

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Tällä esityksellä muutetaan ajoneuvolain, ajokorttilain, tieliikennelain, ajoneuvoverolain, autoverolain, polttoaineen maksusta annetun lain ja arvonlisäverolain säännöksiä.

Esityksen 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.

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.

Muutosten ehdotetaan tulevan voimaan marraskuussa 2019.

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Nuorten liikkuminen

Vuonna 2010 liikennekäytössä oli noin 220 000 mopoa ja 4 300 mopoautoa, kun vastaavat luvut vuonna 2017 olivat 161 000 ja 8 100 kpl. Nuoret käyttävät mopoa tai skootteria pääasiassa neljäntyyppisillä matkoilla: vierailumatkoilla kavereiden luokse, koulu- ja opiskelumatkoilla, huviajeluilla ja harrastuksiin liikkumisessa. Mopoautoa käytetään koulu- ja opiskelumatkoihin, vierailumatkoihin ja harrastuksiin liikkumiseen. Mopoautolla tehdään enemmän ostos- ja asiointimatkoja kuin mopoilla.

Nykytilanteessa nuoret liikkuvat keskimääräisenä arkivuorokautena noin 37 kilometriä henkilöä kohden. Joukkoliikenteen osuus tästä on noin 12 km (32 %) ja henkilöauton matkustajana liikkumisen 17 km (45 %). Mopoilla kuljetaan vuorokaudessa noin 2,8 km/hlö (7,7 %) ja mopoautoilla 1,4 km/hlö (3,8 %). Mopoautojen lisäksi myös traktorimönkijät ovat yleistyneet viime aikoina nuorien käytössä. Traktorimönkijä on jo jonkin verran korvannut mopoautoja, sillä niiden hinnat ovat olleet kilpailukykyisiä mopoautoon nähden.

Liikennevakuutuskeskuksen tietojen perusteella vuonna 2008 mopoautojen liikennevahinkoja tapahtui 173 ja näistä 9 oli henkilövahinkoon johtaneita. Vastaavasti vuonna 2009 tapahtui 335 onnettomuutta, joista 22 oli henkilövahinkoon johtaneita. Vuosina 2011–2015 tapahtui keskimäärin 1 004 mopoautoilijoiden liikennevahinkoa vuosittain. Näistä keskimäärin 185:een liittyi henkilövahinko. Mopoautojen määrän kasvaminen onkin vaikuttanut myös onnettomuuksien määrän kasvuun.

Ajoneuvojen luokittelu

Ajoneuvojen luokittelusta säädetään EU-tasolla ajoneuvojen tyyppihyväksynnän hallinnollisia vaatimuksia koskevissa niin sanotuissa puitesäännöksissä. T-luokan ajoneuvojen osalta luokittelu perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (N:o 167/2013). Asetuksen tarkoituksena on vahvistaa yhdenmukaiset säännöt maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen markkinoille saattamista ja valvontaa varten.

Asetusta ei sovelleta yksittäisten ajoneuvojen hyväksyntään, jolloin näitä koskevat menettelyt ovat jäsenvaltioiden kansallisen lainsäädännön alaa. Jäsenvaltioilla on myös runsaasti liikkumavaraa, koska yhtenäisiä hallinnollisia ja teknisiä vaatimuksia ei ole määritelty näiden ajoneuvojen osalta. Kansallisesti tätä liikkumavaraa on hyödynnetty traktorien perävaunujen osalta. Näissä tekniset vaatimukset ovat jonkin verran kevyemmät kuin tyyppihyväksytyissä tuotteissa, ja erillistä hyväksyntämenettelyä ei vaadita ennen liikennekäyttöön ottamista.

Traktorien ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista säädetään kansallisesti tarkemmin ajoneuvolain (1090/2002) nojalla annetulla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä (TRAFI/26407/03.04.03.00/2015: Traktorien, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen, muiden kuin autoon kytkettäväksi tarkoitettujen hinattavien laitteiden sekä eläinten vetämien ajoneuvojen rakenne ja varusteet).

Ajokorttisäännökset

Ajokorteista ja niiden suorittamisen vaatimuksista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortteja koskevassa valtioneuvoston asetuksessa (423/2011). Kansallisen lainsäädännön on täytettävä Euroopan unionin (EU) ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY (*ajokorttidirektiivi*) asetetut muita kuin traktorin ajokortteja ja niiden luokitusta, kuljettajantutkintoja ja ajokortin myöntämistä koskevat vähimmäisvaatimukset. Traktorin kuljettajaa koskevat säännökset eivät sisälly EU:n lainsäädäntöön.

Kansainvälinen vertailu

Ruotsissa auton saa muuttaa tietyt tekniset ehdot täytettyään traktoriksi, ajoneuvoluokkaan A-traktor. Tarkemmat ehdot annetaan viranomais määräyksellä (VVFS 2003:19, *Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II*). Ajoneuvon rakenteellinen nopeus on rajoitettava 30 kilometriin tunnissa, ja voimansiirron välityssuhteiden on oltava sellaiset, että ajoneuvo saavuttaa 1-vaihteella korkeintaan 10km/h nopeuden. Korirakennetta on muokattava siten, että on ilmeistä, ettei ajoneuvo enää sovellu henkilöiden kuljettamiseen. Kuljettajan vieressä saa kuitenkin olla yksi istumapaikka.

Käytännössä vaatimukset tarkoittavat, että muutoksen voi tehdä vain rajattuun määrään ajoneuvoja. Ajoneuvon ikää ei ole rajoitettu, ja suuri osa rekisterissä olevista A-traktoreista onkin iäkkäitä. Liikenteessä on myös A-traktorien lisäksi vanhempia, ennen 1.4.1975 rakennettuja EPA-traktor-ajoneuvoluokkaan kuuluvia ajoneuvoja.

A-traktorin kuljettamiseen vaaditaan AM-ajokortti, kuten mopoautoonkin. Edellytyksenä on 12 tunnin pakollinen ajo-opetus auktorisoidun opettajan kanssa. Tutkintovaatimuksena on teoriakoe ja 15 vuoden ikä.

Ruotsin Trafalta saadun tiedon mukaan liikennekäytössä on vuosina 2012–2016 ollut keskimäärin 8 700 A-traktoria. A-traktorien määrä on kuitenkin kasvanut 850–980 ajoneuvolla vuosittain niin, että vuonna 2012 liikennekäytössä oli 6 948 A-traktoria ja vuonna 2016 lukumäärä oli 10 601.

Ruotsin Transportstyrelsenin aineiston perusteella vuosina 2012-2016 A-traktori on ollut onnettomuuden osapuolena 337 onnettomuudessa. Onnettomuuksista 2 johti kuolemaan. Vakaviin loukkaantumisiin johtavia onnettomuuksia tapahtuu noin 3 ja keskivakavaan loukkaantumiseen johtavia noin 11 vuosittain. Kaikkiaan poliisin tai sairaaloiden tietoon tulee vajaat 70 A-traktoreihin liittyvää onnettomuutta vuosittain.

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedossa ei ole, että muissa EU-maissa olisi tällä hetkellä käytössä vastaavia ratkaisuja. Saksassa oli vielä 90-luvulla mahdollista rajoittaa henkilöauto kulkemaan enintään 30 kilometriä tunnissa, jonka jälkeen se voitiin luokitella liikuntarajoitteisten käyttöön tarkoitetuksi apuvälineeksi, mutta tästä mahdollisuudesta on sittemmin luovuttu.

