



ASIA Lausuntopyyntö liittyen L-luokan ja traktoreiden uusien EU-asetusten johdosta tehtäviin säädösmuutoksiin ml. kevytajoneuvot.

VIITE LVM/1503/03/2013

Hallituksen esitysluonnoksessa eduskunnalle on esitetty muutoksia ajoneuvolakiin (1090/2002), tieliikennelakiin (267/1981) sekä valtioneuvoston asetukseen ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (1270/2014) sekä ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992). Hallituksen esityksen tavoitteena on purkaa uuden L-luokan sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen EU-asetusten kanssa päällekkäinen sääntely sekä kansallisen liikkumavaran puitteissa laajentaa mahdollisuuksia käyttää liikenteessä uudenlaisia kevyitä ajoneuvoja.

Liikennevakuutuskeskus (LVK) on tutustunut lausuntopyyntöön liitteineen ja lausuu laki- ja asetuskohdaisesti seuraavaa.

Ajoneuvolain muutokset

2 § Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot

Esityksen mukaan ajoneuvolakia ei sovellettaisi jatkossa jalankulkua avustaviin tai korvaaviin sähkömoottorilla varustettuihin liikkumisvälineisiin, joiden nopeus on alle 15 kilometriä tunnissa ja joissa moottorin teho on alle 1 kilowatti. Nykyisessä ajoneuvolaissa esitetty tekninen rajausta koskee vain vammaisen henkilön käyttöön tarkoitettuja liikkumisvälineitä kuten sähköistä pyörätuolia.

LVK toteaa esitetyn 1 kilowatin tehorajan olevan 15 km/h kulkeville ajoneuvoille suuri ottaen huomioon ajoneuvojen pääsääntöinen kevyt rakenne sekä sähkömoottorien hyötysuhteen kehitys. Yhden kilowatin moottorit tarjoavat mahdollisuuden saada ajoneuvot kulkemaan merkittävästi yli niille esitetyn rakenteellisen nopeusrajoituksen. Skenaario laitteiden lainvastaisesta käytöstä on olemassa, etenkin kun ehto vammaisen henkilön käyttöön tarkoitetuista liikkumisvälineistä poistuu ja kun ajoneuvojen valvonta ja seuranta eivät ole mahdollista.

19 a § Kevyt sähköajoneuvo

Lakiin otettaisiin esityksen mukaan uusi pykälä, jossa määriteltäisiin uusi käsite: "kevyet sähköajoneuvot". Kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin sellainen sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja teho enintään 1 kilowatti ja joka ei täytä muun kevyen ajoneuvon määritelmän vaatimuksia. Esimerkkeinä kevyistä sähköajoneuvoista mainittakoon: tasapainottuva henkilökuljetin (esim. Segway), apumoottorilla varustetut tavalliset polkupyörät sekä potkupyörät tai suojarakenteella varustetut polkupyörät (nk. "kinnerit"). Kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin myös seniori-ajoneuvo ja sähkömoottorilla varustettu perävaunu. Edellä lueteltuja ajoneuvo-



ja ei ole saanut tähän asti tieliikenteessä käyttöä varten varustaa yhtenäistä tehoa tuottavalla sähkömoottorilla.

Huomioitavaa on, että esitetty lakimuutos ei suoraan sulkisi kevyiden sähköajoneuvojen määritelmän ulkopuolelle mitään yksittäistä ajoneuvotyyppiä, mutta teknisten vaatimusten ja nopeutta, tehoa ja enimmäismittoja koskevat rajoitukset rajaisivat tietyt liikkumisvälineet jatkossakin tieliikennekäytön ulkopuolelle. Lain määrittelyjen muutos kuitenkin lähtökohtaisesti mahdollistaisi erilaisten liikkumisvälineiden nykyistä huomattavasti laajemman käytön.

Esityksen mukaan kevyisiin sähköajoneuvoihin sovellettaisiin moottorittoman ajoneuvon vaatimuksia. Esitettyjen tieliikennelakimuutosten mukaan ko. ajoneuvoihin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Muutosten myötä jatkossa olisi kuitenkin mahdollista käyttää tasapainossa pysyvää kevyttä ajoneuvoa jalkakäytävällä, mikäli sen nopeus on sovitettu jalankulkijoiden nopeuteen.

