

## HE 173/2018 vp

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia, ajokorttilakia, tieliikennelakia, ajoneuvoverolakia, autoverolakia, polttoaineen maksusta annettua lakia, arvonlisäverolakia ja rikoslakia.

Esityksellä ehdotetaan otettavaksi käyttöön uusi kansallinen T-ajoneuvoluokan ajoneuvoryhmä, kevytauto, johon kuuluisivat henkilöautosta muunnettu, nopeudeltaan enintään 45 kilometriin tunnissa rajoitetut ajoneuvot. Kevytauton kuljettaminen edellyttäisi mopoautoja vastaavasti AM-luokan ajo-oikeutta.

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.

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä marraskuuta 2019.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 NYKYTILA.....	4
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	8
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	9
2.1 Tavoitteet.....	9
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	10
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	11
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	13
3.1 Vaikutukset kotitalouksiin.....	14
3.2 Muutokset vuosisuoritteissa ja kulikutavoissa.....	14
3.3 Vaikutukset liikennevirtaan.....	15
3.4 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen.....	16
3.5 Vaikutukset liikenteen päästöihin.....	18
3.6 Taloudelliset vaikutukset.....	19
3.7 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	20
4 ASIAN VALMISTELU.....	21
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	26
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	26
1.1 Ajoneuvolaki.....	26
1.2 Ajokorttilaki.....	27
1.3 Tieliikennelaki.....	27
1.4 Ajoneuvoverolaki.....	27
1.5 Autoverolaki.....	27
1.6 Laki polttoainemaksusta.....	28
1.7 Arvonlisäverolaki.....	28
1.8 Rikoslaki.....	28
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	28
3 VOIMAANTULO.....	29
LAKIEHDOTUKSET.....	30
Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	30
Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	32
Laki tieliikennelain 2 a ja 88 §:n muuttamisesta.....	34
Laki ajoneuvoverolain 4 §:n muuttamisesta.....	35
Laki autoverolain 1 §:n muuttamisesta.....	36
Laki polttoainemaksusta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.....	37
Laki arvonlisäverolain 114 §:n muuttamisesta.....	38
Laki rikoslain 23 luvun 12 §:n muuttamisesta.....	39
LIITTEET.....	40
RINNAKKAISTEKSTIT.....	40
Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	40
Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	42
Laki tieliikennelain 2 a ja 88 §:n muuttamisesta.....	44
Laki ajoneuvoverolain 4 §:n muuttamisesta.....	46
Laki autoverolain 1 §:n muuttamisesta.....	47
Laki polttoainemaksusta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.....	48

**HE 173/2018 vp**

Laki arvonlisäverolain 114 §:n muuttamisesta .....	49
Laki rikoslain 23 luvun 12 §:n muuttamisesta .....	50

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Nykytila

#### 1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

##### *Ajoneuvojen luokittelu*

Ajoneuvojen perusluokituksesta säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002) ja luokitukset perustuvat Euroopan unionin ajoneuvojen tyyppihyväksynnän hallinnollisia vaatimuksia koskeviin niin sanottuihin puitesäädöksiin. EY-tyyppihyväksyttävien uusien autojen (M- ja N-luokan ajoneuvot) ja niiden perävaunujen (O-luokan ajoneuvot) luokituksen perusteista, tyyppihyväksyntämenettelyistä, pieninä sarjoina valmistettuja ajoneuvoja koskevista määrällisistä rajoituksista sekä eräistä teknisistä vaatimuksista säädetään puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY nojalla annetuissa Euroopan unionin asetuksissa.

Ajoneuvolain 11 ja 12 §:n mukainen L-luokan ajoneuvojen luokittelu perustuu suoraan kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 168/2013. Ajoneuvoja, johon asetusta sovelletaan, ovat muun muassa kaksipyöräinen mopo (L1e-B) ja mopoauto (L6e-B). Mopoauto on asetuksen ajoneuvoluokituksen mukaan ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus enintään 45 kilometriä tunnissa ja jonka ajokuntoinen massa on enintään 425 kilogrammaa. Lisäksi mopoautossa on suljettu kuljettajan ja matkustajien tila, johon kulku enintään kolmen kyljen kautta, sen suurin jatkuva nimellisteho tai nettoteho on enintään 6 000 wattia ja moottorin sylinteritilavuus enintään 50 cm<sup>3</sup>, jos ajoneuvon käyttövoimajärjestelyyn kuuluu otto-tyyppinen polttomoottori, tai enintään 500 cm<sup>3</sup>, jos ajoneuvon käyttövoimajärjestelyyn kuuluu diesel-tyyppinen polttomoottori.

Ajoneuvolain 14 §:n mukaan T- ja C-luokan ajoneuvo on moottorikäyttöinen maa- ja metsätaloudessa käytettäväksi tarkoitettu pyörillä tai telaketjuilla varustettu ajoneuvo, joka luokitellaan seuraavasti:

- 1) T1-luokan pyörillä varustetut ja C1-luokan telaketjuilla varustetut traktorit, joiden pienin raideväli on vähintään 1 150 millimetriä ja omamassa ajokuntoisena yli 600 kiloa;
- 2) T2-luokan pyörillä varustetut ja C2-luokan telaketjuilla varustetut traktorit, joiden pienin raideväli on alle 1 150 millimetriä ja omamassa ajokuntoisena yli 600 kiloa;
- 3) T3-luokan pyörillä varustetut ja C3-luokan telaketjuilla varustetut traktorit, joiden omamassa ajokuntoisena on enintään 600 kiloa;
- 4) T4-luokan pyörillä varustetut ja C4-luokan telaketjuilla varustetut erikoiskäyttöön tarkoitettut traktorit.

Myös ajoneuvolain 14 §:n mukainen traktoreiden (T ja C-luokan ajoneuvot), niiden perävaunujen (R-luokan ajoneuvot) sekä vedettävien vaihdettavien laitteiden (S-luokan ajoneuvot) luokittelu perustuu maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 167/2013. Asetuksen tarkoituksena on vahvistaa yhdenmukaiset säännöt maa- ja metsätalou-

dessa käytettävien ajoneuvojen markkinoille saattamista ja markkinavalvontaa 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 määrätään 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).

#### *Katsastus*

Ajoneuvolain 61 §:n mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä ajoneuvo on ennen sen ottamista käyttöön esitettävä muutoskatsastukseen, jos ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta muutetaan olennaisesti tai siihen liitetään tai siitä poistetaan osia tai varusteita, jotka muuttavat merkittävästi ajoneuvon ominaisuuksia tai käyttötarkoitusta. Ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen myös, jos ajoneuvon kohdistuvan veron tai maksun edellytykset muuttuvat taikka ajoneuvon luokittelu- tai alaluokittelutieto ei enää pidä paikkaansa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää poikkeuksia velvollisuudesta esittää muutoskatsastukseen ajoneuvon tilapäisiä tai vähäisiä muutoksia. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin muutoskatsastuksen suorittamisesta ja siitä annettavasta todistuksesta sekä muutoskatsastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin.

Ajoneuvojen määräaikaikatsastuksesta säädetään ajoneuvolain 6 luvussa ja ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1245/2002). Ajoneuvolain 51 §:n mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytketyn perävaunun käyttö liikenteessä on kielletty (käyttökielto), jollei ajoneuvoa ole hyväksytty määräaikaikatsastuksessa. Valtioneuvoston asetuksella säädetään katsastuksen määräajoista ja siitä, mitä moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja perävaunuja määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee.

Ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun asetuksen 3 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvolain 51 §:ssä tarkoitettu määräaikaikatsastusvelvollisuus koskee autoja (M- ja N-luokan ajoneuvot), kevyitä nelipyöriä (L6e-luokan ajoneuvot), raskaita nelipyöriä (L7e-luokan ajoneuvot), traktoreita (T-luokan ajoneuvot) sekä muita auton perävaunuja kuin kevyitä perävaunuja (O<sub>2</sub>-, O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvot).

Luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävät T1b-, T2b- ja T3b-luokan traktorit on katsastettava ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta. Muita kuin luvanvaraiseen liikenteeseen käytettäviä traktoreita ei tarvitse määräaikaikatsastaa.

Yksityiseen liikenteeseen käytettävät henkilöautot on katsastettava ensimmäisen kerran viimeistään neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, yli kymmenen vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta.

Yksityiseen liikenteeseen käytettävät kevyet nelipyörät (L6e-luokka), johon mopoautot kuuluvat, tulee katsastaa ensimmäisen kerran viimeistään kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä, seuraavan kerran viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta.

#### *Ajoneuvojen verotus*

Henkilöautosta (M<sub>1</sub>-luokka), pakettiautosta (N<sub>1</sub>-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M<sub>2</sub>-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 autoverolaissa (1482/1994) säädetään.

Uudesta henkilöautosta ja pakettiautosta suoritettava vero on autoverolain liitteen verotaulukon 1 tai 1 A mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta, jollei autoverolain 8 §:ssä toisin säädetä. Veroprosentti määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

Uuden moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on moottorin iskutilavuuden tai käyttövoiman mukaan määräytyvä prosenttimäärä ajoneuvon verotusarvosta.