AM-ajokortti muissa maissa

Ajokorttidirektiivin mukaan AM-ajokortin ikäraja on 16 vuotta, mutta se voidaan laskea enintään 14 vuoteen tai nostaa enintään 18 vuoteen. 16 vuoden ikäraja on käytössä muun muassa Englannissa, Belgiassa, Alankomaissa ja Saksassa. Suomen kanssa yhtenevä 15 vuoden ikäraja on käytössä Ruotsin lisäksi Espanjassa ja Islannissa. Ranskassa ikäraja on 14 vuotta, Tanskassa

18 vuotta. Euroopan ulkopuolella ainakin Kanadassa on käytössä vastaava AM-luokka, jossa ikäraja on 14 vuotta.

AM-ajokortin suorittamisen edellytyksenä suurin osa edellä mainituista maista edellyttää joko pakollista ajo- tai teoriaopetusta, tai molempia. Laajin opetusvelvoite on voimassa Tanskassa, jossa edellytetään 22 tunnin teoriaopetusta ja 12 tunnin ajo-opetusta. Alankomaat ja Espanja eivät taas edellytä pakollista opetusta lainkaan.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on mahdollistaa uusi liikkumisen muoto nuorille, 15-17-vuotiaille, ottamalla käyttöön uusi ajoneuvoryhmä. Nuoret liikkuvat paljon ja liikkumiseen käytetään usein mopoa tai mopoautoa. Kevytauto toisi nuorille näiden rinnalle uuden vaihtoehdon.

Esityksen tavoitteena on lisäksi parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta. Nuoret liikkuvat paljon mopoilla ja mopoautoilla, joista varsinkin mopojen turvallisuus onnettomuustilanteissa on henkilöautoa heikompi.

Keskeiset ehdotukset

Ehdotuksessa luotaisiin uusi ajoneuvoryhmä, *kevytautot*, jotka olisivat T-luokan ajoneuvoja, jotka on muunnettu henkilöautoista siten että niiden nopeutta on rajoitettu. Liikenneturvallisuuksyistä näihin ehdotettaisiin seuraavia rajoituksia:

Ajoneuvon enimmäisikä

Kevytauton saisi muuttaa henkilöautosta, joka on otettu käyttöön vuoden 2014 jälkeen. Kevytautoksi ei kuitenkaan saa muuttaa sellaista henkilöautoa, jonka käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut enintään 10 vuotta. Kevytautoja käyttäisivät pääsääntöisesti nuoret kuljettajat. Uudemmat autot ovat tekniikan ja säännösten kehittymisen vuoksi turvallisempia ja ympäristöystävällisempiä kuin vanhemmat autot. Rajoituksella pyrittäisiin varmistamaan, että juuri nämä kuljettajat pääsisivät hyötymään keskimääräistä uudemmissa ja samalla turvallisemmista ja ympäristöystävällisemmistä autoista. Turvallisuuden osalta rajoitus parantaa kuljettajan ja matkustajien lisäksi myös muiden tienkäyttäjien turvallisuutta. Rajoituksen sitominen ajoneuvon ikään, eikä pelkästään tiettyyn vuosimalliin, takaa sen, että etu säilyy tekniikan kehittyessä.

Omamassa

Ehdotuksen mukaan kevytauton suurin sallittu omamassa olisi 1500 kilogrammaa. Rajoituksella pyrittäisiin rajaamaan jalankulkijoiden turvallisuuden kannalta ongelmalliset, korkeammat ja isommat autot, kuten katumaasturit, pois.

Nopeuden rajoittaminen

Kevytautojen suurin sallittu rakenteellinen nopeus esitetäisiin rajoitettavaksi 45 kilometriin tunnissa. Nopeuden rajoittamisella pyritään vähentämään sekä onnettomuusriskiä että

mahdollisen onnettomuuden seurauksia. Nopeuden rajoittamisella olisi positiivinen vaikutus paitsi kevytauton kuljettajien ja matkustajien, myös muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuuteen.

Nopeuden rajoittaminen tulisi tehdä siten, että rajoitusta ei olisi helppo purkaa, ja toisaalta rajoituksen toimivuuden valvonta olisi yksinkertaista. Ajoneuvojen nopeuden rajoittamisesta on kokemuksia muun muassa mopojen, mopoautojen ja raskaan kaluston osalta. Markkinoilla onkin jo nyt saatavilla nopeuden rajoittimia, jotka soveltuvat käytettäväksi henkilöautoissa.

Ajokortti

Ehdotuksen mukaan kevytautoa saa ajaa AM-luokan ajokortilla aivan kuten mopoautoa. Näin ollen kevytautoa koskee myös sama teoria- ja ajokoevaatimus kuin mopoautoa.

Verotus

Nykyiset liikenteen verosäännökset eivät pääosin koske T-luokkaan rekisteröitäviä ajoneuvoja. Kevytautojen jättäminen verolainsäädännön ulkopuolelle tarkoittaisi taloudellista kannustinta henkilöautojen rekisteröimiselle kevytautoiksi, millä voisi olla haitallista vaikutusta valtion verotulokertymän kannalta. Kannustimen myötä kevytautojen määrä saattaisi lisääntyä nyt arvioidusta määrästä.

Ehdotuksen mukaan kevytautoja verotettaisiin kuten henkilöautoja. Ajoneuvon rekisteröiminen kevytautoksi ei siten vaikuttaisi siitä kannettavaan ajoneuvoveroon, autoveroon, polttoainemaksuun tai arvonlisäveron vähennysoikeuteen. Tämä poistaisi haitallisen verokannustimen sekä turvaisi käytännössä samanlaisten ajoneuvojen tasapuolisen verokohtelun sekä valtion verokertymän. Tällöin myös kevytautoksi rekisteröityjen ajoneuvojen palauttaminen uudelleen henkilöautoksi olisi yksinkertaista, sillä toimenpiteeseen ei liittyisi veroseuraamuksia.

Katsastus ja rekisteröinti

Ehdotuksen mukaan kevytauton saisi muuttaa henkilöautosta. Muutos edellyttäisi muutoskatsastusta, jossa tarkastettaisiin, että kevytauto täyttää sitä koskevat vaatimukset, ajoneuvon ikää, nopeuden rajoittamista ja omamassaa koskien. Nopeuden rajoittamista koskevat tarkemmat tekniset vaatimukset annettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenä muiden ajoneuvoja koskevien teknisten vaatimusten tapaan, ajoneuvolain 27 a §:n nojalla.

Kevytautoksi muunnettavan ajoneuvon olisi oltava jo aiemmin rekisteröity henkilöautona. Näin varmistetaan, että ajoneuvoa koskevat tekniset tiedot saadaan rekisteriin asianmukaisesti, ajoneuvo täyttää henkilöautoa koskevat, liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta korkeatasoiset vaatimukset. Samalla muutokseen kohdistuvat tietojärjestelmämuutokset on mahdollista toteuttaa nyt ehdotetussa aikataulussa.

Muut toteutusvaihtoehdot

Valmistelun yhteydessä on myös selvitetty seuraavia vaihtoehtoja:

Kevytautojen rekisteröiminen kokonaan omaan luokkaansa

Kokonaan uuden luokan luominen voisi ajoneuvoteknisten säännösten kannalta olla teoriassa mahdollista. Ajokorttidirektiivi on kuitenkin muotoiltu siten että nämä ajoneuvot olisivat edelleen henkilöautoa koskevien säännösten piirissä, jolloin vähimmäisikä olisi 17 vuotta, eikä tavoiteltua muutosta saataisi siis käytännössä aikaan.

Nopeuden rajoittaminen 60 kilometriin tunnissa

Suurimman sallitun nopeuden nostaminen vaikuttaisi tehtyjen arvioiden mukaan positiivisesti liikenteen sujuvuuteen. Nopeuden nostaminen lisäisi kevytautojen suosiota jonkin verran ja voisi johtaa niiden käytön lisääntymiseen isommilla teillä, mikä tasapainottaisi vaikutusta negatiiviseen suuntaan. Keskeisin vaikutus olisi kuitenkin negatiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen, ja muutoksen perusteluna oleva liikenneturvallisuuden parantuminen voisi jäädä kokonaan toteutumatta.