Lähtökohtaisesti kevyen sähköajoneuvon tehoraja "alle 1 kilowatti" on suuri ottaen huomioon ajoneuvon oma massa ja kehittyvä sähkömoottoritekniikka. LVK haluaa nostaa esille huolen kevyiden sähköajoneuvojen tarjoaman viritämisen mahdollisuuden ja siihen puuttumisen vaikeuden. Skenaariopohdinnassa esille nousi huoli siitä, että etenkin mopoikäiset nuoret siirtyisivät käyttämään ko. sähköajoneuvoja johtuen niiden alhaisemmista hinnoista, virityspotentiaalista ja valvonnan puuttumisesta sekä ajokortti-, rekisteröinti-, sekä kypärän käyttövelvollisuuden puuttumisesta. Valvonnan ja seurannan kannalta kyseessä olevan ajoneuvon luokka ja siihen sovellettavat tekniset rajoitukset tulisi pystyä varmistamaan ajoneuvorekisteristä.

LVK toteaa, että uuden kevyet sähköajoneuvot -luokan luominen ja rinnastaminen moottorittomaan ajoneuvoon voi johtaa tilanteeseen, jossa turvallisuuden kannalta riittämättömästi säädelyjen ja valvottujen moottoroitujen ajoneuvojen ja niiden aiheuttamien onnettomuuksien lukumäärät kasvavat merkittävästi. Onnettomuuksien lukumäärä korreloi puolestaan luonnollisesti onnettomuudesta aiheutuvien kustannusten kasvun kanssa. LVK esittää, että ennen kevyet sähköajoneuvot -luokan luomista tulee kattavasti selvittää ja ratkaista tahot, joihin kustannukset kohdentuisivat ja miten kustannukset katettaisiin siten, että onnettomuuksien uhrit saisivat heille lainsäädännön ja korvauskäytäntöjen mukaan kuuluvat korvaukset.

LVK haluaa korostaa myös problematiikkaa liittyen kevyiden sähköajoneuvojen käytön sallimiseen jalkakäytävillä tilanteessa, jossa niiden nopeus on sovitettu jalankulkijoiden nopeuteen. Tästä tekee eri tienkäyttäjien kannalta erityisen haastavan se, että kevyisiin sähköajoneuvoihin sovellettaisiin aina polkupyöräilijöiden liikennesääntöjä. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi sitä, että suojatietä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan ei tieliikennelain puitteissa ole velvollisuutta antaa esteetöntä kulkua kevyelle sähköajoneuvolle. Jalkakäytävällä käytön salliminen erityisehdolla, että ajoneuvoon sovelletaan polkupyöräilijöiden liikennesääntöjä, on monimutkainen ja mahdoton valvoa. Ehdon oikeaoppinen tulkinta ja noudattaminen edellyttävät tienkäyttäjiltä erityistä valveutuneisuutta. Tämä voi johtaa siihen, että kevyen sähköajoneuvon kuljettaja valitsee tilanteesta riippuen lainvastaisesti hänelle suotuisimman väylän ja liikennesäännöt. Esimerkkinä mainittakoon ilmiö, jossa kevyt ajoneuvo ajaa



ajoradalla olevaa polkupyöräkaistaa pitkin ja haluaa kääntyä valo-ohjatussa nelihaaraliittymässä vasemmalle. Mikäli valo-ohjaus on polkupyöräilijälle pu-nainen, voi hän ”sovittaa nopeutensa” jalankulkijaan ja ylittää ajoradan jalan-kulkijan vihreän valon turvin suojatietä käyttäen. Ylityksen jälkeen voi hän taas palata polkupyöräilijäksi pyöräkaistalle. Liikenneturvallisuuden kannalta esitet-ty ”poukkoilu” liikenteessä aiheuttaa vaaratilanteita niin ajoradalla ajavien moottoriajoneuvojen kuin jalankulkijoiden kanssa.

LVK toteaa kevyiden sähköajoneuvojen pitävän sisällään hyvin moninaisia ajoneuvoja, joiden rinnastaminen toisiinsa ei ole yksiselitteistä. Hyvänä esi-merkkinä mainittakoon suojarakenteella varustetut polkupyörät, jotka poikkeaa-vat mitoiltaan ja ominaisuuksiltaan merkittävästi ”step-on ja step-off” -tyylisistä kevyistä ajoneuvoista.