Suomessa rekisteröidystä tai Suomessa käytettävästä ajoneuvosta suoritetaan valtiolle ajoneuvoveroa ja ulkomailla rekisteröidyistä Suomessa tilapäisesti käytettävistä ajoneuvoista ajoneuvoverona kannettavaa kiinteää veroa ja kulutusveroa siten kuin ajoneuvo-verolaissa (1281/2003) säädetään. Ajoneuvoveroa on suoritettava rekisteriin merkityistä luokkiin M ja N kuuluvista ajoneuvoista. Ajoneuvoveron päivää kohden kannettava määrä on perusveron osuus lisätyn käyttövoimaveron osuudella. Veron määrä verokaudelle lasketaan kertomalla perus- ja käyttövoimaveron päiväkohtaisten määrien summa verokaudessa olevien päivien lukumäärällä. Perusveroa määrätään henkilö- ja pakettiautolle (M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>-, M<sub>1</sub>G- ja N<sub>1</sub>G-luokka) sekä erikoisautolle, jonka suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kilogrammaa. Veron määrä määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Ajoneuvolle, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä, määrätään käyttövoimaveroa.

Ajoneuvosta, jossa käytetään moottoribensiiniä tai dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta, suoritetaan valtiolle polttoainemaksua siten kuin polttoainemaksusta annetussa laissa (1280/2003) säädetään. Polttoainemaksu kannetaan maksuvelvollisuuden aiheuttavan polttoaineen käytön estämiseksi. Maksuvelvollisuuden aiheuttavan polttoaineen käyttö ajoneuvoissa on kielletty.

Polttoainemaksu maksuunpannaan, jos dieselmotorilla varustetussa ajoneuvossa käytetään dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta tai jos bensiiniä käyttämään tarkoitettua ajoneuvoa käytetään moottoribensiiniä lievemmin verotetulla polttoaineella. Polttoainemaksua on suoritettava myös silloin, kun ajoneuvossa käytetään polttoaineena nestekaasua, maakaasua tai muuta näihin rinnastettavaa kaasumaista polttoainetta. Polttoainemaksu kannetaan myös, jos ajoneuvossa käytetään osittain polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta. Polttoainemaksua ei kanneta ajoneuvoista, jotka perustuvat muun moottoritekniikan kuin polttomoottorin käyttöön. Polttoainemaksusta annetun lain 7 §:n mukaan traktoria saadaan käyttää polttoainemak-

## HE 173/2018 vp

sua suorittamatta maa- ja metsätaloudessa. Samoin lain 6 §:n mukaan polttoainemaksusta ovat vapaat traktorit, kun niitä käytetään turvetyömaalla.

### *Ajoneuvon käyttö*

Ajoneuvojen käytöstä tiellä säädetään 31 päivä toukokuuta 2020 saakka voimassa olevassa tieliikennelaissa (267/1981) ja sen nojalla ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa (1257/1992). Tieliikennelaki ja sen nojalla annetut asetukset kumoutuvat 1 päivänä kesäkuuta 2020 voimaan tulevalla tieliikennelailla (729/2018, uusi tieliikennelaki).

### *Ajokorttisäännökset*

Ajokorteista ja niiden suorittamisen vaatimuksista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokorteista annetussa 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 maatalous- tai metsätraktoreiden ajokortteja ja niiden luokitusta, kuljettajantutkintoja ja ajokortin myöntämistä koskevat vähimmäisvaatimukset. Maatalous- ja metsätraktoreiden kuljettajaa koskevat säännökset eivät sisälly EU:n lainsäädäntöön. Ajokorttidirektiivissä maatalous- ja metsätraktorilla tarkoitetaan kaikkia pyörillä tai kiskoilla liikkuvia, vähintään kaksiakselisia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joiden pääasiallinen tarkoitus perustuu niiden vetovoimaan ja jotka on tarkoitettu erityisesti vetämään, työntämään, kuljettamaan tai käyttämään tiettyjä työkaluja, koneita tai perävaunuja, joita käytetään maa- tai metsätaloustöissä ja joita vain toissijaisesti käytetään matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettyjen ajoneuvojen vetämiseen tiellä.

Ajokorttilain 4 §:n mukaan ajokorttiluokkaan B kuuluvat ajoneuvot, joiden kokonaisuudessa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä, ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-ajokorttiluokan vetoauto ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaisuudessa on enintään 750 kg sekä ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-ajokorttiluokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaisuudessa ylittää 750 kg mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaisuudessa on enintään 3 500 kg.

Ajokorttiluokkaan AM kuuluvat kaksi- ja kolmipyöräiset ajoneuvot (mopot), joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja enintään 45 km/h, 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. Ajokorttiluokkaan T kuuluvat T3-luokan ajoneuvoja lukuun ottamatta traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa sekä moottorityökoneet ja moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

Ajokortin ikävaatimukset ovat B- luokassa 18 vuotta ja AM- ja T-luokassa 15 vuotta.

Ajokorttiopetuksen ja sen toteutuksen vaatimuksia on kevennetty 1 päivänä heinäkuuta 2018 voimaan tulleella lailla ajokorttilain muuttamisesta (387/2018). Ryhmän 1 ajokorttia, johon kuuluvat ajokorttiluokat AM, B ja T, suorittavan, jolla ei ennestään ole tähän ryhmään kuuluvaa ajokorttia, on ajokortin luokasta riippumatta saatava koulutus, jolla annetaan perustiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen vuorovaikutteisuudesta ja riskeistä, eri tienkäyttäjärühmien turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista sekä muista turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan vaatimuksista. Koulutus saadaan antaa teoriaopetuksena.

Auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kuljettajantutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kuljettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvien erityispiirteiden ja riskien tunnistamisesta, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkityksestä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin ja nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Liukkaalla ajamisen ajo-opetus voidaan toteuttaa myös järjestettyinä ajamisen näyttöinä ja harjoituksina, jolloin ne on toteutettava ajoharjoitteluradalla tai muulla vastaavalla alueella, jota ei käytetä yleiseen liikenteeseen. Koulutuksen kesto on kahdeksan tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

Luokan AM ja T ajokortin suorittamiseksi ei edellytetä ajo-opetusta. Ajokorttilain 53 §:n mukaan kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe, johon mopon ajokortissa sisältyy pelkästään käsittelykoe. T-luokassa suoritetaan vain teoriakoe.

Mopoauton ajokortin saamiseksi edellytetään siten suorittamaan koulutus, jolla annetaan perustiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen vuorovaikutteisuudesta ja riskeistä, eri tienkäyttäjärhmiä turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista sekä muista turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan vaatimuksista, jos kyseessä on ensimmäinen ryhmän I ajokortin suorittaminen sekä teoria- ja ajokoe.

#### *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, 15-17 -vuotiaat, 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. Mopoautoilla tehdään enemmän ostos- ja asiointimatkoja kuin mopoilla.

Nykytilanteessa nuoret liikkuvat keskimääräisenä arkivuorokautena arviolta 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 %) (Rajoitetun nopeuden henkilöautojen turvallisuus- ja ympäristövaikutusten arvio, Trafín julkaisuja 5/2018). Mopoautojen lisäksi myös traktorimönkijät ovat yleistyneet viime aikoina nuorten 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.

## **1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö**



## HE 173/2018 vp

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-traktorajoneuvoluokkaan 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 vajaan 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**

### **2.1 Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on mahdollistaa uusi liikkumisen muoto nuorille, 15-17-vuotiaille, sallimalla nopeusrajoitettu henkilöauto nuorten käyttöön. Henkilöauto tarjoaisi rakenteeltaan modernin ja vankemman vaihtoehdon mopoautoille nuorten liikkumisen tukemiseksi Suomen olosuhteissa. Esityksen tavoitteena on parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta. Nuoret liikkuvat paljon mopoilla ja mopoautoilla, joista varsinkin mopojen turvallisuus onnettomuustilanteissa on henkilöautoa heikompi.

## 2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Nopeudeltaan rajoitettujen henkilöautojen (M<sub>1</sub>-luokka) sallimiseksi alle 17-vuotiaille nuorille on ajokorttidirektiivin vuoksi katsottu kansallisesti mahdolliseksi ainoastaan määrittelemällä henkilöautot traktorin ajoneuvoluokkaan, koska ajokorttidirektiivi ei sisällä traktoreiden kuljettamista koskevia säännöksiä eikä jäsenvaltioilla ole velvollisuutta tunnustaa toisessa jäsenvaltiossa annettuja traktorikortteja ja niiden kuljetusoikeuksia. Ajokorttidirektiivissä moottori-ajoneuvolla tarkoitetaan kaikkia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joita käytetään tavanomaisesti tavaroiden tai henkilöiden kuljettamiseen tai tällaisissa kuljetuksissa käytettävien ajoneuvojen vetämiseen tiellä. Käsitteeseen eivät sisälly maatalous- ja metsätraktorit, koska näiden ajoneuvojen käyttötarkoituksesta johtuen niitä käytetään vain toissijaisesti edellä mainitussa tarkoituksessa tiellä.

Henkilöautojen muokkaamista siten, että ne täyttäisivät ajokorttidirektiivin mukaisesti AM-ajokorttiluokan mopoauton eli kevyen nelipyörän määritelmän, ei ole arvioitu mahdolliseksi, koska käytännössä pienikään henkilöauto ei nopeudeltaan rajoitettunakaan voi täyttää kevyen nelipyörän ajoneuvoluokan vaatimuksia.

