella (erityisesti maan pohjoisosissa) ehdotamme, että kevytautoista tulisi poistaa mahdollisuus päivävalojen käyttöön siten, ettei ajoneuvon takaosassa pala valoja lainkaan. Hitaammin kulkevan ajoneuvon havaitseminen on tuolloin paljon hankalampaa erityisesti hämärän ja huonon sään aikana jolloin automatiikka ei vielä kytke ajovaloja, ilman kuljettajan omaa aktiivisuutta, päälle.

### 2.2.5 Polttoainemaksusta

Huomautamme, että mikäli polttoainemaksusta annettua laki ei muuteta, voisi 5 € päivämaksun maksamalla ajella traktorilla/kevytautolla myös polttoöljyllä.

### 2.2.6 Matkustajien kuljettaminen

Voimassa oleva asetus ajoneuvon käytöstä tiellä (40 §) sallii traktorilla kuljettajan lisäksi kahden henkilön kuljettamisen, jos heille on turvallinen ja riittävä istuintila. Lisäksi samassa pykälässä säädetään, että edellä mainitun lisäksi voidaan kuljettaa turvaistuimessa lasta.

Mikäli tarkoituksena on kuitenkin noudattaa henkilöautoa koskevia säännöksiä, on syytä pohtia useiden matkustajien mahdollista vaikutusta nuoren 15 -vuotiaan kuljettajan toimintaan ja ajokäyttäytymiseen. Tätä asiaahan muun muassa autokoulujen kuljettajaopetuksessa uusille kuljettajille korostetaan, ainakin ylemmillä korttitasoilla.

### 2.2.7 Hinattavan ajoneuvon / perävaunun kytkeminen

Kevytautoon tultaneen kytkemään myös hinattavia ajoneuvoja tai perävaunuja. Ilmeisesti asetuksen tasolla säädetäneen sovelletaanko tuolloin henkilöauton, traktorin tai jonkun muun ajoneuvon kytkentäsääntöjä.

### 2.2.8 Ajo-oikeus ja siihen liittyvä koulutus sekä osaaminen

Ehdotuksen mukaan kevytautoa saa ajaa AM -luokan ajokortilla aivan kuten mopoautoa.

AM -luokan kuljettajaopetuksen pakollisena vaatimuksena 1.7.2018 alkaen on neljän tunnin mittainen teoriakoulutus liikenteen perusteista. Muuta pakollista koulutusta tai opetusta ei vaadita.

Kuljettajatutkinto sisältää teoriakokeen ja ajokokeen joka sisältää käsittelykokeen ja joka suoritetaan osana liikenteessä ajamista aidossa liikennetilanteessa.

Onko tämän laajuisen koulutuksen ja tutkinnon suorittaneilla riittävä osaaminen ja taito kevytauton liikenneturvalliseen kuljettamiseen, sitä lienee tällä hetkellä lähes mahdoton arvioida. Mielestämme koulutuksen määrä ja sen sisältö eivät näyttäisi kuitenkaan täysin vastaavan mopoauton kuljettamista vaativamman kevytauton kuljettamisen osaamis- ja taitovaatimuksia.

## 2.2.9 Katsastaminen

Traktoreita ei nyt kyseessä olevassa nopeus-/ajoneuvoluokassa tarvitse määräaikaikatsastaa, joten ajoneuvon kunnan valvonta jää yksinomaan tiellä suoritettavan valvonnan varaan.

Toisaalta voidaan todeta, ettei kevyistä nelipyöristäkään katsastuksessa kontrolloida esimerkiksi huippunopeutta, joka tulee olemaan suurin haaste tämän nyt kyseessä olevan ajoneuvon luokankin valvonnassa. On myös oletettavaa ettei esimerkiksi kauko-ohjattava rajoitin tulisi ilmi, vaikka määräaikaikatsastus vaadittaisiinkin.

Ainakin tulisi varmistaa se, että kun poliisi tarvittaessa voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen (ajoneuvolaki 85 §) esimerkiksi sen varmistamiseksi, että todetut viat ovat ennen seuraavaa käyttöön ottoa tai ennen annettua määräaika korjattu, katsastuksen henkilöstöllä olisi riittävä osaaminen ja välineistö suoritettujen korjauksien toteamiseen esimerkiksi nopeudenrajoittimen toimintakuntoisuuden osalta, ja keinoja löytyisi myös maksiminopeuden toteamiseen.