LVK huomauttaa, että kevyiden sähköajoneuvojen käyttö tieliikenteessä tuo liikennevakuutusellisen haasteen käynnissä olevan liikennevakuutuslain ko-konaisuudistuksen muutosten vuoksi. L-luokan ajoneuvoissa ja kevytajoneu-voissa on ajoneuvoja, jotka ovat liikennevakuuttamisvelvollisia voimassa ole-van liikennevakuutuslain mukaan. Näiden käyttö tieliikenteessä ei ole kuiten-kaan mahdollista tämän hetken lainsäädännön mukaan. Nyt lausunnolla ole-vien säädösten tullessa voimaan, näiden käyttö tieliikenteessä lisääntynee voimakkaasti. Liikennevakuutuslakia ollaan uudistamassa tältä osin siten, että vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle rajataan ajoneuvot, joiden teho on alle 1kW ja rakenteellinen nopeus alle 15 km/h. Näin ollen esim. pääosa kevytajo-neuvoista jää uuden liikennevakuutuslainsäädännön voimaan tullessa vakuut-tamisvelvollisuuden ulkopuolelle. Säädösten voimaantulon väliin jäävä on ai-ka haasteellinen sekä vakuutusellisesti että asiakasinformaation kannalta. Riskinä on, että tällaisten ajoneuvojen omistajat eivät ymmärrä tai välitä lii-kennevakuuttamisesta, tällöin he jäävät myös ilman korvauksia. Suurin osa kevytjoneuvojen vahingoista on kuljettajille aiheutuvia vahinkoja, jotka jäisi-vät korvauspiirin ulkopuolelle. Kolmannelle osapuolelle aiheutuvat vahingot korvaa LVK.

3 § Määritelmät

Pykälää täsmennettäisiin siten, että se ei sisältäisi L-luokkaan kuuluvaa pol-kupyörää (L1e-A-luokka), vaikka se on varustettu moottorilla. Siihen ei sisäl-tyisi luonnollisesti myöskään kevyt sähköajoneuvo. Käytännössä tämä tarkoit-taisi sitä, että moottorilla varustettu polkupyörä rinnastettaisiin sähköavustei-seen polkupyörään ja se olisi lain tulkinnan mukaan siten moottoriton ajoneu-vo.

LVK haluaa korostaa sähköavusteisen polkupyörän ja moottorillisen polkupyö-rän eroa. Sähköavusteisessa polkupyörässä moottori on määritelmän mukaan alle 250 wattia ja moottori toimii ainoastaan poljettaessa. Avustava moottori kytkeytyy pois päältä viimeistään 25 kilometrin tuntinopeudessa. Moottorilli-nessä polkupyörässä moottorin teho on alle 1 kilowatti ja se tuottaa yhtenäistä tehoa. Suurin sallittu nopeus on 25 kilometriä tunnissa. Liikenteellisen riskin näkökulmasta ero on suuri, mistä johtuen tarve moottorillisen polkupyörän tiu-kemmalle sääntelylle ja valvonnalle on merkittävä.



11 § L-luokan ajoneuvot

Esityksen mukaan nykyinen pelkästään mopoa koskeva 11 § korvattaisiin laajemmalla L-luokan ajoneuvoa koskevalla pykälällä. L-luokan perusluokitus pysyisi käytännössä ennallaan, mutta alaluokitus täsmentyisi ja lisäksi luokkien kirjain-numeroyhdistelmille määriteltäisiin osin uudet luokkanimet.

Uutena luokkana tulisi L1e-A-luokka eli moottorilla varustettu polkupyörä. Teknisinä vaatimuksina olisi tehoraja alle 1 kilowatti ja nopeusraja alle 25 km/h. LVK toteaa, että lähtökohtaisesti moottorillisen polkupyörän tehoraja ”alle 1 kilowatti” on suuri ottaen huomioon ajoneuvon oma massa ja kehittyvä sähkömoottoritekniikka (i. hyötysuhteen kasvu). LVK haluaa nostaa esille huolen kevyiden sähköajoneuvojen virittämisen mahdollisuudesta ja siihen puuttumisen vaikeudesta. Skenaariopohdinnassa esille nousi huoli siitä, että etenkin mopoikäiset nuoret voisivat siirtyä käyttämään ko. moottorilla varustettuja polkupyöriä johtuen niiden alhaisemmista hinnoista, virityspotentialista ja valvonnan puuttumisesta sekä ajokortti-, rekisteröinti-, ja kypärän käyttövelvollisuuden puuttumisesta. Valvonnan ja seurannan kannalta kyseessä olevan ajoneuvon alkuperäinen luokka ja siihen sovellettavat tekniset rajoitukset tulisi pystyä varmistamaan ajoneuvorekisteristä.

LVK haluaa nostaa esille kysymyksen esitetystä uudesta L-luokituksesta. L7e-luokan (raskas nelipyörä) ajoneuvoissa on kolme alaluokkaa: maantiemönkijä, maastomönkijä sekä nelipyörä. L6e-luokassa (kevyt nelipyörä) luokkia on vain kaksi: L6e-A kevyt maantiemönkijä ja L6e-B mopoauto. Direktiivin mukaan alaluokka mopoauto jakautuu edelleen L6e-BU tavaramopoautoon ja L6e-BP henkilömopoautoon. Direktiivin luokitusperusteissa kevyisiin maantiemönkijöihin lukeutuvat sellaiset ajoneuvot, jotka eivät täytä L6e-B-ajoneuvon luokitusperusteita. Näitä perusteita ovat mm. suljettu kuljettajan ja matkustajan tila. Mopomaastomönkijät lukeutuisivat luokittelun mukaan L6e-A-luokkaan eli maantiemönkijöihin. Luokittelun selkeyden nimissä tulisi luokan L6e-A-luokan nimeä muuttaa siten, että se vastaisi paremmin nykytilaa ja kattaisi myös mopomaastomönkijät.