Asian valmistelun aikana muun muassa esitysluonnoksen kuulemisen yhteydessä on muiksi toteuttamisvaihtoehdoiksi nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja uusien liikkumismuotojen mahdollistamiseksi esitetty raskasta nelipyörää (ajoneuvoluokka L7e) kuljettamaan oikeuttavan B1-ajokortin käyttöönottoa, ajokorttidirektiivin muuttamisen edistämistä siten, että B-luokan ajokortin ikäraja olisi kansallisesti mahdollista laskea 15 vuoteen sekä mopoautojen turvallisuusvaatimuksiin vaikuttamista.

Raskaan nelipyörän ajoneuvoluokan L7e turvallisuusvaatimukset eivät poikkea merkittävästi L6e ajoneuvoluokan vaatimuksista, ne ovat mopoautoja tehokkaampia ja niissä on suurempi sallittu rakenteellinen nopeus. Ajokorttidirektiivin mukaan valinnaisen B1-ajokorttiluokan alaikäraja on 16 vuotta. Näin ollen L7e ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavan ajokorttiluokan muuttamista nykyisestä B-luokasta uuteen B1-luokkaan ei ole arvioitu tässä yhteydessä nuorten 15-17-vuotiaiden liikenneturvallisuutta ja liikkumismahdollisuuksia parantavaksi vaihtoehdoksi.

EU:n ajokorttisääntelyyn ja mopoautojen tyyppihyväksyntää koskeviin teknisiin vaatimuksiin vaikuttamista tehdään osana näiden säädösten ja sääntöjen valmisteluun osallistumalla kansainvälisillä foorumeilla, mutta muutosten eteneminen on epävarmaa ja tehtävissä pidemmällä aikavälillä. Tässä esityksessä ehdotettavat muutokset henkilöautojen sallimisesta 15-17 vuotiaiden käyttöön on arvioitu perustelluksi esittää mahdollisimman pian kansallisesti käyttöön otettaviksi nuorten liikkumismahdollisuuksien parantamiseksi ja liikenneturvallisuuden edistämiseksi.

Kokonaan uuden kansallisen ajoneuvoluokan 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*

Nopeudeltaan rajoitetun kevytauton 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. Suurimman sallitun ajonopeuden nostaminen 60 kilometriin tunnissa vaikuttaa jossain määrin onnettomuustapahtuman riskiin, koska korkeammilla nopeuksilla ympäristön havainnointi on heikompaa ja reaktio- ja jarrutusaikana kuljettu matka on pidempi.

Suurimman sallitun ajonopeuden nostaminen vaikuttaa onnettomuustapahtuman todennäköisyyden lisäksi myös seurauksien vakavuuteen kasvattamalla törmäyksessä vapautuvaa liike-energiaa. Liike-energian määrä kasvaa suhteessa nopeuden neliöön eli huomattavasti enemmän kuin pelkkä suhteellinen kasvu. Nopeustason noustessa 45 kilometristä tunnissa 60 kilometriin tunnissa kasvaa nopeustaso 33 % ja törmäyksessä vapautuva liike-energia 78 %. Tutkimuksissa on selvitetty jalankulkijan kuolemanriskiä eri törmäysnopeuksilla henkilöautojen ja jalankulkijoiden välisissä törmäyksissä (Rosén, Sander 2009). Näissä on todettu, että törmäysnopeudella 45 km/h jalankulkijan kuolemanriski on 5,5 % ja 60 kilometriä tunnissa törmäysnopeudella 18,2 %. Myös vakavien loukkaantumisten riski kasvaa.

### *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. CO<sub>2</sub>-päästöjen osalta vaikutus olisi negatiivinen, muiden päästöjen osalta positiivinen.

### *Kevytauton varustevaatimukset*

Valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoa, jossa kevytautoksi muutettavalle ajoneuvolle ei asetettaisi ajoneuvon ikävaatimusta vaan tiettyjen varusteiden tai ominaisuuksien edellyttämistä. Valmistelussa on kuitenkin arvioitu, että tämä saattaisi johtaa Ruotsin kokemusten perusteella onnettomuuksien määrän ja onnettomuuskustannusten merkittävään kasvuun. Vaihtoehto laskeisi kustannuksia ja siten todennäköisesti kasvattaisi kevytautojen määrää liikenteessä, millä olisi positiivinen vaikutus nuorten liikkumismahdollisuuksiin, mutta liikenteen sujuvuuteen vastaavasti jonkin verran negatiivinen vaikutus. Lisäksi EU:n tyyppihyväksyntävaatimukset koskevat ajoneuvoja aina tietyistä käyttöönottoajankohdasta lukien, jolloin ikävaatimus varmistaa yhteneväiset varustevaatimukset. Kaikkien olennaisten turvavarusteiden jälkiasentaminen ei olisi edes mahdollista siten, että ne toimitaisivat vaatimusten edellyttämällä tavalla.

## **2.3 Keskeiset ehdotukset**

Ehdotuksessa luotaisiin uusi T-ajoneuvoluokan ajoneuvoryhmä, kevytauto, joka on muunnettu henkilöautosta siten että niiden nopeutta on rajoitettu. Liikenneturvallisuussyistä näihin ehdotettaisiin seuraavia vaatimuksia:

*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 yli 10 vuotta.

Kevytautoja käyttäisivät pääsääntöisesti nuoret kuljettajat. Uudemmat autot ovat tekniikan ja teknisten vaatimusten kehittymisen vuoksi turvallisempia ja ympäristöystävällisempiä kuin vanhemmat autot. Vaatimuksella pyrittäisiin varmistamaan, että juuri nämä kuljettajat pääsisivät hyötymään keskimääräistä uudemmissa ja samalla turvallisemmista ja ympäristöystävällisemmistä autoista. Turvallisuuden osalta vaatimus 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 muun kevytauton kuin sähkökäyttöisen 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 esitettäisiin 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 nopeudenrajoittimia, 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 muutoksastusta, jossa tarkastettaisiin, että kevytauto täyttää sitä koskevat vaatimukset muun muassa 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 ja että ajoneuvo täyttää henkilöautoa koskevat, liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta korkeatasoiset vaatimukset. Samalla muutokseen kohdistuvat tietojärjestelmämuutokset on mahdollista toteuttaa nyt ehdotetussa aikataulussa.

Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin kevytauton määräaikaikatsastusvelvollisuudesta ja katsastuksen aikaväleistä.

### **3 Esityksen vaikutukset**

#### Yleistä

Ehdotetuilla muutoksilla pyritään parantamaan erityisesti nuorten 15-17-vuotiaiden liikenneturvallisuutta. Esityksen myötä nuorilla olisi valittavanaan uudenlainen matkustamisen muoto, jolla voitaisiin paremmin taata heidän turvallisuutensa liikenteessä.

Lähtökohdaksi arvioitaessa kevytautojen käyttöönoton sallimista tulisi 1) liikenneturvallisuuden parantua verrattuna mopoautoihin, 2) huomioida ettei muiden liikenteessä oljoiden liikenneturvallisuus merkittävästi heikkene, 3) huomioida liikenteelle aiheutuvat päästöt sekä 4) 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 mopon ja mopoauton ajokortin voi suorittaa 15-vuotiaana ja voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti B- luokan 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.

Keskivertoskenaariossa 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 mopopauto 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 mopopautojen 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 mopopauton (noin 10 000 €) välimaastossa voidaan vaikutusarviossa kuvattuun tapaan olettaa, että kevytautojen suosio olisi keskivertoskenaarion suuntainen. Keskivertoskenaariossa käyttäjämäärän enimmäisarvioksi muodostuu noin 29 000 nuorta. Kuitenkin kysymyksenasettelussa esitetty hinnan nousu noin 4 000-7 000 euroon ja ajokortti-vaatimusten 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 mopopautoja, noin 8 800.

### 3.1 Vaikutukset kotitalouksiin

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

### 3.2 Muutokset vuosisuoritteessa ja kulkutavoissa

15-17-vuotiaiden liikennesuoritetta eri kulkutavoilla arvioitiin henkilöliikennetutkimuksen ja mopojen ja mopopautojen liikennesuoritetta koskevien tietojen perusteella. Nuoret liikkuvat arkipuorokautena 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 mopopautoilla 1,4 km (3,8 %).

Suhteessa nykyiseen, kevytautojen salliminen vaikuttaisi kulkutapoihin mahdollistamalla uuden kulkutavan sekä korvaamalla mopoja ja mopopautoja. Kevytauton vuosisuoritteeksi otettiin lähtökohdaksi mopopauton nykyinen käyttö eli noin 10 000 kilometriä.

Keskivertoskenaariossa 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 ke-

vytautoa voi käyttää ympäri vuoden, joten mopoilijoiden siirtyessä kevytauton käyttäjiksi, vähenee joukkoliikenteen kulkutapaosuus.

Kevytautojen käyttöönottolla 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 oleminen vähenisi keskivertoskenaariossa 2,3 prosenttiyksikköä nykyisestä 45 %, kun se minimiskenaariossa vähenisi 0,6 prosenttiyksikköä ja maksimiskenaariossa 3,7 prosenttiyksikköä.