## 3 Toimivaltuudet, turvaamistoimet ja rangaistukset

Kevytautoa koskien liikennevalvonta perustuu tieliikennelain (267/1981) ja ajoneuvolain (1090/2002) hallinnollisista toimivaltuuksista. Poliisilla on oikeus tieliikennelain 93 §:n mukaan pysäyttää ajoneuvo, ja kuljettaja on velvollinen noudattamaan poliisimiehen ajoneuvon kunnan, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen. Ajoneuvolain 71 §:ssä on vastavat säännökset teknisen tienvarsitarkastuksen osalta. Säännösten noudattamisen tehosteeksi on säädetty rangaistusuhka (liikenne rikkomus, ajoneuvorikkomus, niskoittelu poliisia vastaan).

Turvaamistoimien osalta ajoneuvolain 84 §:ssä ja 85 §:ssä säädetään ajoikiellosta ja valvontakatsastuksesta.

Mopojen ja kevyiden nelipyörien osalta valvonta on osoittautunut haastavaksi. Konventionaalisten virittämistapojen rinnalle on tullut erinäinen määrä teknisiä keinoja ohittaa ajoneuvojen rakenteelliset nopeusrajoitukset.

Näitä on käsitelty jo edellä. Hallinnollisten valvontatoimivaltuuksien osalta ongelmaksi tulevat yhtäältä toimivallan rajat, mutta myös valvovan virkamiehen ammattitaito. Kierroksia rajoittavan teknisen laitteen löytäminen on valvonnassa haastavaa eivätkä toimivaltuudet anna mahdollisuutta tutkia kuljettajaa mahdollisen kaukosäätimen löytämiseksi, vaikka kuljettajaa epäiltäisiin ajoneuvorikkomuksesta. Ainoastaan liikenneturvallisuuden vaarantaminen antaa mahdollisuuden pakkokeinolain (806/2011) mukaisen henkilöntarkastuksen tekemiseen, mutta tällöinkin huomiota on kiinnitettävä pakkokeinoperiaatteiden asettamiin rajoituksiin.

Rangaistavuuden osalta on aihetta tuoda esille ajoneuvojen legaalimääritelmät ja niiden vaikutus rangaistusjärjestelmän soveltamisessa. Ensinnäkin ajo-oikeutta ei ole sidottu varsinaisesti tietyn ajoneuvoluokan kuljettamiseen vaan ajoneuvon tiettyjen teknisten ominaisuuksien olemassaoloon. Ajokorttilain (386/2011) ajo-oikeudet eivät toisin sanoen linkity suoraan ajoneuvolakiin. Siksi viritetyn kevytauton kuljettaminen katsotaan kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta, koska ajoneuvon tekniset ominaisuudet ajo-oikeutta koskevilta ratkaisevilta osilta on erit.

Ajoneuvojen legaalimääritelmät ovat valvonnassa toinen juttu. Valvonnassa voi olla tällä hetkellä vaihtelevia tulkintoja sen suhteen, muuttaako yksittäinen tekninen ominaisuus koko ajoneuvoluokan toiseksi vai onko kyseessä vain rakenteeltaan puutteellinen ajoneuvo. Tällä on merkitystä valvonnan kannalta, koska vähintään lain perusteluissa julki lausuttu tulkinta siitä, että yksittäinen muutos ajoneuvon teknisessä määrittelyssä muuttaa koko ajoneuvoluokan, helpottaa lain valvontaa. Silloin esimerkiksi viritetty kevytauto katsotaan suoraan joksikin toiseksi ajoneuvoluokaksi, johon tulisi soveltaa muuttuneen ajoneuvoluokan teknisen vaatimukset.

Rangaistusten osalta on vielä todettava, että nykyisin viritetty mopo voi käsitellä erilaisia rikoksia. Tyypillisesti on kyse a) kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta, b) muutostarkastamattomasta ajoneuvosta ja c) mahdollisista varustepuutteista. Mopon osalta kyse on hyvin monesti pelkistä rikesakkorikkomuksista, paitsi ajo-oikeuden osalta. Ajoneuvojen viritäminen osoittaa kuitenkin tekijässään muuta kuin huolimattomuutta. Nuoren rikostentekijän osalta anteeksiannettavuus ja ymmärtämättömyys ovat myös hyvin häilyviä käsitteitä. Tästä syystä tulisi vähintään vakavasti harkita, että tulisiko sanktiointia kehittää edelleen ankarampaan suuntaan, jos kyseessä on ajoneuvon teknisten ominaisuuksien tahallinen muuttaminen ja manipuloiminen.