14 § Traktorit ja niiden perävaunut sekä vedettävät vaihdettavat laitteet

Esityksen mukaan traktorit, niiden perävaunut ja vedettävät vaihdettavissa olevat laitteet jaoteltaisiin jatkossa myös nopeuden mukaan a- ja b-kirjaimella. Nykyiset hitaat traktorit eli enintään 40 kilometriä tunnissa olevat traktorit merkittäisiin kirjaimella a ja uusina luokkina EU-asetuksen mukaisesti otettaisiin myös kansallisesti käyttöön alaluokat rakenteelliselta nopeudeltaan yli 40 kilometriä tunnissa oleville traktoreille ja perävaunuille kirjaintunnuksella b. Nykyiset ajokorttivaatimukset sallisivat kuljettaa tällaista b-ajoneuvoa T-luokan ajokortilla. Perustelumuiustiossa on todettu, että koska tämän lain yhteydessä nopeusrajoitukseen ei esitetä muutosta, saisi nopeallakin traktorilla kuitenkin ajaa enintään 40 kilometriä tunnissa. Nykytilanteessa nopeamman liikenne-tractorin (nopeus < 50 km/h) kuljettamiseen vaaditaan LT-luokan ajokortti, jonka saannin alaikärajanä on 18 vuotta. EU-asetuksen mukaisten luokkien tulon johdosta kansallisen liikennetraktorin määritelmä 5 momentissa poistettaisiin.

LVK toteaa, että lakiesityksen aiheuttamasta ristiriidasta johtuen on perustelumuiustiossa esitetty erillinen säädöshanke toteutettava mahdollisimman ripeästi. Säädöshanke liittyy liikennetraktorin ja uuden nopean traktorin käyttöön,



ajo-oikeuteen sekä kuljettamiseen liittyviin vaatimuksiin. Tavoitteena tulisi olla välttää tilanne, jossa T-luokan ajokortilla saisi ajaa b-luokan nopeita, nykyisiä liikennetraktoreita vastaavia ajoneuvoja.

16 § Maastoajoneuvo

Esityksen mukaan maastokelpoisia ajoneuvoja voidaan uusien EU-asetusten myötä tyyppihyväksyä jatkossa aiempaa yksiselitteisemmin myös L- ja T-luokan ajoneuvoiksi. Muutoksella halutaan täsmentää L- ja T-luokan ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuutta, suojakypärän käyttöä ja kuormaamista koskevia vaatimuksia sekä L-luokan maastomönkijöiden verollisuutta.

LVK toteaa esitetyn muutoksen olevan kaivattu ja perusteltu. LVK kuitenkin haluaa korostaa, että tahtotilana tulee olla supistaa edelleen ”maastoajoneuvot”-luokkaa. Tavoitteena tulisi olla rekisteröintivelvollisuuden laajentaminen koskemaan kaikkia mönkijöitä. Lähtökohtana tulisi olla myös jo käytössä olevien mönkijöiden saattaminen rekisteröintivelvollisuuden pariin. Toimintamalliesimerkinä voitaisiin pitää moottorikelkkojen rekisteröintiä muutama vuosi sitten. Rekisteröintivelvollisuuden kattavan laajentamisen myötä myös tietous ajoneuvojen liikennevakuutusvelvollisuudesta oletettavasti kasvaisi ja vahingonkarsineiden turva vahingon sattuessa paranisi. Rekisteröintivelvollisuuden laajentaminen oletettavasti heijastuisi positiivisesti myös ajoneuvojen teknisen kunnon ylläpitoon.