### 3.3 Vaikutukset liikennevirtaan

Vaikutuksia liikennevirtaan tarkasteltiin simuloinneilla, joita varten luotiin kolme eri olosuhdeskenaariota. Näissä tarkasteltiin hitaiden ajoneuvojen määrän vaikutuksia liikennevirran nopeuteen, joihin 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%. Vilkkaan 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 kilo-

metrin 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. Toisessa skenaariossa 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.

### 3.4 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Vaikutuksia liikenneturvallisuuteen tarkasteltiin Liikenneviraston tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneita ja kuolleita koskevien tietojen perusteella sen vuoksi, että esityksen tavoitteena on vähentää onnettomuuksien uhrien määriä. 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 17 miljoonan euron luokkaa, kun se minimiskenaariossa olisi noin 10 ja maksimiskenaariossa noin 20 miljoonan euron suuruusluokkaa.

Mikäli liikenneturvallisuuutta 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 kas-



## HE 173/2018 vp

vaisi keskivertoskenaariossa 0,7 henkilöllä, kun se minimiskenaariossa kasvaisi 0,2 ja maksimiskenaariossa 1,1 henkilöllä.

Kevytauton riskitasoon vaikuttaa se, 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 tyypillisiä 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-ikä. Esimerkiksi Ruotsissa A-traktoreina on usein vanhoja ajoneuvoja, jotka eivät olisi selvinneet henkilöauton määrääkatsastuksesta.

Kevytauton mopoautoa korkeampi massa voisi jossain määrin lisätä onnettomuuksien seurausten 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.

Onnettomuustietoinstituutti OTI:n mopoautoraportin 2017 (OTI-mopoautoraportti 2017, Liikennevakuutuksesta korvatut mopoautovahingot sekä liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat mopoauto-onnettomuudet) 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. Kevytauton käyttöönoton on arvioitu kasvattavan vuotuista jalankulkijaonnettomuuksien määrää minimiskenaariossa yhdellä ja maksimiskenaariossa kahdeksalla vuotuisella tapauksella. Koska kevytauton ikävaatimuksen odotetaan pitävän hankintahintaa korkeahkona, on arvioitu, että kevytautojen kysyntä olisi keskivertoskenaarion luokkaa. Tämä kasvattaisi jalankulkijaonnettomuuksien määrää vuosittain viidellä tapauksella, joista henkilövahinkoja olisi neljä. Kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrä vähenisi keskivertoskenaariossa 0,1 tapauksella. Keskimääräisen henkilövahinko-onnettomuuden yksikköarvoja käyttäen kevytauton käyttöönotto nostaisi onnettomuuskustannuksia 0,9 miljoonaa euroa.

Polkupyöräonnettomuuksien määrä säilyisi minimiskenaariossa nykyisellään ja henkilövahinkojen määrä vähenisi yhdellä tapauksella. Keskivertoskenaariossa polkupyöräonnettomuuksien määrä kasvaisi kuudella ja näistä 0,5 olisi henkilövahinkoja. Maksimiskenaariossa onnettomuusmäärä kasvaisi 12 tapauksella ja henkilövahinkojen määrä kolmella. Kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrä kasvaisi keskivertoskenaariossa 0,1:llä ja maksimiskenaariossa 0,3 tapauksella. Onnettomuuskustannukset kasvaisivat keskivertoskenaariossa tällöin 0,3 miljoonaa euroa.

### 3.5 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 (CO<sub>2</sub>-ekvivalenttipäästöt) sekä ilmanlaatuvaikutusten puolesta hiukkaspäästöt (PM), typen oksidien päästöt (NO<sub>x</sub>) 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. Vähemmän on keskivertoskenaariossa arviolta 20 %, kun se minimiskenaariossa olisi 22 % ja maksimiskenaariossa 23 %. Vähemmän 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 1,4-1,5: %:iin ja 3,7-3,8 %:iin. 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<sub>x</sub>) päästöillä on merkittävä vaikutus ilmanlaatuun. Päästömäärissä ei kuitenkaan tapahdu suuria muutoksia missään skenaariossa. Keskivertoskenaariossa päästöt kasvavat 1,7 %, kun taas minimiskenaariossa ne vähenevät 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 vähenevät 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 %.

### 3.6 Taloudelliset vaikutukset

Hankintahintojen vaikutus kulkutavan 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 kuuluvan 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 keskivertotasoa. Mikäli kevytauton kustannukset ovat kilpailukykyisiä suhteessa mopoon eli noin 2 000 euroa, voi maksimiskenaario 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. Näin ollen 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 ajoneuvojen määrä muutosten takia lisääntyy, tämä voi lievästi kasvattaa autoveron ja ajoneuvoveron tuottoa.

### 3.7 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi vastaa ajoneuvojen katsastus-, rekisteröinti- ja verotustehävistä. Esityksen arvioidaan lisäävän edellä mainittujen osalta erityisesti tarvetta neuvontaan ja ohjeistukseen. Neuvonta- ja ohjeistustarpeen lisääntyminen kohdistuu erityisesti Trafín 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.

Hallitus on antanut esityksen eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi (HE 61/2018 vp). Liikenteen turvallisuusvirasto, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistettäisiin uudeksi virastoksi, Liikenne- ja viestintävirastoksi. Virastouudistuksen olisi tarkoitus tulla voimaan ja uusi virasto perustaa 1 päivänä tammikuuta 2019. Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluvat tehtävät siirtyisivät lain voimaan tultua automaattisesti Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ehdotettu esitys tulee lisäämään valvovien viranomaisten valvontatehtäviä.

#### 4 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston ja valtiovarainministeriön kanssa.

Esityksestä on pyydetty lausunnot sidosryhmiltä. Lausuntokierroksen aikana ehdotuksesta järjestettiin kuulemistilaisuus. Ehdotuksesta saatiin yhteensä 49 lausuntoa. Lausunnon antoivat Suomen Autokoululiitto ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, maa- ja metsätalousministeriö, Autoalan Keskusliitto ry, Autotuojat ja –teollisuus ry, OP Ryhmä, Autoliitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus, Poliisihallitus, sisäministeriö, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Autoteknillinen Liitto ry, Suomen Mopoauto Oy, ympäristöministeriö, Suomen Motoristit ry, Oy Brandt Ab, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Teknisen Kaupan Liitto ry:n moottoripyöräjaosto, SF-caravan ry, Pyöräliitto ry, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Onnettomuustietoinstituutti, työ- ja elinkeinoministeriö, Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry, Liikenneturva, oikeusministeriö, valtiovarainministeriö sekä 18 yksityishenkilöä. Sosiaali- ja terveysministeriö ilmoitti, ettei sillä ole lausuttavaa ehdotuksesta.

Ehdotusta kannatti 26 lausunnonantajaa ja 13 lausunnon antajaa vastustivat ehdotettua muutosta tai suhtautuivat siihen suurella varauksella. Kymmenessä lausunnossa ei otettu nimenomaisesti kantaa muutoksen kannatettavuuteen, vaan niissä otettiin kantaa esityksen yksittäiseen kohtaan tai arvioitiin yleisesti esityksen hyviä ja huonoja puolia.

Yksityishenkilöistä 11 kannatti esitystä ja ainoastaan kolme esittivät ehdotuksesta luopumista. Neljässä yksityishenkilön lausunnossa ei otettu nimenomaisesti kantaa ehdotuksen kannatettavuuteen. Muita ehdotusta kannattavia tahoja olivat Suomen Autokoululiitto ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, maa- ja metsätalousministeriö, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry, Autoalan Keskusliitto ry, Autotuojat ja –teollisuus ry, Autoliitto, OP Ryhmä, Liikenteen turvallisuusvirasto, opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus, Poliisihallitus, sisäministeriö, Suomen Autoteknillinen Liitto ry ja Suomen Taksiliitto ry.

Esitystä vastustivat tai siihen suhtautuivat kriittisesti kolmen yksityishenkilön lisäksi Suomen Mopoauto Oy, Suomen Motoristit ry, Oy Brandt Ab, Teknisen Kaupan Liitto ry:n moottoripyöräjaosto, ympäristöministeriö, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, SF-caravan ry ja Pyöräliitto ry.

Esitystä vastustaneet lausunnonantajat katsoivat ehdotuksen heikentävän liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta ja olevan Suomen ympäristötavoitteiden vastainen. Ehdotuksen mukaisten kevytautojen katsottiin olevan painavamman rakenteensa ja nopeamman kiihtyvyytensä vuoksi mopoautoja vaarallisempi erityisesti kevyelle liikenteelle. Mopo- ja moottoripyöräkauppiaita ja moottoripyöräharrastajia edustavat lausunnonantajat katsoivat ehdotuksen heikentävän nuorten liikenneturvallisuuden lisäksi muiden tielläliikkujien turvallisuutta, lisäävän päästöjä sekä heikentävän liikenteen sujuvuutta.

Mopo- ja moottoripyöräkauppiaiden edustajat katsoivat esityksen heikentävän mopo- ja mopoautoalan maahantuonti-, myynti- ja huoltoyritysten liiketoimintaedellytyksiä.