Vaihtoehtoisesti turvaamistoimista tulisi tehdä sellaisia, että ajoneuvon käyttö liikenteessä yksinkertaisesti estettäisiin aina ajoneuvolain 84 §:n 1 momentin nojalla ja määrättäisiin valvontakatsastukseen, jos kyseessä on manipuloitu ajoneuvo. Turvaamistoimien käytön kynnyks tulee lainsäädännössä tehdä matalaksi, eikä sitoa sitä monimutkaisiin vaatimuksiin. Valvonnan vaikuttavuuden ja yleisestävyyden kannalta ajoneuvon käyttö liikenteessä tulee pystyä estämään jo silloin, kun ajoneuvon rakenteellinen nopeus ei vastaa ajoneuvoluokkaa eikä nopeusvaihtelu mene sallittavan vaihtelun piiriin.

#### 4 Yhteenveto

Hallituksen esityksen luonnokseen kirjattuja ehdotuksia voidaan yleisellä tasolla ja lähtökohtaisesti pitää kannatettavina, ainakin siitä näkökulmasta katsottuna, että liikenneonnettomuustilastoissa 15–18-vuotiaat ovat yliedustettuina, ja heidän turvallisempaan liikkumiseensa tulee kiinnittää ennistä enemmän huomiota.

Esitämme, että:

- Kevytautot tulisi varustaa sellaisilla nopeudenrajoittimilla joita ei voi manipuloida tai muutoin ohittaa
- Nopeudenrajoitin tulisi olla niin hyvin suojattu ja sinetöity ettei sen manipulointia, tai muunlaista ohittamista voi tehdä ilman että järjestelmään jää selkeästi havaittuja ja näkyviä jälkiä.
- Tulisi selvittää ja linjata miten kevytauton manipulointi voidaan käytännössä tunnistaa (silmämääräisesti, teknisesti, sähköisesti, tien päällä, katsastuksessa tms.), ja mikä olisi riittävä taso manipuloinnin todentamiseen. Edellytetäänkö että poliisin pitää itse koeajaa ajoneuvo, vai riittääkö jos muutoin osataan tunnistaa ja eritellä tehdyt muutokset.
- Jos kyse ei ole virittämisen/manipuloinnin jälkeen enää kevytautosta (kulkee yli 45 km/h:ssa), tulee säädöksissä tai muutoin kuvata se mistä ajoneuvoluokasta silloin on kyse. Onko kyse nopeammasta traktorista (ajoneuvoluokka ei muutu) vai henkilöautosta (ajoneuvoluokka muuttuu). Ajoneuvoluokan muuttumisella voi olla vaikutusta ajo-oikeuden riittävyyden arviointiin sekä sen rangaistavuuteen niiltä osin, jos ajo-oikeutta ei ole sidottu ajoneuvon tiettyihin teknisiin ominaisuuksiin. Sen lisäksi se vaikuttaa ajoneuvon kunnon ja rakenteen muutosten sekä puutteiden rangaistavuuden arviointiin.
- Trafien selvityksen mukaan "Ajoneuvoihin vaadittaisiin nopeudenrajoitin joka tulisi tarkastaa vuosittain kuten raskailla ajoneuvoillakin. Rajoittimen tarkastustodistus tulisi pitää ajossa mukana" (Trafien julkaisuja 4/2018). Epäselväksi jää onko näin tarkoitus nyt myös toimia.
- Kevytautoissa eteen tulee sama ongelma kuin raskaan liikenteen osalta; tien päällä ei pystytä varmuudella ja riittävän luotettavasti toteamaan sitä, mitä muutoksia, ohituksia, ylimääräisiä liitäntöjä, katkaisijoita tms. ajoneuvon sähköisiin järjestelmiin on tehty ja asennettu. Tämän vuoksi olisi välttämätöntä saada sellainen yhteistyötaho, jolle tarkastuksessa pysäytetty ajoneuvo voitaisiin ohjata tarvittaessa ajoneuvon tarkempaa tutkimista, jopa purkamista varten. Tällä hetkellä ei ole toimivaa järjestelmää tällaisen kontrollin toteuttamiselle, eikä tällaista toimenpidettä saamamme vastauksen mukaan voida toteuttaa esimerkiksi rajoittimia tarkastavien yritysten avustuksellakaan.

Lisäksi pyydämme huomioimaan lausunnossamme kohtaan 2.2. (Varusteista, kuljettamisesta ja niiden valvonnasta) kirjatut Poliisihallituksen näkemykset ja esitykset.

Poliisiylitarkastajan sijainen  
Poliisitarkastaja

Timo Ajaste

Poliisitarkastaja

Kari Onninen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 05.07.2018 klo 15:32. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-  
mosta.

Jakelu

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)  
erik.asplund@lvm.fi

Tiedoksi

Poliisihallitus, poliisijohtaja Sanna Heikinheimo  
Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue  
Poliisihallitus, esikunnan virkaposti  
Poliisihallitus, poliisiylitarkastaja Niina Uskali