Kevytauton iän rajoittaminen vain uusiin autoihin

Valmistelun aikana on selvitetty myös kevytauton iän rajoittamista siten että kevytautoksi saisi muuttaa vain uuden auton. Rajaus nostaisi kuitenkin kustannuksia merkittävästi. Kustannusten ollessa merkittävästi mopon hankintaa suurempia, on todennäköistä, että kevytauto korvaisi lähinnä uusia tai vähän käytettyjä mopoautoja. Koska ehdotetun muutoksen positiiviset vaikutukset tulevat pääasiassa mopoista tapahtuvasta siirtymästä, muutoksen kokonaisvaikutukset jäisivät liikenneturvallisuuden osalta vähäisiksi. CO₂-päästöjen osalta vaikutus olisi negatiivinen, muiden päästöjen osalta positiivinen.

Kevytauton iän rajoituksesta luopuminen

Muutos johtaisi kevytautojen iän kasvuun, ja saattaisi johtaa Ruotsin kokemusten perusteella onnettomuuksien määrän ja onnettomuuskustannusten merkittävään kasvuun. Muutos laskisi kustannuksia ja siten todennäköisesti kasvattaisi kevytautojen määrää liikenteessä, millä olisi positiivinen vaikutus nuorten liikkumismahdollisuuksiin, mutta liikenteen sujuvuuteen vastaavasti jonkin verran negatiivinen vaikutus.

3 Esityksen vaikutukset

Yleistä

Ehdotetulla lakimuutoksella pyritään parantamaan erityisesti nuorten 15-17-vuotiaiden mopoilijoiden ja mopoautoilijoiden turvallisuutta. Esityksen myötä nuorilla olisi valittavanaan uudenlainen matkustamisen muoto, jolla voitaisiin paremmin taata heidän turvallisuutensa liikenteessä. Lähtökohdaksi arvioitaessa kevytautojen käyttöönoton sallimista tulisi: liikenneturvallisuuden parantua verrattuna mopoautoihin, huomioida ettei muiden liikenteessä olijoiden liikenneturvallisuus merkittävästi heikkene, huomioida liikenteelle aiheutuvat päästöt sekä varmistaa, ettei muutoksella kohtuuttomasti haitata liikenteen sujuvuutta.

Vaikutusten arvioinnin toteuttamiseksi Liikenne- ja viestintäministeriö yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) kanssa selvittivät kevytauton arvioituja vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön. Arvioinnin toteuttamiseksi tehtiin haastattelututkimus ja siitä saatujen tietojen perusteella muodostettiin kolme skenaariota, joissa rajoitetun henkilöauton suosio vaihtelee. Vertailukohtana skenaarioissa on nykytilanne. Tarkastelun ikäryhmä on rajattu

nuoriin 15-17-vuotiaisiin sillä perusteella, että kevytauton käyttäminen tulisi mahdolliseksi 15-vuotiaana ja voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti ajokortin voi suorittaa 18-vuotiaana.

Haastattelututkimuksessa kysyttiin 12-14-vuotiaiden nuorten vanhemmilta, miten todennäköisesti he hankkisivat nuoren käyttöön kevytauton. Lisäksi mopon tai mopoauton omistavien nuorten vanhemmilta kysyttiin, kuinka todennäköisesti he olisivat hankkineet kevytauton mopon tai mopoauton sijaan. Haastattelututkimuksen perusteella laadittiin eri skenaarioita kevytautojen kysynnästä. Minimiskenaariossa oletuksena on, että rajoitetuista henkilöautoista ovat kiinnostuneita ainoastaan nuoret, joilla nykyisin on käytössään mopo tai mopoauto. Tässä skenaariossa rajoitettuja autoja nuorten käyttöön tulisi noin 12 000. Keskiwertoskenaariossa oletuksena on, että rajoitetuista henkilöautoista ovat kiinnostuneet nuoret, joilla nykyisin on käytössään mopo tai mopoauto sekä pieni osa niistä, joilla nykyisin ei ole käytössään omaa ajoneuvoa. Tässä skenaariossa kevytautoja nuorten käyttöön tulisi noin 29 000. Maksimiskenaariossa oletuksena on, että kevytautoista ovat kiinnostuneet nuoret, joilla nykyisin on käytössään mopo tai mopoauto sekä ne, joilla nykyisin ei ole käytössään omaa ajoneuvoa. Tämän korkeimman ennakoitavissa olevan tason mukaisesti kevytautoja saattaisi tulla nuorten käyttöön noin 41 000. Skenaariossa ei olla huomioitu sitä mahdollisuutta, että kevytauto saattaa houkuttaa myös 18 vuotta täyttäneitä, sillä hankkeen tavoitteena on 15-17-vuotiaiden liikenneturvallisuuden parantaminen. Ei ole todennäköistä, että kevytauton suosio yli 18-vuotiaiden keskuudessa nousee kovin paljoa nykyisestä mopoautojen määrästä.

Edellä kuvatut määrät perustuvat kyselytutkimuksessa annettuihin vastauksiin siitä, kuinka suuri osuus nuorten vanhemmista olisi kiinnostunut hankkimaan nuoren käyttöön kevytauton varmasti tai melko varmasti. Kyselytutkimuksessa vanhemmille annettu kuvaus kevytautosta eroaa kuitenkin tästä hallituksen esityksestä sen suhteen, että auton ikä oli rajoitettu 15 vuoteen, massaa ei ollut rajoitettu ja ajo-oikeuden olisi saanut traktorikortilla. Näiden seikkojen muutos nostaa kevytauton ja ajokortin hankinnan kustannuksia. Kevytauton hinnan ollessa mopon (1 000 - 2 000 €) ja mopoauton (noin 10 000 €) välimaastossa voidaan vaikutusarviossa kuvattuun tapaan olettaa, että kevytautojen suosio olisi keskiwertoskenaarion suuntainen. Keskiwertoskenaariorissa käyttäjämäärän enimmäisarvioksi muodostuu noin 29 000 nuorta. Kuitenkin kysymyksenasettelussa esitetty hinnan nousu noin 4 000-7 000 euroon ja ajokorttivaatimusten tiukentuminen vaikuttanevat kysyntää hillitsevästi. Tämän vuoksi voidaan arvioida, että kevytautojen kysyntä nuorten joukossa jäänee 20 000-25 000 ajoneuvoon. Liikennekäytössä oli 31.3.2018 henkilöautoja noin 2,7 miljoonaa, mopoja noin 126 000 ja kevyitä nelipyöriä, joista suurin osa on mopoautoja, noin 8 800.

Vaikutukset kotitalouksiin

Ehdotetulla lakimuutoksella on vaikutuksia lähinnä sellaisiin kotitalouksiin, jossa nuoren käyttöön hankitaan tällä hetkellä joko mopo tai mopoauto. Kevytauton hankintahinta on jonkin verran mopoa korkeampi, ja auton iästä riippuen alempi tai korkeampi kuin mopoautolla. Kevytauton voi muuttaa jo olemassa olevasta autosta tai hankkia tätä varten sopivan henkilöauton. Kevytauton voi aina muuntaa takaisin henkilöautoksi, joka voi säästää jonkin verran ajoneuvojen hankintaan kuluja, kun ajoneuvoa ei tarvitse välttämättä vaihtaa nuoren saadessa henkilöauton ajo-oikeuden.