Ympäristöministeriö, Helsingin seudun liikennekuntayhtymä, Pyöräliitto ja Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä katsoivat ehdotuksen edesauttavan nuorten tottumista yksityisautoliuun ja sitä kautta vaikuttavan negatiivisesti valtion päästövähennystavoitteisiin.

Ehdotuksen tavoitetta nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi pidettiin lausunnoissa yleisesti kannatettavana. Esitystä kannattavissa lausunnoissa kevytautojen aktiivista ja passiivista turvallisuutta pidettiin mopoautoja parempana. Osassa lausuntoja ehdotettujen kevytautojen nähtiin parantavan nuorten liikkumismahdollisuuksia maaseudulla ja kaupunkiseutujen reuna-alueilla, joissa julkisen liikenteen palveluita on rajoitetummin tarjolla. Muutamissa lausunnoissa esitettyä toteuttamistapaa kritisoitiin kansallisena ratkaisuna ja Euroopan Unionin yhteisestä lainsäädännöstä eriytyvänä.

Eryteisesti yksityishenkilöiden antamissa lausunnoissa otettiin useimmiten kantaa ehdotuksiin suurimmasta sallitusta ajonopeudesta, ajoneuvon iästä ja omamassan rajoituksesta.

Eryteisesti yksityishenkilöiden antamissa lausunnoissa ehdotettua nopeudenrajoittamista enintään 45 kilometriin tunnissa ehdotettiin korotettavaksi 60 kilometriin tunnissa ja jopa 80 kilometriin tunnissa liikenteen sujuvuuden edistämiseksi. Muutamassa lausunnossa esitettiin kevytautojen käytön rajoittamista alueellisesti tai vuorokauden ajan mukaan. Muutamassa lausunnossa esitettiin myös ajoneuvon käytön valvomista ajoneuvon paikantamisen avulla. Nopeusrajoitusta pidettiin liikenneturvallisuuden kannalta perusteltuna, mutta eräissä lausunnoissa alhaisen nopeusrajoituksen arvioitiin myös lisäävän nopeudenrajoittimen kiertämistä ja vaikeuttavan liikenteen sujuvuutta. Muutamassa lausunnossa ehdotettiin nopeudenrajoittimen niin sanotun kaksikäytön sallimista, eli nopeudenrajoittimen käytön edellyttämistä vain AM-luokan ajo-oikeuden osalta, mikä mahdollistaisi saman ajoneuvon käytön eri nopeudella esimerkiksi perheessä vanhempien ja lasten yhteiskäytössä.

Ajoneuvon iän sijaan esitettiin ajoneuvolta edellytettäväksi tiettyjä varusteita ja päästövaatimuksia. Ajoneuvon ikävaatimuksen nähtiin korottavan ajoneuvon hankintahintaa. Toisaalta esimerkiksi ajoneuvovalmistajien ja ajoneuvojen maahantuojien edustajat kannattivat ajoneuvon ikävaatimusta ajoneuvokannan uudistumisen ja päästöjen rajoittamiseksi.

Yksityishenkilöiden lausunnoissa ehdotettua suurinta sallittua omamassaa pidettiin korkeana ja muutamassa lausunnossa rajaksi ehdotettiin 1 100 kilogramman ja työ- ja elinkeinoministeriön lausunnossa 1300 kilogramman omamassa. Toisaalta eräissä lausunnoissa esitettiin myös painorajan poistamista tai korottamista vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttäviltä ajoneuvoilta.

Henkilöauton nopeuden rajoittamisen kiertämistä pidettiin sekä esitystä kannattavissa, että sitä vastustavissa lausunnoissa merkittävänä riskinä ja pyydettiin kiinnittämään huomiota valvontaan ja seuraamusten vaikuttavuuteen. Poliisihallituksen lausunnossa todettiin valvonnassa havaitun nopeudenrajoittimien kiertämisen teknisten toteutustapojen kehittyvän jatkuvasti mikä vaikeuttaa valvontaa. Henkilöauton ”virittämällä” todettiin useassa lausunnossa saavutettavan huomattavan paljon korkeamman ajonopeuden kuin mopoauton ”virittämällä”. Useassa lausunnossa esitettiin kevytautoilta edellytettävän vuoden välein tehtävää määräaikaikatsastusta ja muutamassa lausunnossa lisäksi nykyisten nopeudenrajoittimen kiertämisestä määrätävien seuraamusten ankaroitamista. Ajoneuvon nopeuden rajoittamisen osalta lausunnoissa esitettiin huolta sen vaikutuksesta ajoneuvojen valmistajan vastuuseen sekä päästöihin, jos autoissa joudutaan ajamaan alemmilla vaihteilla ja kierrosluvuilla.

Ajoneuvon varusteiden osalta lausunnoissa esitettiin lisättäväksi vaatimukset muun muassa hitaan ajoneuvon kilvestä, nastarenkaiden käytöstä sekä traktorin rekisterikilvestä.

Muun muassa Suomen Autokoululiiton, Poliisihallituksen, mopoautojen myyjien ja maahantuojien edustajien lausunnoissa tuotiin esiin se, ettei M<sub>1</sub>- luokan ajoneuvon kuljettaminen ole vaativuudeltaan mopoauton kuljettamista vastaava ja pyydettiin huomioimaan tämä ajo-

oikeusvaatimusten osalta. Lausunnoissa todettiin, että AM-luokan ajokortin saaminen ei ole edellyttä lainkaan pakollista ajo-opetusta.

Eräissä lausunnossa kiinnitettiin huomiota myös kevytauton matkustajamäärään. Osassa lausuntoja kannatettiin kevytautoon sovellettavaksi henkilöauton matkustajamäärää, kun taas osassa lausuntoja esitettiin matkustajien määrän rajoittamista mopoautoja vastaavasti. Parissa lausunnossa esitettiin kiellettäväksi hinattavan ajoneuvon kytkeminen kevytautoon.

Kevytautojen verotusta koskevien ehdotusten osalta valtiovarainministeriö edellytti ehdotuksen mukaisesti henkilöautojen verosäännösten soveltamista myös kevytautoihin.

Oikeusministeriön lausunnossa edellytettiin esityksen täsmentämistä ajoneuvoluokkien määritelmäsäännösten sekä kevytautoa koskevien ajoneuvon käyttöä ja sanktioita koskevien säännösten osalta. Annetuissa lausunnoissa esitettiin myös esitystä täsmennettäväksi sen osalta, lakkaako ajoneuvo olemasta esityksessä tarkoitettu kevytauto, kun käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut yli 10 vuotta ja onko liikenteessä käytettävä ajoneuvo tämän jälkeen muutoksatsastettava takaisin henkilöautoksi.

Lausuntopalautteen perusteella esitystä on muutettu siten, että kevytautoa ei määritellä traktoriaksi vaan T1-luokan ajoneuvoryhmään kuuluvaksi ajoneuvoksi, ja esitykseen on lisätty ehdotukset kevytauton lisäämiseksi moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmää koskeviin säännöksiin. Suurimman sallitun nopeuden korottamista ei ehdoteta esityksen toteuttamisvaihtoehdot kohdassa esitetyistä liikenneturvallisuussyistä. Myöskään ajoneuvon ikävaatimusta ei ole ehdotuksesta poistettu esityksen toteuttamisvaihtoehdot kohdassa esitetyistä syistä.

Muun muassa ajoneuvon kuormaamisesta, hinattavan ajoneuvon kytkemisestä, nastarenkaiden käytöstä ja rekisterikilvistä säädetään tieliikennelain ja ajoneuvolain nojalla valtioneuvoston asetuksella.

Esitysluonnos on ilmoitettu komissiolle direktiivin (EU 2015/1535) mukaisesti teknisenä määräyksenä. Direktiivin (EU) 2015/1535 mukaan jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle teknisiä määräyksiä koskevat ehdotukset ja jäsenvaltioiden on lykättävä teknistä määräystä koskevan ehdotuksen hyväksymistä kolmella kuukaudella siitä päivästä alkaen, jona komissio on saanut ilmoituksen (odotusaika). Komissio ja jäsenvaltiot voivat esittää teknistä määräystä koskevan ehdotuksen toimittaneelle jäsenvaltiolle huomautuksia; tämän jäsenvaltion on otettava esitetyt huomautukset myöhemmässä teknisen määräyksen valmistelussa mahdollisuuksien mukaan huomioon. Edellä mainittuna kolmen kuukauden odotusaikana komissio on esittänyt esitysluonnoksesta huomautuksensa.

Komissio on muun muassa huomauttanut, että jotta kevytautot kuulusivat EU:n traktoriluokkaan (T-luokka), niillä pitäisi näin ollen olla teknisiä ominaisuuksia, joiden ansiosta niillä pysyisi vetämään, työntämään, kuljettamaan ja käyttämään tiettyjä vaihdettavissa olevia laitteita, kuten vetokoukku ja mukautetut puskurit. Lakiluonnoksessa säädetään, että uusi ajoneuvoryhmä luotaisiin EU:n luokituksen mukaiseen luokkaan T1. Asetuksen (EU) N:o 167/2013 4 artiklassa säädetään, että T1-luokkaan kuuluvien traktoreiden painon on oltava yli 600 kilogrammaa, mutta tätä vaatimusta ei mainita lakiluonnoksessa.