Suomessa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet tie- ja maastoliikenneonnettomuudet. Tutkinnan organisointivastuu on Liikennevakuutuskeskuksella. Tutkijalautakunnat tunnistavat onnettomuuksien riskitekijöitä ja antavat turvallisuussuosituksia. Kuolemaan johtaneissa mönkijäonnettomuuksissa yksi korostuva riskitekijä on mönkijän puutteellinen tekninen kunto, kuten huonokuntoiset jarrut ja ohjauslaitteen väljyys. Vastaavana turvallisuussuosituksena lautakunnat ovat antaneet rekisteröintivelvollisuuden laajentamisen sekä katsastusvelvollisuuden käyttöönoton. (Lähde: VALT Mönkijäraportti 2012)

Liikennevakuutuskeskuksella on Suomen kattavin tilasto mönkijäonnettomuuksista. Tilasto koostuu liikennevakuutuksesta korvatuista mönkijäonnettomuuksista. Tässä tulee ottaa huomioon, että etenkin maastomönkijöiden osalta, liikennevakuutusvelvollisuutta ei aina noudateta, jolloin onnettomuudet jäävät vakuutusturvan ja samalla tilaston ulkopuolelle. Vuonna 2013 sattui n. 700 henkilövahinkoon johtanutta liikennevakuutuksesta korvattua mönkijäonnettomuutta. Henkilövahinko-onnettomuuksien lukumäärä on kasvanut n. 40 prosenttia vuodesta 2009. Onnettomuuksista n. 90 prosenttia on tapahtunut L7e-luokan ja rekisteröimättömille maastomönkijöille. Merkittävää on myös traktorimönkijöiden onnettomuuksien lukumäärän kasvutrendi. Selvästi yleisin onnettomuustyyppi on yksittäisonnettomuus (yli 95 prosenttia).

64 a § Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta.

Esityksen mukaan ajoneuvoluokkien muutosten vuoksi on tarpeen erikseen säätää, ettei rekisteröintiä edellytetä sähkömoottorilla varustetulta polkupyörältä (L1e-A), eikä kevyeltä sähköajoneuvolta. Nämä ajoneuvot rinnastettaisiin hallinnollisten menettelyjen osalta polkupyöriin. Esityksen mukaan rekisteröintivelvollisuuden poisjätö on perusteltua saatavien teknisten tietojen puutteiden ja siitä seuraavan rekisterin kirjavuuden ja epätarkkuuden vuoksi.



LVK nostaa esille rekisterin olemassaolon tarpeellisuuden. Rekisterin avulla viranomaiset ja vakuutusyhtiöt voisivat tarvittaessa varmistaa jollakin tasolla ajoneuvon teknisiä ja omistajatietoja. Tehokkaimpien ja hyötykustannussuhteeltaan otollisimpien liikenneturvallisuustoimenpiteiden kannalta erinäisten tilannekatsausten, selvitysten ja tutkimusten teettäminen kevyistä sähköajoneuvoista ja L1e-A-luokan pyöristä on ensiarvoisen tärkeää. Seuratavia asioita ovat esimerkiksi eri ajoneuvojen lukumäärien kehitys, maantieteellinen jakauma, saatavilla olevat ominaisuustiedot sekä onnettomuuskehitys. Luonnollisesti ilman minkään asteista kollektiivista ajoneuvorekisteriä näiden tietojen saaminen on mahdotonta. Viranomaisten kannalta rekisteristä saataisiin tieto ajoneuvon luokasta, jonka mukaan siihen sovellettavat tekniset rajoitukset saataisiin selville.

Todettakoon myös, että rekisterin luominen on merkittävästi helpompaa ja halvempaa ajoneuvokannan ollessa pieni, kuin tilanteessa, jossa kanta on kasvanut suureksi ja valtaosa siitä on jo rekisterin ulkopuolella. Näistä ja mahdollisista tulevaisuuden tarpeista johtuen olisi rekisterin luomista selvitetävä.

Tieliikennelaki (267/1981)

2 § Määritelmiä.

Pykälän määritelmää jalankulkijasta laajennettaisiin kattamaan myös jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden käyttäjä. Teknisinä rajoituksina olisi vaatimus alle 1 kilowatin tehosta ja alle 15 kilometriä tunnissa nopeudesta. LVK haluaa toistaa aiemmin esittämänsä kommentin verrattain suuresta 1 kilowatin tehorajasta. Yhden kilowatin moottorit tarjoavat mahdollisuuden saada ajoneuvot kulkemaan merkittävästi yli niille esitetyn rakenteellisen nopeusrajoituksen.

45 § Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttö.

Muutoksen myötä pyörätuolin ja muun lainsäädännön mukaan moottorittoman apuvälineen käyttäjä rinnastettaisiin jalankulkijaksi. Muutoksen myötä jalankulkijan liikennesääntöjä sovellettaisiin jatkossa sellaisiin liikkumisvälineisiin, joissa on enintään 1 kilowatin sähkömoottori ja joiden enimmäisnopeus on 15 kilometriä tunnissa.