Muutokset vuosisuoritteissa ja kulkutavoissa

15-17-vuotiaiden liikennesuoritetta eri kulkutavoilla arvioitiin henkilöliikennetutkimuksen ja mopojen ja mopoautojen liikennesuoritetta koskevien tietojen perusteella. Nuoret liikkuvat

arkivuorokautena keskimäärin noin 37 kilometriä henkilöä kohden. Joukkoliikenteen osuus on noin 12 km (32 %) ja henkilöauton matkustajana liikkumisen 17 km (45 %). Mopoilla kuljetaan noin 2,8 km (7,7 %) ja mopoautoilla 1,4 km (3,8 %).

Suhteessa nykyiseen, kevytautojen salliminen vaikuttaisi kulkutapoihin mahdollistamalla uuden kulkutavan sekä korvaamalla mopoja ja mopoautoja. Kevytauton vuosisuoritteeksi otettiin lähtökohdaksi mopoauton nykyinen käyttö eli noin 10 000 kilometriä. Keskiwertoskenaariossa nuorten liikennesuorite kasvaa 3,4 %, kun kasvu minimiskenaariossa olisi 1,2 % ja maksimiskenaariossa 4,4 %. Valitun toteuttamistavan vaikutukset vastaavat parhaiten keskivertoskenaariolle laskettuja vaikutuksia. Suurin vaikutus on mopoilun korvaamisella, sillä kevytautolla kuljettaisiin arviolta kolme kertaa enemmän kuin mopolla. Lisäksi kevytautoa voi käyttää ympäri vuoden, joten mopoilijoiden siirtyessä kevytauton käyttäjiksi, vähenee joukkoliikenteen kulkutapaosuus.

Kevytautojen käyttönotolla olisi merkittäviä vaikutuksia nuorten liikkumistottumuksiin. Kevytauton osuus nuorten kulkemisessa olisi keskivertoskenaariossa 11,5 %, kun kasvu minimiskenaariossa olisi 5 % ja maksimiskenaariossa 16,4 %. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus vähenisi nykyisestä 32 %:sta keskivertoskenaariossa 3,4 prosenttiyksikköä, kun se minimiskenaariossa vähenisi 1 prosenttiyksikön ja maksimiskenaariossa 5,0 prosenttiyksikköä. Mopojen ja mopoautojen yhteenlaskettu kulkutapaosuus vähenisi nykyisestä 12 %:sta keskivertoskenaariossa 5,2 prosenttiyksikköä, kun se minimiskenaariossa vähenisi 3,4 prosenttiyksikköä ja maksimiskenaariossa 6,7 prosenttiyksikköä. Myös henkilöauton matkustajana olemisen vähenisi keskivertoskenaariossa 2,3 prosenttiyksikköä nykyisestä 45 %, kun se minimiskenaariossa vähenisi 0,6 prosenttiyksikköä ja maksimiskenaariossa 3,7 prosenttiyksikköä.

Vaikutukset liikennevirtaan

Vaikutuksia liikennevirtaan tarkasteltiin simuloinneilla, joita varten luotiin kolme eri olosuhdeskenaariota. Näissä tarkasteltiin hitaiden ajoneuvojen määrän vaikutuksia liikennevirran nopeuteen, jonoihin ja ohituksiin. Simuloinnissa kevytautoille kokeiltiin sekä 45 km/h että 60 km/h maksiminopeuksia. Ensimmäisessä skenaariossa on vilkas yksiajoratainen päätie, jossa nopeusrajoitus on 100 km/h. Toisessa skenaariossa on vilkas väylä taajaman reunalla, jonka nopeusrajoitus on 60 km/h. Kolmannessa skenaariossa on kapea seututie, jonka nopeusrajoitus on 80 km/h. Simuloinnissa tarkastelun kohteeksi otettiin 10 kilometrin mittainen tienpätkä. Tuloksena tarkasteltiin vaikutuksia ajoneuvojen keskinopeuksiin ja viiveisiin eli ajanlisäykseen, joka aiheutuu, kun ajoneuvo ei voi kulkea kuljettajan tavoitenopeudella, vaan joutuu ajamaan hitaamman ajoneuvon perässä.

Ensimmäisen skenaarion perustilanteessa henkilöautojen keskinopeus on 88 km/h ja kuorma-autojen 83 km/h eikä liikennevirrassa ole kevytautoja. Kun liikennevirtaan sijoitetaan 45 km/h kevytautoja laskee henkilöautojen keskinopeus 7-15% ja kuorma-autojen 5-14%. Vilkaan liikenteen aikaan liikennevirrasta aiheutuu henkilöautoille 37 sekunnin ja kuorma-autoille 12 sekunnin viive 10 kilometrin matkalla. Kun liikenteeseen lisätään kasvava määrä kevytautoja, kasvaa henkilöautojen viive 1,6-2,5-kertaiseksi ja kuorma-autojen viive 2,6-5,8-kertaiseksi. Viive on suurimmillaan minuutin luokkaa. Ensimmäisessä skenaariossa simuloitiin myös mahdollisuus ohittaa kevytautot pientareen avulla. Oletuksena oli, että kevytauto väistää aina eli kyseessä on paras mahdollinen tulos. Tässä tilanteessa vaikutukset keskinopeuteen ovat vähäiset ja muiden kuin pientareen avulla tapahtuvien ohitusten määrä kasvaisi alle 20 ohituksella.

Toisessa skenaariossa perustilanteessa henkilöautojen ja kuorma-autojen keskinopeus on 60 km/h. Nopeuteen 45 km/h rajoitettujen kevytautojen lisääminen liikennevirtaan laskee sekä henkilöautojen että kuorma-autojen keskinopeutta 2-12 %. Vilkkaan liikenteen aikaan liikennevirrasta aiheutuu henkilöautoille 17 sekunnin ja kuorma-autoille 19 sekunnin viive 10 kilometrin matkalla. Kun liikenteeseen lisätään kasvava määrä kevytautoja, kasvaa henkilöautojen viive 1,6-5,1-kertaiseksi ja kuorma-autojen viive 1,6-4,7-kertaiseksi. Viive on suurimmillaan yli minuutin luokkaa. Skenaariossa 2 ei ole oletettu olevan ohitusmahdollisuutta, mutta sitä ei ole kielletty. Ohitukseen on käytettävä vastaantulevan kaistaa, jolloin jokaiseen ohitukseen liittyy merkittävä riski ja hitaiden ajoneuvojen perässä ajaminen lisää riskinottoa.

Kolmannessa skenaariossa henkilöautojen keskinopeus on 80 km/h ja kuorma-autojen 79 km/h. Nopeuteen 45 km/h rajoitettujen kevytautojen lisääminen liikennevirtaan laskee henkilöautojen keskinopeutta 7-17 % ja kuorma-autojen 7-19 %. Vilkkaan liikenteen aikaan liikennevirrasta aiheutuu henkilöautoille 21 sekunnin ja kuorma-autoille 26 sekunnin viive 10 kilometrin matkalla. Kun liikenteeseen lisätään kasvava määrä kevytautoja, kasvaa henkilöautojen viive 2,3-4,7-kertaiseksi ja kuorma-autojen viive 2,2-4,6-kertaiseksi. Viive on suurimmillaan jopa puolentoista minuutin luokkaa. Lisäksi voidaan olettaa, että linja-autoliikenteelle koituu vastaava haitta. Skenaariossa 3 ei ole oletettu olevan ohitusmahdollisuutta, mutta sitä ei ole kielletty. Ohitukseen on käytettävä vastaantulevan kaistaa, jolloin jokaiseen ohitukseen liittyy merkittävä riski ja hitaiden ajoneuvojen perässä ajaminen lisää riskinottoa.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Vaikutuksia liikenneturvallisuuteen tarkasteltiin Liikenneviraston tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneita ja kuolleita koskevien tietojen perusteella sen vuoksi, että esityksen tavoitteena on vähentää onnettomuuksien uhrien määrää. Riskiarvio on keskimääräinen ja se perustuu arvioituun vuosisuoritteeseen. Riskiarvioinnin lähtökohdaksi on otettu 18-19-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien riski korjattuna 15-17-vuotiaiden 1,68-kertaisella riskillä verrattuna 18-19-vuotiaisiin. Riski on tällöin hieman matalampi (0,51 uhria miljoonaa henkilökilometriä kohti) kuin mopoautoilla nykyisin (0,65).