Komissio on myös huomauttanut, että alkuperäisen ajoneuvon valmistaja ei olisi enää vastuussa siitä hetkestä alkaen, jona ajoneuvo muunnettiin kevytautoksi, vaikka se palautettaisiin alkuperäiseen tilaansa M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoksi.

Lisäksi komissio on kiinnittänyt huomiota esityksen turvallisuus- ja ympäristöongelmiin, joita ajoneuvon muuttamisesta saattaisi aiheutua. Huomautuksen mukaan M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvojen vääntömomentti saattaa aiheuttaa turvallisuusongelmia, jos sitä ei mukauteta muunnetuille kevytautoille sopivaksi. Nopeudenrajoittimen virittämistä koskevaa riskiä, jolloin ”traktorilla” ajettaisiin suurella nopeudella, ei myöskään voida sulkea pois. Komission mukaan ehdotettu ratkaisu, jossa henkilöautoon (M<sub>1</sub>) asennettaisiin nopeudenrajoitin, merkitsisi, että muunnetun ajoneuvon nopeus olisi rajoitettu nopeuteen, jolla sitä ei ole suunniteltu ajettavaksi koko sen käyttöajan ajan. Tämä aiheuttaa komission mukaan epävarmuutta ajoneuvojen päästöistä sekä muunnettujen dieselautojen pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmän tehokkuudesta.

Komissio on myös ollut huolissaan mahdollisesta EU:n luokituksen mukaisten luokkien L1e-B (mopo) ja L6e-B (mopoauto) ajoneuvojen markkinoiden vääristymisestä. Näiden ajoneuvojen valmistajat, jotka ovat pääasiassa eurooppalaisia, joutuisivat epäedulliseen asemaan EU:n markkinoilla muihin L-luokan ajoneuvoihin verrattuna.

Komission mukaan yksittäishyväksynnällä ei saisi vääristää EU:n tyyppihyväksyntää koskevalla lainsäädännöllä säädettyjä tasapuolisia toimintaedellytyksiä.

Komission huomautuksessa on ajoneuvoteknisen harmonisointia koskevien kysymysten lisäksi kiinnittänyt huomiota esityksen ajokorttidirektiivin mukaisuuteen. Ajokorttidirektiivin mukainen AM-luokan ajokortti antaa luvan asetuksen (EU) N:o 168/2013 1 artiklan 2 kohdan f alakohdassa määritettyjen kevyiden nelipyörien ajamiseen. Komission on todennut, että ilmoitusluonnoksella luotava uusi T1-luokkaan kuuluva ajoneuvoryhmä ei ole kyseisessä asetuksessa säädettyjen, ”kevyiden nelipyörien” (luokka L6e) yhteisten luokitusperusteiden mukainen eikä ajokorttidirektiivissä tarkoitettulla AM-luokan ajokortilla voi ajaa ilmoitusluonnoksessa tarkoitettuja T1-luokkaan kuuluvia uuden ajoneuvoryhmän ajoneuvoja.

Lopuksi komission huomautuksessa todetaan, että ilmoitetun esitysluonnoksen T1-luokkaan kuuluvat uuden ajoneuvoryhmän ajoneuvot eivät ole ajokorttidirektiivin 4 artiklan 4 kohdassa säädetyn ”maatalous- tai metsätraktorin” määritelmän mukaisia, minkä vuoksi ne katsotaan kuuluviksi ”moottoriajoneuvoihin”. Direktiivissä olevan traktoreiden määritelmän mukaisesti matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tiellä on traktoreiden toissijainen tarkoitus, kun taas ilmoitusluonnoksessa kaavailut, T1-luokkaan kuuluvan uuden ajoneuvoryhmän ajoneuvot on tarkoitettu ensisijaisesti henkilöiden kuljettamiseen. Komissio on sen vuoksi katsonut, että ilmoitusluonnos olisi saatettava direktiivin ajokorttidirektiivin 2006/126/EY mukaiseksi.

Esitysluonnosta ei ole muutettu komission huomautusten perusteella. Ehdotusluonnoksen mukaan kevytauto kuuluisi T1-luokkaan, johon kuuluvat 14 §:n mukaan maa- ja metsätaloudessa käytettäväksi tarkoitettut pyörillä tai telaketjuilla varustetut ajoneuvot, joiden pienin raideväli on vähintään 1 150 millimetriä ja omamassa ajokuntoisena yli 600 kiloa. Näin ollen ajoneuvon omamassan tulee ajokuntoisena olla komission huomautuksessa esitetyn mukaisesti yli 600 kiloa, kuten maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavallonnasta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 167/2013 edellytetään. Vetokoukkuvaatimusta tai muita T1-luokan teknisiä vaatimuksia ei ole esitykseen lisätty, koska ehdotettavien kevytautojen tarkoitettu käyttö ei sitä edellytä eikä mainittu EU:n asetus (EU) 167/2013 sitä nimenomaisesti edellytä. Mainitun asetuksen ja ajokorttidirektiivin mukaan traktorit on tarkoitettu erityisesti vetämään, työntämään, kuljettamaan tai käyttämään tiettyjä työkaluja, koneita tai perävaunuja, joita käytetään maa- tai metsätaloustöissä ja joita vain toissijaisesti käytetään matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettyjen ajoneuvojen vetämiseen tiellä. Muun muassa ajoneuvon rakennetta ja ominaisuuksia koskevia tarkempia teknisiä vaatimuksista voidaan ajoneuvolain 27 a §:n 2 momentin nojalla antaa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.



Maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 167/2013 mukaisiin tyyppihyväksytyihin T-luokan ajoneuvoihin kuuluu ajoneuvoja, joita voidaan katsoa ominaisuuksiensa perusteella käytettävän ensisijaisesti matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä. Nämä ajoneuvot on katsottu T-luokkaan kuuluviksi sillä perusteella, että ne täyttävät traktoreita koskevat tekniset vaatimukset. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan kevytautot täyttävät T-luokkaa koskevat tekniset vaatimukset, jolloin niihin ei sovelleta ajokorttidirektiiviä. T-luokkaa koskevat ajokorttivaatimukset voidaan asettaa kansallisessa lainsäädännössä. Ehdotuksen mukaan T1-luokkaan kuuluvan kevytauton kuljettamiseen vaadittaisiin AM-luokan ajokortti. Myös Ruotsissa henkilöautoista muutetun A-traktorin kuljettaminen on sallittua AM-luokan ajokortilla.

Kevytautojen ei katsota myöskään vääristävän markkinoita, koska kevytautot ovat henkilöautoista muutettuja ajoneuvoja ja niiden määrän ei arvioida olevan merkittävä.

Myös muut komission esittämät huomautukset on tiedostettu valmistelussa, mutta esityksen tavoitteiden saavuttamiseksi ehdotetut muutokset on arvioitu tarkoituksenmukaisimmaksi ja Euroopan unionin lainsäädännön mukaiseksi toteuttamistavaksi siitä huolimatta, että ehdotetut lainmuutokset eivät komission huomautuksessaan esittämän näkemyksen mukaisesti täyttäisi unionin lainsäädännön vaatimuksia. Esityksen tavoitteena on mahdollistaa uusi liikkumisen muoto nuorille, 15-17-vuotiaille, sallimalla nopeusrajoitettu henkilöauto nuorten käyttöön. Henkilöauto tarjoaisi rakenteeltaan modernin ja vankemman vaihtoehdon mopoautoille nuorten liikkumisen tukemiseksi Suomen olosuhteissa. Esityksen tavoitteena on parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta. Nuoret liikkuvat paljon mopoilla ja mopoautoilla, joista varsinkin mopojen turvallisuus onnettomuustilanteissa on henkilöautoa heikompi.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Ajoneuvolaki

**3 §. Määritelmät.** Pykälän 2 kohdan moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmää muutettaisiin siten, että määritelmään lisättäisiin uusi T1-luokkaan kuuluva kevytauto.

**10 §. Auto.** Pykälässä säädetään M- ja N-luokan ajoneuvon luokitteluperusteista. Pykälän 1 momentin säännöstä, jossa suljetaan pois auton määritelmästä muihin ajoneuvoluokkiin kuuluvat ajoneuvot, lisättäisiin ehdotetussa 14 b §:ssä tarkoitetut kevytautot. Kevytautoja ei ole tarkoitus luokitellaan M- tai N-luokkaan kuuluviksi, vaan T1 luokkaan kuuluviksi ajoneuvoiksi.

**14 b §. Kevytauto.** Pykälässä säädettäisiin uudesta T1-luokkaan kuuluvasta ajoneuvoryhmästä. T1-luokan ajoneuvoja olisivat siten 14 §:n T1a ja T1b –luokan traktorit ja T1-luokan kevytauto.

Kevytauton olisi oltava muutettu aiemmin Suomessa käyttöön otetusta M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvosta ja otettu ensimmäisen kerran käyttöön vuoden 2014 jälkeen. Muunnetun ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottovuoden päättymisestä saisi kuitenkin olla kulunut enintään kymmenen vuotta.