45 a § Kevyen sähköajoneuvon käyttö

Esityksen mukaan uudessa pykälässä määriteltäisiin kevyiden sähköajoneuvojen liikennesäännöt. Ajoneuvojen kuljettajaan sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Siten kuljettajaa koskisi myös kypärän käyttöä koskeva vaatimus, jonka mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää. Esityksen mukaan kuitenkin riittävän vakaata ajoneuvoa saisi kuljettaa jalkakäytävällä, jos nopeus on sovitettu jalankulkijoiden mukaiseksi. Esityksen mukaan ajoneuvon kuljettajan olisi kuitenkin aina annettava jalankulkijoille esteetön kulku ja tarvittaessa esimerkiksi kohtaamistilanteissa väistettävä jalankulkijaa. Esityksen mukaan vastaava vaatimus on nykyisin voimassa pihakadulla liikkuvalla ajoneuvon kuljettajalle. Tieliikennelaissa säädettäisiin erikseen myös, että kevyen sähköajoneuvon kokonaisleveys saisi tiellä käytettäessä olla enintään 0,8 metriä ja kuorman suuruus enintään valmistajan ilmoittama, mutta ei kuitenkaan yli 250 kg.



LVK haluaa toistaa aiemmin lausunnossaan esittämän seikan kevyisiin sähköajoneuvoihin sovellettavien liikennesääntöjen problematiikasta. Esitetty ”polkupyörä-jalankulkija-hybridimalli” on kaikkien tienkäyttäjien kannalta sekava ja asettaa myös haasteita liikenneturvallisuudelle sekä liikenteen valvonalle. Esityksessä rinnastus pihakadulla liikkuvien ajoneuvojen kuljettajiin ei ole validi johtuen pihakatuja marginaalisesta määrästä ja sen tienkäyttäjien suhteellisesta homogeenisuudesta. Suomen jalankulkuyöläverkosto on pihakatuja merkittävästi haasteellisempi, ”monimuuttuja”-liikenneympäristö johtuen tienkäyttäjien ja maankäytön suuresta variaatiosta.

88 § Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus.

Esityksen mukaan kuljettajan tulisi jatkossa aina pitää turvavyötä, jos kolmi- tai nelipyöräiseen ajoneuvoon tai maastoajoneuvoon on alkuperäisenä varusteena asennettu turvavyöt. Tekniset vaatimukset määrittävät useimpiin korillisiin tai turvakaarella varustettuihin ajoneuvoihin pakollisena varusteena turvavyöt. Ajoneuvolain säännökset kieltävät poistamasta ajoneuvosta siihen asennettua alkuperäistä turvalaitetta, joten turvavyötä ei voi poistaa niin, että vapautuisi turvavyön käytön velvoittavuudesta.

LVK pitää esitettyä muutosta hyvänä. Pelkästään ajoneuvojen turvakaaret tai korirakenteet eivät onnettomuustilanteessa estä kuljettajan tai matkustajan iskeytymistä sisätilan rakenteisiin tai sinkoutumista ulos ajoneuvosta. Näin ollen turvavyön käyttövelvollisuuden laajentaminen kaikkiin korillisiin tai turvakaarella varustettuihin ajoneuvoihin on turvallisuuden optimoinnin kannalta perusteltua.

89 § Suojakypärän käyttö

Esityksessä muutettaisiin pykälää niin, ettei suojakypärän käyttö olisi jatkossa pakollista korillisten kolmi- ja nelipyöräisten lisäksi myöskään turvakaarella varustetuissa ajoneuvoissa. Ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetun traktorin ja maastoajoneuvon kuljettajan tulisi myös jatkossa käyttää kypärää, jos ajoneuvossa ei ole kaatumistilanteessa suojaavaa turvakaarta. Muutoksen tarkoituksena on yhtenäistää ajoneuvojen käyttöä koskevia säännöksiä.

LVK haluaa korostaa, että kaatumis- ym. onnettomuustilanteessa pelkkä turvakaari tai korirakenne ei estä kuljettajan tai matkustajan iskeytymistä ajoneuvon rakenteisiin tai sinkoutumista ajoneuvon ulkopuolelle. Asiayhteydessä tulisi täten myös korostaa turvavyön käytön merkitystä yhdessä muun suojaavan rakenteen kanssa.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet tie- ja maastoliikenneonnettomuudet. Tutkijalautakunnat ovat tutkineet vuosina 2009-2012 28 kuolemaan johtanutta mönkijäonnettomuutta. Selvästi yleisin onnettomuusmekanismi oli kaatuminen (18 onnettomuutta). Kuolemaan johtaneissa mönkijäonnettomuuksissa korostuvat tärkeimmät kuolinsyyt olivat kalloamma (8 onnettomuutta) ja rintakehävamma (7 onnettomuutta). Lapin keskussairaalaan vuosina 2007-2012 hoidetuista mönkijäonnettomuuksissa aiheutuneista vammoista puolestaan n. 20 % oli päävammoja. (Lähde: VALT Mönkijäraportti 2012)



Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (1270/2014)

Esityksen mukaan asetusta muutettaisiin ottamaan huomioon myös kevyen sähköajoneuvon tekniset vaatimukset. Vaatimusten pohjana sovellettaisiin polkupyörien vaatimuksia. Tämä tarkoittaisi, että kevyissä sähköajoneuvoissa tulisi olla äänimerkinantolaitteet sekä tarvittavat heijastimet ja valaisin pimeällä liikuttaessa. Myös velvoitetta käyttäjarruista laajennettaisiin koskemaan myös kevyitä sähköajoneuvoja, mutta erillisen jarrulaitteen sijasta kevyessä sähköajoneuvossa riittäisi myös sähkömoottori, jonka jarrutusvoima on riittävä. Vastaavasti ohjauslaitteena hyväksyttäisiin myös vakausjärjestelmä, joka turvaa riittävän hallittavuuden.

LVK nostaa esille, että säädöksissä olisi otettava kantaa myös siihen, miten kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien moottorin tehonsyötön tulee toimia vaara- tai onnettomuustilanteessa. Lähtökohtaisesti jatkuvan tehonsyötön tulisi katketa esimerkiksi tilanteessa, jossa ajoneuvon kiihtyvyyttä tai ajoneuvon kohdistuva impulssi ylittää tietyn raja-arvon.

Suomessa saisi jatkossa ottaa käyttöön yksilöllisesti valmistettuja moottoripyöriä lievennetyillä päästö- ja meluvaatimuksilla, jolloin vaatimustaso ja mitausmenetelmä ei aiheuttaisi merkittäviä lisäkustannuksia. Yksilöllisesti valmistettuna moottoripyöränä pidettäisiin sellaista ajoneuvoa, jonka osista vähintään 50 prosenttia ei olisi sarjavalmistaisia eli yli puolet osista tulisi olla omavalmistaisia. Yksilöllisesti valmistettuun toisessa ETA-maassa tai Ahvenanmaalla käyttöönotettuun moottoripyörään sovellettu vastaavan tason päästövaatimus tunnustettaisiin Suomessa ajoneuvolain 29 a §:n nojalla. Tällä hetkellä rakentelu tapahtuu pitkälti vanhojen päästövaatimusten aikaisten aihoiden ympärillä ja jatkossa tällaisia moottoripyöriä saisi käytännössä valmistaa myös uutena. Koska kyseisillä pyörillä ei käytännössä ajeta paljon, päästövaikutukset nykytilanteeseen verrattuna jäisivät vähäiseksi. Rekisteröintikynnystä jatkossakin pitäisi korkealla se, että rekisteröitävästä moottoripyörästä joutuu maksamaan myös autoveroa.

Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992)

Osana tieliikennelain muutosta päivitetäisiin myös tieliikennelain nojalla annettua valtioneuvoston asetusta ajoneuvojen käytöstä tiellä. LVK toteaa asetusmuutosten olevan linjassa lakimuutosten kanssa.

Yhteenvedo keskeisimmistä lausuttavista asioista

LVK esittää yhteenvedon lausuntonsa keskeisimmistä asiakohdista:

- Esitetty 1 kilowatin tehoraja on suuri enintään 15 km/h kulkeville ajoneuvoille ottaen huomioon ajoneuvojen pääsääntöinen kevyt rakenne sekä sähkömoottorien hyötysuhteen kehitys. Yhden kilowatin moottorit tarjoavat mahdollisuuden saada ajoneuvot kulkemaan merkittävästi yli niille esitetyn rakenteellisen nopeusrajoituksen. Skenaario laitteiden lainvastaisesta käytöstä on olemassa, etenkin kun ehto vammaisen henkilön käyttöön tarkoitettuista liikkumisvälineistä poistuu ja kun ajoneuvojen valvonta ja seuranta eivät ole mahdollista.
- Vastaavasti 1 kilowatin tehoraja on suuri myös enintään 25 km/h kulkeville kevyille sähköajoneuvoille ja L1e-A-luokan ajoneuvoille. LVK haluaa nostaa esille huolen ajoneuvojen tarjoaman teknisen viritysmahdollisuuden ja



siihen puuttumisen vaikeuden. Skenaariopohdinnassa esille nousi huoli siitä, että etenkin mopoikäiset ja tätä nuoremmat lapset siirtyisivät käyttämään kyseessä olevia ajoneuvoja johtuen niiden alhaisemmista hinnoista, vityspotentiaalista sekä valvonnan, ajokortti-, rekisteröinti-, vakuuttamis- sekä kypärän käyttövelvollisuuden puuttumisesta. Valvonnan ja seurannan kannalta kyseessä olevat ajoneuvot ja niiden tekniset tiedot tulisi pystyä varmistamaan ajoneuvorekisteristä.