Käytettäessä tätä riskitasoa kevytautoille, laskee tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä kaikissa kevytautojen määrää koskevissa skenaarioissa. Tämä johtuu pitkälti siitä, että kevytauto korvaa osan mopoilusta, jonka riski on lähes kuusinkertainen verrattuna kevytauton riskiin. Kevytauton vuosisuorite on tosin mopoilua korkeampi, mikä tasoittaa tilannetta. Kevytautojen käyttö laskee myös mopoauto-onnettomuuksien uhrien määrää, joten kokonaisuudessa uhrien määrä laskee keskivertoskenaariossa noin 54 henkilöllä vuodessa, kun se minimiskenaariossa vähenisi noin 28 henkilöllä ja maksimiskenaariossa 62 henkilöllä vuodessa. Onnettomuuksissa kuolleiden määrä laskee keskivertoskenaariossa 0,5 kuolleella, kun se minimiskenaariossa laskisi 0,3 ja maksimiskenaariossa 0,6 kuolleella.

Onnettomuuksien yksikkökustannuskertoimia käyttäen voidaan todeta, että onnettomuuskustannusten säästö olisi keskivertoskenaariossa noin 18 miljoonan euron luokkaa, kun se minimiskenaariossa olisi noin 10 ja maksimiskenaariossa noin 20 miljoonan euron suuruusluokkaa.

Mikäli liikenneturvallisuutta arvioidaan nykyisellä mopoautojen riskitasolla, on vaikutus uhrien määrään melko neutraali. Uhrien määrä laskee keskivertoskenaariossa 19 henkilöllä, kun se minimiskenaariossa vähenisi 13 ja maksimiskenaariossa 12 hengellä. Kuolleiden määrä vähenisi

keskivertoskenaariossa 0,2 henkilöllä, kun se minimiskenaariossa ja maksimiskenaariossa vähenisi 0,1 henkilöllä.

Mikäli vertailussa otetaan lähtökohdaksi Ruotsin A-traktoreiden verrannollinen riskitaso, kasvattaa kevytautojen käyttöönotto uhrien kokonaismäärää keskivertoskenaariossa 70 henkilöllä, kun se minimiskenaariossa kasvaisi 25 ja maksimiskenaariossa 115 henkilöllä. Vaikka kevytauton riski on tässäkin pienempi kuin mopoilun, nostaa kevytauton korkeampi ajosuorite onnettomuuksien uhrin määrää. Skenaariosta riippuen onnettomuuksissa kuolleiden määrä kasvaisi keskivertoskenaariossa 0,7 henkilöllä, kun se minimiskenaariossa kasvaisi 0,2 ja maksimiskenaariossa 1,1 henkilöllä.

Kevytauton riskitasoon vaikuttaa, mitä oletetaan 15-17-vuotiaiden liikennekäyttäytymisestä uudella ajoneuvotyypillä. Mopoautojen käytöstä Suomessa saatavilla olevien tietojen perusteella ei ole todennäköistä, että riskitaso olisi yhtä korkea kuin Ruotsin A-traktoreilla. A-traktoreiden tekniset vaatimukset ja ajoneuvojen korkea ikä ovat osaltaan vaikuttamassa korkeamman riskin syntymiseen. Ruotsin tietojen perusteella A-traktoreiden tyyppillisiä onnettomuuksia ovat peräänajot ja hallinnan menetyksen aiheuttama tieltä suistuminen. Suomalaisissa selvityksissä on todettu mopoauton hitaamman ajonopeuden aiheuttavan peräänajojen lisäksi vaaratilanteita ohitustilanteissa.

Ruotsissa nuorille tehdyn kyselyn perusteella vain joka neljäs ajaa A-traktorilla korkeintaan sallittua 30 km/h ajonopeutta, kun taas yli puolet on viritetty kulkemaan yli 80 km/h. Lähes kaikki A-traktorin kuljettajat ilmoittavat ajavansa usein ylinopeutta. Liikenneturvallisuuden kannalta tulee myös huomioida ajoneuvokannan ikä ja turvallisuustaso. Ajoneuvojen kierrättäminen kevytautoiksi kasvattaa ajoneuvokannan keski-ikää. Esimerkiksi Ruotsissa A-traktoreina on usein vanhoja ajoneuvoja, jotka eivät olisi selvinneet henkilöauton määräaikaikaskatsastuksesta.

Kevytauton mopoautoa korkeampi massa voisi jossain määrin lisätä onnettomuuksien seurauksien vakavuutta suojaamattomalle osapuolelle. Kevytautojen salliminen nuorille ei mopoautoja suuremmasta massasta huolimatta luultavasti kuitenkaan aiheuta merkittävää turvallisuusriskiä jalankulkijoille. Kevytautojen nopeuden rajoituksella pyritään alentamaan onnettomuuksien vakavia seurauksia. Suomen mopoautojen tai Ruotsin A-traktoreiden onnettomuustilastoissa jalankulkijoiden turvallisuus ei ole noussut erityisesti esiin. Liikennevakuutuksen, Onnettomuustietoinstituutin mopoautoraportin mukaan mopoauton ja kevyen liikenteen välisiä onnettomuuksia oli 87 kappaletta vuosina 2011-2015, mikä oli 1,7 % mopoautojen liikennevahingoista. Jalankulkijaonnettomuuksien osuus on likimain sama kaikilla moottoriajoneuvon kuljettajilla taajamissa, joten ei voida päätellä, että nuoret kuljettajat aiheuttaisivat muita ikäryhmiä korkeamman riskin jalankulkijoille.

Vaikutukset liikenteen päästöihin

Vaikutuksia liikenteen päästöihin on arvioitu Suomen liikenteen pakokaasupäästöjen ja energiankulutuksen laskentajärjestelmä LIPASTO:n tietojen perusteella. Mopojen ja mopoautojen päästökertoimina on käytetty keskimääräisiä arvoja. Oletuksessa kevytautot ovat noin 10 vuotta vanhoja ja laskennassa on käytetty taajamaliikenteen keskimääräisiä päästökertoimia. Normaalin henkilöauton on oletettu olevan noin 5 vuotta vanhaa ja laskennassa on käytetty taajama- ja maantieliikenteen keskimääräisiä päästökertoimia. Joukkoliikenteen päästökertoimina on käytetty kaupunkibussien EURO V -luokan kertoimia.

Päästötarkastelussa on huomioitu polttoaineen kulutus, ilmastovaikutusten puolesta hiilidioksidipäästöt (CO₂-ekvivalenttipäästöt) sekä ilmanlaatuvaikutusten puolesta hiukkaspäästöt (PM), typen oksidien päästöt (NO_x) ja häkäpäästöt (CO).

Kaikissa kevytauton käyttöönoton skenaarioissa polttoaineen kulutus kasvaa. Tämä johtuu siitä, että kevytauton kulutus (7,4l / 100 km) on selvästi suurempi kuin mopon (2,9 l / 100 km) tai mopoauton (5,3 l / 100 km). Keskivertoskenaariossa polttoaineen kulutuksen kasvu on 30 %, kun se minimiskenaariossa on 10 % ja maksimiskenaariossa yli 40 %. Kevytautoilla oletettavasti myös ajetaan enemmän kuin mopoilla, mikä kasvattaa polttoaineen kulutusta. 15-17-vuotiaiden polttoaineen kulutus on nykyisin noin 0,9 % tieliikenteen kokonaiskulutuksesta ja 1,5 % teiden henkilöliikenteen kokonaiskulutuksesta. Keskivertoskenaariossa osuus tieliikenteen kokonaiskulutuksesta kasvaisi 1,1 %:iin ja henkilöliikenteen kokonaiskulutuksesta 1,9 %:iin. Tieliikenteen kokonaiskulutus kasvaisi keskivertoskenaariossa 0,3 %, kun se minimiskenaariossa kasvaisi 0,1 % ja maksimiskenaariossa 0,4 %. Teiden henkilöliikenteen kokonaiskulutus polttoaineen osalta kasvaisi keskivertoskenaariossa 0,4 %, kun se minimiskenaariossa kasvaisi 0,1 % ja maksimiskenaariossa 0,6 %.