Ajoneuvon omamassa ajokuntoisena rajoitettaisiin 1500 kilogrammaan. Rajoitus ei kuitenkaan koskisi sähköautoja, jotka ovat usein sähkökäyttöisyydestä johtuen muita saman kokoluokan ajoneuvoja painavampia. Ajoneuvon ajokuntoinen omamassa vastaisi lain 14 §:ssä säädettyjen T-luokan ajoneuvojen luokittelussa käytettyä termiä. Lisäksi Ajoneuvon rakenteellinen nopeus olisi rajoitettava 45 kilometriin tunnissa.

Ajoneuvolain 61 §:ssä säädetään muutoskatsastusvelvollisuudesta. Pykälän 1 momentin mukaan ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen, jos ajoneuvon luokittelu- tai alaluokittelu-tieto ei enää pidä paikkaansa. Koska ajoneuvo ei enää kymmenen vuoden päästä ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönottovuodesta voisi 14 b §:n luokittelutiedon mukaan olla kevytauto, tulisi tällainen ajoneuvo esittää muutoskatsastukseen, jos sitä aiotaan edelleen käyttää liikenteessä.

**25 §. Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet.** Pykälässä säädetään yleisesti siitä, mitä ominaisuuksia ja varusteita liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on turvallista käyttämistä varten oltava. Käytännössä EU-tyyppihyväksyttävien ajoneuvojen ominaisuuksista ja varusteista säädetään EU:n puitesäädöksissä.

Voimassa olevan pykälän 1 momentin 12 kohdan mukaan M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvossa on oltava nopeudenrajoitin. Mainittujen ajoneuvoluokkien osalta nopeudenrajoittimen edellyttäminen perustuu tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä annettuun neuvoston direktiiviin 92/6/ETY.

Pykälän 1 momentin 12 kohtaan lisättäisiin, että myös kevytautossa olisi oltava nopeudenrajoitin. Ajoneuvolain 87 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan ajoneuvon asennettavaksi määrätyn nopeudenrajoittimen asennukseen ja korjaukseen on hankittava lupa valvontaviranomaiselta. Koska kevytautolle esitetään säädettäväksi pakolliseksi nopeudenrajoitin, tulisi sen asentamiseen ja korjaamiseen olla Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa.

## 1.2 Ajokorttilaki

**4 §.** *Ajokorttiluokat.* Pykälän 1 momentin 1 kohdan b alakohtaa muutettaisiin lisäämällä AM-ajokorttiluokkaan ajoneuvolaissa tarkoitettu T-ajoneuvoluokkaan kuuluva kevytauto. Alakohdtaan kuuluisivat kevyet nelipyörät eli mopoautot, T3-ajoneuvoluokan traktorit sekä kevytautot. Mopoautojen ja kevytautojen kuljetusoikeuden suorittamista koskisivat siten yhdenmukaiset vaatimukset.

**7 §.** *Ajo-oikeuden laajuus.* Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin, että kevytauton, kuten T3-luokan traktorinkin, kuljetusoikeus AM-luokan ajokortilla olisi voimassa vain Suomessa. Kevyiden nelipyöräisten kuljetusoikeus AM-luokan kortilla tunnustettaisiin muuallakin EU:n lainsäädännön mukaisena, mutta kevytauton kuljetusoikeus AM-luokan ajokortilla perustuisi kansalliseen käytäntöön, eikä muilla jäsenvaltioilla ole velvoitteita ajo-oikeuden tunnustamiseen.

**39 §.** *Ajoneuvon kuljettaja ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa.* Pykälän 1 momentin 5 kohtaan lisättäisiin maininta kevytautosta. Säännöksen mukaan ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa ajoneuvon kuljettajaksi katsottaisiin myös kevytautossa ajokorttia suorittava, jos ajoneuvossa istuinpaikat ovat peräkkäin ja opettaja tai ajoharjoittelussa ohjaaja, jos ajoneuvossa penkit ovat vierekkäin.

**41 §.** *Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun toteuttaminen.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin maininta ajo-opetuksen toteuttamisesta kevytautolla. Ehdotettavan 41 §:n 2 momentin mukaan opettajan tai ajoharjoittelua ohjaavan olisi istuttava oppilaan vieressä, jos istuinpaikat ovat ajoneuvossa vierekkäin.

## 1.3 Tieliikennelaki

**2 a §.** *Määritelmät.* Tieliikennelain moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmään lisättäisiin ajoneuvolain ja rikoslain määritelmäsäännöksiä koskevia ehdotuksia vastaavasti kevytauto.

**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 no-

peuden 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 muutosrekisteröidään 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 moottori-bensiiniä 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, lisättäisiin tätä koskeva säännös 1 §:n uuteen 3 momenttiin.

### 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 muutettu M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvosta.

### 1.8 Rikoslaki

23 luku Liikenne rikoksista

**12 §.** *Määritelmät.* Pykälän 3 kohtaan sisältyvä moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmä muutettaisiin ehdotettua ajoneuvolain 3 §:n 2 kohtaa ja tieliikennelain 2 a §:n 2 kohtaa vastaavasti siten, että siihen lisättäisiin kevytautot. Koska kevytautot määriteltäisiin moottorikäyttöiseksi ajoneuvoksi, sovellettaisiin niiden kuljettamiseen muun muassa rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettua törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista, 3 §:ssä tarkoitettua rattijuopumusta, 4 §:ssä tarkoitettua törkeää rattijuopumusta, 8 §:ssä tarkoitettua kulkuneuvon luovuttamista juopuneelle, 10 §:ssä tarkoitettua kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta ja 11 §:ssä tarkoitettua liikennepakoa tieliikenteessä koskevia rangaistussäännöksiä.

## 2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotuksessa ei esitetä säädettäväksi uusia asetuksenanto- tai määräyksenantovaltuuksia, mutta ehdotettavat muutokset edellyttäisivät voimassa olevien asetusten ja määräysten muuttamista ja uusien määräysten antamista voimassa olevien valtuussäännösten nojalla.

Ajoneuvolain 7 §:n 2 momentin ja 27 a §:n nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa tarkemmat määräykset kevytautoksi muutettavan ajoneuvon muuttamisen teknisistä vaatimuksista sekä vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista sekä kevytauton rakennetta, ominaisuuksia, järjestelmiä, osia, erillisiä teknisiä yksiköitä ja varusteita koskevista vaatimuksista.

Valtioneuvoston asetuksella tulisi ajoneuvolain 51 §:n nojalla säätää kevytautojen määrääkiskatsastusvelvollisuudesta ja katsastuksen määräajoista.

Tieliikennelain 25 §:n 2 momentin nojalla ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 3 §:ssä säädettyjä ajoneuvoluokkia koskevia nopeusrajoituksia tulisi muuttaa siten, että säännöksissä huomioitaisiin kevytautot. Mainitun asetuksen pykälän mukaan kaksi- ja kolmipyöräisen mopon ja kevyen nelipyörän suurin tiellä sallittu nopeus ilman perävaunua on 45 kilometriä tunnissa ja muun traktorin kuin liikennetraktorin ja rakenteelliselta nopeudeltaan yli 40 kilometriä tunnissa olevan b-luokan nopean traktorin 40 kilometriä tunnissa.

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 51 a §:n mukaan, kun kolmipyöräisellä mopolla, kevyellä nelipyörällä, jonka leveys on yli 1,00 metriä, rakenteelliselta nopeudeltaan enintään 50 kilometriä tunnissa olevalla traktorilla tai omamassaltaan 0,5 tonnia ylittävällä moottorityökoneella ajetaan tiellä, tulee siinä olla hitaan ajoneuvon kilpi. Kilven saa asentaa myös kevyeen nelipyörään, jonka leveys on enintään 1,00 metriä tai omamassaltaan enintään 0,5 tonnia olevaan moottorityökoneeseen taikka muuhun ajoneuvoon, jonka rakenteellinen nopeus ei säädösten tai määräysten mukaan saa ylittää 50 kilometriä tunnissa.

Samoin tieliikennelain 87 §:n nojalla olisi valtioneuvoston asetuksella säädettävä muun muassa kevytautolle tiellä yleisesti sallituista mitoista ja massoista sekä kevytauton kuormaamisesta.

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa säädetään myös tieliikennelain 108 §:n 1 momentin nojalla talvi- ja nastarenkaiden käytöstä. Voimassa olevan asetuksen 18 §:n mukaan L-luokan ajoneuvon renkaissa kulutuspinnan pääaurien syvyyden tulee olla vähintään 1,0 millimetriä ja kevyessä nelipyörässä on joului-, tammi- ja helmikuun aikana käytettävä talvikäyttöön sopivia, karkeakuvioisia renkaita. Asetuksen mukaan liukuasteiden käyttö kevyessä nelipyörässä sekä tällaisen ajoneuvon perävaunussa on sallittu asetuksen 17 §:ssä henkilöautolle säädetyin ehdoin.

Voimassa olevassa ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa säädetyistä ajoneuvojen mitoista ja massoista, suurimmista tiellä sallituista nopeuksista sekä talvirenkaiden käytöstä säädetään uudessa tieliikennelaissa.