- LVK nostaa esille kevyiden sähköajoneuvojen ja L1e-A-luokan ajoneuvojen ajoneuvorekisterin luomisen tarpeellisuuden. Rekisterin avulla viranomaiset ja vakuutusyhtiöt voisivat tarvittaessa varmistaa ajoneuvon teknisiä ja omistajatietoja. Ajoneuvorekisteri olisi ensiarvoisen tärkeä myös ko. ajoneuvojen liikenneturvallisuustilanteen seurannassa sekä hyötökustannussuhteeltaan otollisimpien liikenneturvallisuustoimenpiteiden määrittämisessä.
- Uuden kevyet sähköajoneuvot -luokan luominen ja rinnastaminen moottorittomaan ajoneuvoon voi johtaa tilanteeseen, jossa turvallisuuden kannalta riittämättömästi säädeltyjen ja valvottujen moottoroitujen ajoneuvojen ja niiden aiheuttamien onnettomuuksien lukumäärät kasvavat merkittävästi. Onnettomuuksien lukumäärä korreloi puolestaan luonnollisesti onnettomuudesta aiheutuvien kustannusten kasvun kanssa. LVK esittää, että ennen kevyet sähköajoneuvot -luokan luomista tulee kattavasti selvittää ja ratkaista tahot, joihin kustannukset kohdentuisivat ja miten kustannukset katettaisiin siten, että onnettomuuksien uhrit saisivat heille lainsäädännön ja korvauskäytäntöjen mukaan kuuluvat korvaukset.
- Kevyiden sähköajoneuvojen jalkakäytävillä käytön salliminen erityisehdolla, että sähköajoneuvoon sovelletaan polkupyöräilijöiden liikennesääntöjä, on monimutkainen ja mahdoton valvoa. Tietämys tästä ehdosta ja sovellettavista liikennesäännöistä edellyttäisivät tienkäyttäjiltä erityistä valveutuneisuutta. Todettakoon, että ymmärrys polkupyöräilijöiden liikennesäännöistä on jo nykyisin heikko. Käytännössä kevyiden sähköajoneuvojen käytön salliminen myös jalkakäytävillä voi johtaa siihen, että kevyen sähköajoneuvon kuljettaja valitsee tilanteesta riippuen hänelle suotuisimman väylän ja liikennesäännöt.
- Vakuuttamisvelvollisuuden piiriin kuuluvien ajoneuvojen määrittely muuttuu uuden liikennevakuutuslain voimaantullessa 1.1.2017. Uuden lain myötä liikennevakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle rajautuvat esimerkiksi kevyet sähköajoneuvot. Säädösten voimaantuloon jäävä aika tuo haasteita vakuuttamiseen, vakuuttamisen valvontaan sekä asiakaspalveluun.
- Erillinen säädöshanke liittyen liikennetraktorin ja uuden nopean traktorin käyttöön, ajo-oikeuteen sekä kuljettamiseen liittyviin vaatimuksiin on toteutettava mahdollisimman ripeästi. Tavoitteena tulisi olla välttää tilanne, jossa T-luokan ajokortilla saisi ajaa b-luokan nopeita, nykyisiä liikennetraktoreita vastaavia ajoneuvoja.
- Tahtotilana tulee olla supistaa edelleen ”maastoajoneuvot”-luokkaa. Tavoitteena tulisi olla rekisteröintivelvollisuuden laajentaminen koskemaan kaikkia mönkijöitä. Rekisteröintivelvollisuutta tulisi soveltaa myös jo käytössä oleviin maastomönkijöihin. Rekisteröintivelvollisuuden laajetessa myös tietous liikennevakuutusvelvollisuudesta oletettavasti kasvaisi ja vahingonkärsineiden turva vahingon sattuessa paranisi. Rekisteröintivelvollis-



suuden laajentaminen oletettavasti heijastuisi positiivisesti myös ajoneuvojen teknisen kunnon ylläpitoon.

- LVK nostaa esille, että säädöksissä olisi otettava kantaa myös siihen, miten kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien moottorin tehonsyötön tulee toimia vaara- tai onnettomuustilanteessa. Lähelläkohtaisesti jatkuvan tehonsyötön tulisi katketa esimerkiksi tilanteessa, jossa ajoneuvon kiihtyvyys tai ajoneuvoon kohdistuva impulssi ylittää tietyn raja-arvon.

Ystävällisin terveisin,
LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS

Ulla Niku-Koskinen
Toimitusjohtaja