Hiilidioksidipäästöt ovat suoraan verrannollisia polttoaineen kulutukseen, joten kaikissa skenaarioissa myös hiilidioksidipäästöt kasvavat. Kasvu on arviolta keskivertoskenaariossa 20 %, kun se minimiskenaariossa olisi 7 % ja maksimiskenaariossa 29 %. Myös hiilidioksidipäästöjen osalta muutos aiheutuu suuremmasta kulutuksesta ja suuremmasta päästökertoimesta: mopon päästökerroin on 68 grammaa henkilökilometriä kohden, mopoauton 128 ja kevytauton 168. Nykyisin nuorten liikkuminen tuottaa noin 1,2 % tieliikenteen kokonaispäästöistä ja 2,0 % teiden henkilöliikenteen kokonaispäästöistä. Keskivertoskenaariossa osuus tieliikenteen kokonaispäästöistä kasvaisi 1,4 %, kun se minimiskenaariossa kasvaisi 1,3 % ja maksimiskenaariossa 1,5 %. Osuus henkilöliikenteen kokonaispäästöistä kasvaisi keskivertoskenaariossa 2,4 %, kun se minimiskenaariossa kasvaisi 2,1 % ja maksimiskenaariossa 2,5 %. Keskivertoskenaariossa tieliikenteen kokonaispäästöt kasvaisivat 0,2 %, kun se minimiskenaariossa kasvaisi 0,1 % ja maksimiskenaariossa 0,3 %. Teiden henkilöliikenteen kokonaispäästöt kasvaisivat hiilidioksidipäästöjen osalta keskivertoskenaariossa 0,4 %, kun ne minimiskenaariossa kasvaisivat 0,1 % ja maksimiskenaariossa 0,6 %.

Hiukkaspäästöt (PM) vaikuttavat teiden lähiympäristön ilmanlaatuun. Kaikissa kevytauton käyttöasteen skenaarioissa hiukkaspäästöt vähenevät suhteessa nykytilaan. Vaikutus riippuu siitä missä määrin kevytautot korvaavat mopoja tai mopoautoja, ja missä määrin muutos lisää liikennettä, joten muutos ei ole suoraan verrannollinen kevytautojen määrään. Vähennemä on keskivertoskenaariossa arviolta 20 %, kun se minimiskenaariossa olisi 22 % ja maksimiskenaariossa 23 %. Vähennemä syntyy lähes kokonaan dieselkäyttöisten mopoautojen poistumisesta käytöstä. Mopoauton PM-päästökerroin on 0,1 grammaa henkilökilometriä kohti, mopon 0,046 ja kevytauton 0,018. Tieliikenteen kokonaispäästöistä arviolta 1,9 % ja teiden henkilöliikenteen kokonaispäästöistä 4,8 % syntyy nuorten liikkumisesta. Kevytauton skenaarioissa nämä laskisivat keskivertoskenaariossa 1,5 %, kun ne minimi- ja maksimiskenaariossa laskisivat 1,4 % sekä minimi- ja keskivertoskenaariossa 3,8 %, kun ne maksimiskenaariossa laskisivat 3,7 %. Tieliikenteen kokonaispäästöt hiukkaspäästöjen osalta laskisivat 0,4 % ja teiden henkilöliikenteen kokonaispäästöt keskivertoskenaariossa 1,0 %, kun ne minimi- ja maksimiskenaariossa laskisivat 1,1 %.

Typen oksidien (NO_x) päästöillä on merkittävä vaikutus ilmanlaatuun. Päästömäärissä ei kuitenkaan tapahdu suuria muutoksia missään skenaariossa. Keskivertoskenaariossa päästöt kasvavat 1,7 %, kun taas minimiskenaariossa ne vähenee 2,4 % ja maksimiskenaariossa kasvaa

3,0 %. Muutokseen vaikuttaa vastakkaiset muutokset: dieselkäyttöisten mopoautojen väheneminen pienentää päästöjä, kun taas vanhojen henkilöautojen käyttö nostaa päästöjä. Myös joukkoliikenteen väheneminen laskee typen oksidien aiheuttamaa päästökuormaa. Typen oksidien osalta tieliikenteen kokonaispäästöistä noin 1,3 % ja teiden henkilöliikenteen kokonaispäästöistä 3,4 % aiheutuu nuorten liikkumisesta. Osuudet eivät käytännössä muutu ja kokonaispäästöjen vähenemä tai kasvu jää alle 0,1 %:n.

Hiilimonoksidi- eli häkäpäästöt (CO) vaikuttavat myös ilmanlaatuun. Häkäpäästöt vähenevät keskivertoskenaariossa arviolta 21 %, kun ne minimiskenaariossa vähenee 12 % ja maksimiskenaariossa 28 %. Päästöjen väheneminen johtuu siitä, että mopojen ja mopoautojen pakokaasujen puhdistusjärjestelmät eivät ole niin kehittyneitä kuin kevytautoissa. Mopon CO-päästökerroin on 4,4 grammaa henkilökilometriä kohti, mopoauton 2,0 ja kevytauton 0,2. Tieliikenteen kokonaispäästöistä noin 2,4 % ja teiden henkilöliikenteen kokonaispäästöistä 2,9 % aiheutuu nuorten liikkumisesta. Keskivertoskenaariossa tieliikenteen kokonaispäästöjen osuus laskisi 1,9 %, kun ne minimiskenaariossa laskisi 2,1 % ja maksimiskenaariossa 1,7 %. Osuus henkilöliikenteen kokonaispäästöistä laskisi keskivertoskenaariossa 2,3 %, kun ne minimiskenaariossa laskisi 2,5 % ja maksimiskenaariossa 2,1 %. Tieliikenteen kokonaispäästöt laskisivat keskivertoskenaariossa 0,5 %, kun ne minimiskenaariossa laskisivat 0,3 % ja maksimiskenaariossa 0,7 %. Teiden henkilöliikenteen kokonaispäästöt häkäpäästöjen osalta laskisivat keskivertoskenaariossa 0,6 %, kun ne minimiskenaariossa laskisivat 0,3 % ja maksimiskenaariossa 0,8 %.

Taloudelliset vaikutukset

Hankintahintojen vaikutus kuluttavan valintaan

Ajoneuvojen hankintahinta saattaa merkittävästi vaikuttaa siihen, mikä eri kulkutapojen suosio tulee olemaan. Edellä ollut arvio perustuu nuorten huoltajille tehtyyn kyselytutkimukseen, jossa oletuksena oli kevytauton ja tarvittavan ajo-oikeuden hankintaan kuluvan rahamäärän olevan melko vähäinen. Ajo-oikeus edellyttäisi traktorikorttia, henkilöauton muuntaminen olisi helppoa ja muutos olisi mahdollista toteuttaa noin 15-vuotiaalle kalustolle. Yhteenlasketut kulut olisivat vain 700 euroa.