### **3 Voimaantulo**

Muutosten ehdotetaan tulevan voimaan 1 päivänä marraskuuta 2019.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

## Laki

### ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 2 kohta, 10 §:n 1 momentti ja 25 §:n 1 momentin 12 kohta,  
sellaisina kuin ne ovat, 3 § 2 kohta laissa 1609/2015, 10 § 1 momentti laissa 507/2017, 25 §:n 1 momentin 12 kohta laissa 1042/2014 sekä  
lisätään lakiin uusi 14 b §, seuraavasti:

#### 3 §

##### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

---

2) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot, traktori, kevytauto, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

---

#### 10 §

##### *Auto*

M- ja N-luokan ajoneuvo (*auto*) on henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka määrättyyn erikoistehtävään valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa. M- ja N-luokan ajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota nelipyöräistä ajoneuvoa, joka 11 §:n nojalla katsotaan L-luokkaan kuuluvaksi, 14 §:n nojalla traktoriksi, 14 b §:n nojalla kevytautoksi, 15 §:n nojalla moottorityökoneeksi taikka 16 §:n nojalla maastoajoneuvoksi.

---

#### 14 b §

##### *Kevytauto*

Kevytauto on 14 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun T1 –luokkaan kuuluva ajoneuvo:

- 1) jonka suurin rakenteellinen nopeus on rajoitettu 45 kilometriin tunnissa;
- 2) joka on muutettu aiemmin Suomessa käyttöön otetusta M<sub>1</sub> -luokan ajoneuvosta;
- 3) jonka ensimmäisen käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut enintään 10 vuotta, kuitenkin niin, että ensimmäinen käyttöönotto on 1 päivänä tammikuuta 2015 tai sen jälkeen; ja
- 4) jonka omamassa ajokuntoisena on enintään 1500 kg, jos ajoneuvon käyttövoima on muu kuin sähkö.

25 §

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on turvallista käyttämistä varten oltava:

12) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa nopeusmittari sekä kevytautossa, M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-  
luokan ajoneuvossa nopeudenrajoitin;

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 § 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, ajoneuvolain (1090/2002) 14 b §:ssä tarkoitetut kevytautot 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 sekä kevytauton ja 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, kevytautossa 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 2 a ja 88 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan tieliikennelain (267/1981) 2 a §:n 2 kohta ja 88 §:n 1 momentti,  
sellaisina kuin ne ovat laissa 1610/2015, seuraavasti:

#### 2 a §

#### *Ajoneuvojen määritelmät*

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

2) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, moottoripyörä ja mopo sekä kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, kevytauto, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

#### 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 alkupe-  
räisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt;
- 6) kevyessä nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa, jos ajoneuvon alku-  
peräisvarusteisiin 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 T1 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 N<sub>2</sub>- tai N<sub>3</sub>-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 ajoneuvo- luokkaan, katsotaan verotuksessa kuuluvaksi tieliikennelainsäädännön mukaiseen ajoneuvo- luokkaan ajoneuvon laadun mukaan.

Ajoneuvoveron suorittamiseen kevytautosta sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään henkilö- autosta.

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 (M<sub>1</sub>-luokka), pakettiautosta (N<sub>1</sub>-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M<sub>2</sub>-luokka), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, kevytautosta (T1- 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 T1 –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 (1090/2002) 14 b §:ssä tarkoitettuun M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvosta muutettuun kevytautoon.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_ .

8.

## Laki

### rikoslain 23 luvun 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* rikoslain (39/1889) 23 luvun 12 §:n 3 kohta,  
sellaisena kuin se on laissa 1611/2015, seuraavasti:

23 luku

#### Liikenne rikoksista

12 §

#### *Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

---

3) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, moottorikäyttöinen kolmipyörä, kevyt ja raskas nelipyörä, traktori, kevytauto, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 4 päivänä lokakuuta 2018

**Pääministeri**

**Juha Sipilä**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

## 1.

**Laki****ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 2 kohta, 10 §:n 1 momentti ja 25 §:n 1 momentin 12 kohta,  
 sellaisina kuin ne ovat, 3 § 2 kohta laissa 1609/2015, 10 § 1 momentti laissa 507/2017, 25 §:n 1 momentin 12 kohta laissa 1042/2014 sekä  
*lisätään* lakiin uusi 14 b §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Lakiehdotus

3 §

3 §

*Määritelmät**Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

2) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo ja moottoripyörä sekä kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

2) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot, traktori, kevytauto, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

10 §

10 §

*Auto**Auto*

M- ja N-luokan ajoneuvo (*auto*) on henkilöiden tai tavaran kuljetukseen taikka määrättyyn erikoistehtävään valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa. M- ja N-luokan ajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota nelipyöräistä ajoneuvoa, joka 11 §:n nojalla katsotaan L-luokkaan kuuluvaksi, 14 tai 15 §:n nojalla

M- ja N-luokan ajoneuvo (*auto*) on henkilöiden tai tavaran kuljetukseen taikka määrättyyn erikoistehtävään valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa. M- ja N-luokan ajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota nelipyöräistä ajoneuvoa, joka 11 §:n nojalla katsotaan L-luokkaan kuuluvaksi, 14 §:n nojalla trakto-



traktoriksi tai moottorityökoneeksi taikka 16 §:n nojalla maastoajoneuvoksi.

riksi, 14 b §:n nojalla kevytautoksi, 15 §:n nojalla moottorityökoneeksi taikka 16 §:n nojalla maastoajoneuvoksi.

(uusi)

14 b §

**Kevytauto**

*Kevytauto on 14 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun T1 -luokkaan kuuluva ajoneuvo:*

*1) jonka rakenteellinen nopeus on rajoitettu 45 kilometriin tunnissa;*

*2) joka on muunnettu aiemmin käyttöön otetusta M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvosta:*

*3) jonka ensimmäisen käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut enintään 10 vuotta, kuitenkin niin, että ensimmäinen käyttöönotto on aikaisintaan 1 päivänä tammikuuta 2015 tai sen jälkeen; ja*

*4) jonka omamassa ajokuntoisena on enintään 1500 kg, jos ajoneuvon käyttövoima on muu kuin sähkö.*

25 §

25 §

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on turvallista käyttämistä varten oltava:

Liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on turvallista käyttämistä varten oltava:

12) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa nopeusmittari sekä M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvossa nopeudenrajoitin;

12) moottorikäyttöisessä ajoneuvossa nopeusmittari sekä kevytautossa, M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvossa nopeudenrajoitin;

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

*Voimassa oleva laki*

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;

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*

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;

*Ehdotus*

4 §

*Ajokorttiluokat*

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

1) AM, johon kuuluvat:

b) kevyet nelipyörät, ajoneuvolain (1090/2002) 14 b §:ssä tarkoitetut kevytautot 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 sekä kevytauton ja 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;

HE 173/2018 vp

- 4) E-luokassa ajokorttia suorittava;  
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;  
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 taikka traktorilla, jos istuinpaikat ajoneuvossa ovat vierekkäin.

---

- 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, kevytautossa 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 2 a ja 88 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan tieliikennelain (267/1981) 2 a §:n 2 kohta ja 88 §:n 1 momentti,  
sellaisina kuin ne ovat laissa 1610/2015:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

2 a §

2 a §

*Ajoneuvojen määritelmät**Ajoneuvojen määritelmät*

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

2) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, moottoripyörä ja mopo sekä kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

2) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, moottoripyörä ja mopo sekä kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, kevytauto, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

88 §

88 §

*Turvavyön ja muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus**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.

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 .

**HE 173/2018 vp**

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:

*Voimassa oleva laki*

4 §

*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.

Auton alustalle rakennettua työkonetta ei katsota 1 momentissa tarkoitetuksi ajoneuvoksi, jos se on N<sub>2</sub>- tai N<sub>3</sub>-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.

*Ehdotus*

4 §

*Veronalaiset ajoneuvot*

Ajoneuvoveroa on suoritettava rekisteriin merkityistä luokkiin M ja N kuuluvista ajoneuvoista *sekä luokkaan T1 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 N<sub>2</sub>- tai N<sub>3</sub>-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:

*Voimassa oleva laki*

1 §

Henkilöautosta (M<sub>1</sub>-luokka), pakettiautosta (N<sub>1</sub>-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M<sub>2</sub>-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.

*Ehdotus*

1 §

Henkilöautosta (M<sub>1</sub>-luokka), pakettiautosta (N<sub>1</sub>-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M<sub>2</sub>-luokka), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, *kevytautosta (T1-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:

*Voimassa oleva laki*

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 ajoneuvon.

*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 ajoneuvon.

*Polttoainemaksun suorittamiseen T1 – 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:

*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 (1090/2002) 14 b §:ssä tarkoitettuun M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvosta muunnettuun kevyt-autoon.*

Tämä laki tulee voimaan    päivänä  
kuuta 20    .

8.

**Laki**

**rikoslain 23 luvun 12 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan rikoslain (39/1889) 23 luvun 12 §:n 3 kohta,  
sellaisena kuin se on laissa 1611/2015, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

23 luku

23 luku

**Liikenne rikoksista**

**Liikenne rikoksista**

12 §

12 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

Tässä luvussa tarkoitetaan:

3) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, moottorikäyttöinen kolmipyörä, kevyt ja raskas nelipyörä, traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

3) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo, moottoripyörä, moottorikäyttöinen kolmipyörä, kevyt ja raskas nelipyörä, traktori, *kevytauto*, moottorityökone ja maastoajoneuvo;

Tämä laki tulee voimaan     päivänä  
kuuta 20     .