Kevytauton kustannusten on arvioitu vaikuttavan skenaarioiden toteutumisen todennäköisyyteen seuraavasti. Mikäli kustannukset muodostuvat yhtä suuriksi kuin mopoauton, voidaan olettaa käyttöasteen jäävän minimiskenaarion tasolle. Jos kevytauton kustannukset ovat mopon ja mopoauton välimaastossa (noin 5 000-6 000 euroa), oletetaan kysynnän olevan keskivertotaso. Mikäli kevytauton kustannukset ovat kilpailukykyisiä suhteessa mopoon eli noin 2 000 euroa, voi maksimiskenario toteutua.

Liiketaloudelliset vaikutukset

Liikennevirran muutoksilla on myös liiketaloudellisia vaikutuksia. Kaikissa simuloituissa skenaarioissa henkilöautojen ja kuorma-autojen keskinopeus laskee ja syntyy enenevässä määrin viivettä eli ajoneuvo joutuu ajamaan hitaamman ajoneuvon perässä. Erityisesti tavaraliikenteen kuljetuksille ajoajan kasvulla on huomattavaa liiketaloudellista merkitystä. Skenaariosta riippuen 10 kilometrin matkalla on arvioitu viiveen olevan lähes minuutin tai jopa puolitoista minuuttia. Viiveiden kasvaessa vaikeutuu kuljetusten suunnittelu ja aikataulujen täsmällisyys. Vastaavia haittoja voidaan olettaa tulevan myös pidemmän matkan reittien linja-autoliikenteelle, mikä voi vaikuttaa aikataulusuunnitteluun ja liikennöintikustannuksiin. Simuloinnit kuvasivat tilanteita,

joissa vilkkaalla tiellä liikkuu useita nopeudeltaan rajoitettuja autoja tunnissa. Suurimmalla osalla tieverkosta nopeudeltaan rajoitettujen autojen vaikutukset liikennevirtaan jäävät vähäisiksi.

Liikenteen yhteiskuntataloudelliset kustannukset

Tieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvoja hyödyntäen voidaan arvioida, että kevytauton käyttöönotosta aiheutuva vuotuinen onnettomuuskustannusten säästö olisi suuruusluokaltaan 10–20 miljoonaa euroa käyttöasteen mukaan vaihdellen.

Käyttäen tieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvoja eri päästöjen osalta voidaan arvioida, että kokonaisuutena liikenteen yhteiskuntataloudelliset kustannukset nousisivat. Hiilidioksidipäästöjen kasvu lisäisi kustannuksia vuosittain 0,4–1,6 miljoonaa euroa, kun taas hiukkaspäästöjen väheneminen laskisi liikenteen kustannuksia vuosittain noin 0,3 miljoonaa euroa. Typen oksidien kustannukset saattavat olla suuremmat tai pienemmät kuin nykyisin ja häkäpäästöille ei ole määritetty yksikköarvoa. Täten liikenteen yhteiskuntataloudelliset kustannukset nousisivat arviolta noin 0,1–1,3 miljoonaa euroa vuodessa päästövaikutusten vuoksi.

Ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta valtion verotuloihin. Mikäli kuitenkin autojen määrä muutosten takia lisääntyy, tämä voi lievästi kasvattaa autoveron ja ajoneuvoveron tuottoa.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi vastaa ajoneuvojen katsastus-, rekisteröinti- ja verotustehtävistä. Esityksen arvioidaan lisäävän edellä mainittujen osalta erityisesti tarvetta neuvontaan ja ohjeistukseen. Neuvonta- ja ohjeistustarpeen lisääntyminen kohdistuu erityisesti Trafian lukuun toimiviin sopimusrekisteröijiin sekä katsastustoimipaikkojen katsastusten suorittajiin.

Ehdotettu esitys edellyttää muutoksia ajoneuvotietojärjestelmään. Tietojärjestelmämuutosten kustannuksiksi on arvioitu Liikenteen turvallisuusvirastossa 200 000 euroa. Kyse on kertaluonteisesta kustannuksesta.

Ehdotettu esitys tulee lisäämään valvovien viranomaisten valvontatehtäviä.

4 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Esityksestä on pyydetty lausunnot sidosryhmiltä.

5 Riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnan käsiteltävänä on tieliikennelain kokonaisuudistusta koskeva hallituksen esitys (HE 180/2017).

Jos edellä mainittua esitystä ja tätä esitystä käsitellään eduskunnassa samanaikaisesti, on muutokset tarvittaessa sovittava yhteen tämän esityksen kanssa käsiteltäessä esityksistä sitä, jonka on tarkoitus tulla voimaan myöhemmin.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1.1. Ajoneuvolaki

14 b § Kevytauto. Pykälässä säädettäisiin uudesta T1-luokkaan kuuluvasta ajoneuvoryhmästä. Ajoneuvon olisi oltava muunnettu aiemmin käyttöön otetusta M1- -luokan ajoneuvosta, joka on otettu käyttöön vuoden 2014 jälkeen. M1- -luokan ajoneuvon käyttöönottovuoden päättymisestä saa kuitenkin olla kulunut enintään kymmenen vuotta. Ajoneuvon omamassa rajoitettaisiin 1500 kiloon. Rajoitus ei kuitenkaan koskisi sähköautoja. Ajoneuvon rakenteellinen nopeus olisi rajoitettava 45 kilometriin tunnissa.

1.2. Ajokorttilaki

4 §. Ajokorttiluokat. Pykälän 1 momentin 1 kohdan b alakohtaa muutettaisiin lisäämällä siihen ajoneuvolaissa tarkoitettu T-ajoneuvoluokkaan kuuluva kevytauto. Alakohtaan kuuluisivat kevyet nelipyörät, T3-ajoneuvoluokan traktorit sekä kevytautot. Ajoneuvojen kuljetusoikeuden suorittamista koskisivat yhdenmukaiset vaatimukset. Nelipyörien kuljetusoikeus AM-luokan kortilla tunnustettaisiin muuallakin EU:n lainsäädännön mukaisena. Kevytautojen kuljetusoikeus AM-luokan kortilla perustuisi kansalliseen käytäntöön, eikä muilla mailla ole velvoitteita ajo-oikeuden tunnustamiseen.

7 §. Ajo-oikeuden laajuus. Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin kevytauton kuljettamista koskeva maininta.

39 §. Ajoneuvon kuljettaja ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa. Pykälän 1 momentin 5 kohtaan lisättäisiin maininta kevytautosta.

41 §. Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun toteuttaminen. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin maininta ajo-opetuksen toteuttamisesta kevytautolla.

1.3. Tieliikennelaki

88 §. Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin lisäämällä siihen 7 kohta, jonka mukaisesti turvavyötä tai muuta turvalaitetta on käytettävä myös kevytautossa.

1.4. Ajoneuvoverolaki

4 §. Veronalaiset ajoneuvot. Pykälässä säädetään ajoneuvoveron alaisista ajoneuvoista. Voimassa olevan säännöksen mukaan ajoneuvovero koskee M ja N -luokkiin kuuluvia ajoneuvoja. Jotta myös vastaavat T1 -luokkaan rekisteröidyt kevytautot olisivat veronalaisia, lisättäisiin pykälän 1 momenttiin maininta kevytautoista. Pykälään myös lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa täsmennettäisiin, että kevytautoa verotettaisiin kuten henkilöautoa. Kevytauton katsottaisiin verotuksessa kuuluvan siihen ajoneuvoluokkaan, johon se rekisteröitäisiin ilman

nopeudenrajoitinta. Siten henkilöauto, joka rekisteröidään kevytautoksi, verotettaisiin edelleen henkilöautona ajoneuvoluokan muuttumisen jälkeen.

1.5. Autoverolaki

1 §. Pykälä koskee autoverolain soveltamisalaa ja veronalaisia ajoneuvoja. Veronalaisia ovat voimassa olevan säännöksen mukaan henkilöautot, pakettiautot, linja-autot, joiden omamassa on alle 1875 kilogrammaa, moottoripyörät sekä muut L –luokkaan kuuluvat ajoneuvot. Koska T1 – luokkaan rekisteröidyt kevytautot poikkeavat henkilöautoista ainoastaan rajoitetun nopeuden suhteen, tulisi myös kevytautoista suorittaa vastaava autovero kuin henkilöautoista. Tämän takia pykälän 1 momenttiin lisättäisiin maininta kevytautoista.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa täsmennettäisiin, että kevytauton verotukseen sovellettaisiin henkilöautoa koskevia säännöksiä. Koska autovero kannetaan yleensä silloin kun ajoneuvo rekisteröidään ensimmäistä kertaa Suomessa, henkilöautoksi alun perin rekisteröidystä autosta ei enää kannettaisi veroa siinä tapauksessa, että se muutos rekisteröidään kevytautoksi. Vastaavasti nopeusrajoittimen poistaminen ja kevytauton rekisteröiminen uudelleen henkilöautoksi ei aiheuttaisi veroseuraamuksia. Vero voisi kuitenkin tulla kannettavaksi esimerkiksi siinä tapauksessa, että auto olisi otettu käyttöön ja muutettu kevytautoksi ennen kuin se rekisteröidään Suomessa ensimmäistä kertaa. Tällöin verotus tapahtuisi normaalisti siten kuin auto rekisteröitäisiin henkilöautoksi.

1.6. Laki polttoainemaksusta

1 §. *Lain soveltamisala.* Pykälän 1 momentin mukaan ajoneuvosta, jossa käytetään moottoribensiiniä tai dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta, suoritetaan valtiolle polttoainemaksua siten kuin tässä laissa säädetään. Voimassa oleva säännös kattaisi myös kevytautot, eikä soveltamisalaa koskevassa säännöksessä siten tarvitse mainita niitä erikseen.

Polttoainemaksusta annetussa laissa maksun määrä sekä useiden säännösten soveltuvuus kuitenkin riippuvat ajoneuvoluokasta. Koska polttoainemaksua olisi tarkoitus soveltaa kevytautoon samalla tavalla kuin vastaavaan henkilöautoksi rekisteröityyn autoon, olisi yksinkertaisinta lisätä tätä koskeva säännös 1 pykälään. Tämän mukaisesti pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, joka vastaisi ajoneuvoverolakiin ja autoverolakiin lisättäviä säännöksiä.

1.7. Arvonlisäverolaki

114 §. Arvonlisäverolain (1501/1993) 114 §:ssä säädetään vähennysoikeuden rajoituksista. Henkilöautoja koskevan vähennysrajoitussäännöksen tosiasiallisen soveltamisalan säilyttämiseksi arvonlisäverolain 114 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että henkilöautojen hankintahintaan ja käyttökustannuksiin sisältyvien verojen vähennysrajoituksia sovellettaisiin myös ajoneuvolain 14 b §:ssä tarkoitettuun kevytautoon, joka on muunnettu M1-luokan ajoneuvosta.

2 Voimaantulo

Muutosten ehdotetaan tulevan voimaan marraskuussa 2019.

1.

Laki
ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään ajoneuvolakiin (1090/2002) 14 b §, seuraavasti:

14 b §

Kevytauto

Kevytautolla tarkoitetaan sellaista 14 §:n 1 momentin 1. alakohdassa tarkoitettua traktoria, joka on muunnettu sellaisesta aiemmin käyttöön otetusta M1- -luokan ajoneuvosta, jonka:

- a) käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut enintään 10 vuotta, kuitenkin niin, että auto on otettu aikaisintaan käyttöön vuoden 2014 jälkeen;
- b) omamassa on enintään 1500kg, jos ajoneuvon käyttövoima on muu kuin sähkö; ja
- c) rakenteellinen nopeus on rajoitettu 45 kilometriin tunnissa.

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 §:n 1 momentin 5 kohta ja 41 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 387/2018 seuraavasti:

4 §

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

1) AM, johon kuuluvat:

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

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

T-luokka ja kevytauton sekä 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 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.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____
kuuta 20 ____.

3.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan tieliikennelain (267/1981) 88 §:n 1 momenttia, sellaisina kuin siitä on laissa 234/2006 seuraavasti:

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 alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt;
- 6) kevyessä nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa, jos ajoneuvon alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt;
- 7) kevytautossa.

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 T 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.

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 (T 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 T –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:

114 §

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

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____
kuuta 20 ____.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään ajoneuvolakiin (1090/2002) 14 b §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

lisätään lakiin uusi 14 b §

14 b §

Kevytauto

Kevytautolla tarkoitetaan sellaista 14 §:n 1 momentin 1. alakohdassa tarkoitettua traktoria, joka on muunnettu sellaisesta aiemmin käyttöön otetusta M1- -luokan ajoneuvosta, jonka:

a) käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut enintään 10 vuotta, kuitenkin niin, että auto on otettu aikaisintaan käyttöön vuoden 2014 jälkeen;

b) omamassa on enintään 1500kg, jos ajoneuvon käyttövoima on muu kuin sähkö; ja

c) rakenteellinen nopeus on rajoitettu 45 kilometriin tunnissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 20 .

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

 b) kevyet nelipyörät 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 ja T3 ajoneuvoluokan traktorin kuljetusoikeus AM-luokan ajokortilla ovat voimassa vain Suomessa.

39 §

Ajoneuvon kuljettaja ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa

 5) mopolla, moottoripyörällä, traktorilla tai kevyellä nelipyörällä, jossa istuinpaikat ovat peräkkäin, ajo-opetusta annettaessa tai ajoa harjoiteltaessa ajokorttia suorittava taikka opettaja ja ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaava, jos hän on mukana moottoripyörässä, traktorissa tai kevyessä nelipyörässä;

41 §

4 §

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

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

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

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

39 §

Ajoneuvon kuljettaja ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa

 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 tai kevyessä nelipyörässä;

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 taikka traktorilla, jos istuinpaikat ajoneuvossa ovat vierekkäin.

*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.

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 20 .

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (267/1981) 88 §:n 1 momenttia, sellaisina kuin siitä on laissa 234/2006 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt;
- 6) kevyessä nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa, jos ajoneuvon alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt.

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 alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt;
- 6) kevyessä nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa, jos ajoneuvon alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt;
- 7) kevytautossa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
 kuuta 20__ .

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:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Veronalaiset ajoneuvot

Veronalaiset ajoneuvot

Ajoneuvoveroa on suoritettava rekisteriin merkityistä luokkiin M ja N kuuluvista ajoneuvoista. 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.

Ajoneuvoveroa on suoritettava rekisteriin merkityistä luokkiin M ja N kuuluvista ajoneuvoista *sekä luokkaan T 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.

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.

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

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 .

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:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Henkilöautosta (M1-luokka), pakettiautosta (N1-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M2-luokka), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, 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.

1 §

Henkilöautosta (M1-luokka), pakettiautosta (N1-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M2-luokka), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, kevytautosta (T 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 .

Laki

polttoainemaksusta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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.

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 T – luokkaan kuuluvasta kevytautosta sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään henkilöautosta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
 kuuta 20 _____.

Laki

arvonlisäverolain 114 §:n muuttamisesta

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

Voimassa oleva laki

114 §

 Mitä edellä 1 momentin 5 kohdassa ja 2
 momentissa säädetään henkilöautosta,
 sovelletaan myös kaksikäyttöautoon.

Ehdotus

114 §

 Mitä edellä 1 momentin 5 kohdassa ja 2
 momentissa säädetään henkilöautosta,
 sovelletaan myös kaksikäyttöautoon *ja*
ajoneuvolain 14 b §:ssä tarkoitettuun
M1-luokan ajoneuvosta muunnettuun
kevytautoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä
 kuuta 20 .