



AUTOTUOJAT  
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN KESKUSLIITTO

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi kevytautoja koskevien lakien voimaantulosään-  
nösten muuttamisesta ja tieliikennelain muuttamisesta annetun lain kumoamisesta**

## **Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto**

Kevytautoja koskevien lakien oli tarkoitus astua voimaan marraskuun 2019 alussa. Kevytautouudistus tähtää nuorten liikkumismahdollisuuksien parantamiseen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen, sillä se korvaa erityisesti mopolla, kevytmoottoripyörällä ja maataloustraktorilla tehtyjä matkoja. Uudistuksen tarkoituksena on ollut parantaa nuorten itsenäisen liikkumisen mahdollisuuksia erityisesti harvaan asutuilla alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on huono. Kevytauto on selvästi turvallisempaa teknologiaa kuin kevytrakenteinen mopoauto tai mopo. Henkilöautojen, joihin kevytautot pohjautuvat, jalankulkijaturvallisuutta säädellään monin eri tavoin, joten myös heikommassa asemassa olevien tienkäyttäjien turvallisuus paranee merkittävästi. EU-lainsäädännön mukaisesti henkilöauton keulan muodot ja materiaalit suunnitellaan sellaiseksi, että törmäystilanteissa jalankulkijalla on mahdollisimman pieni vammautumiseriski. Kaikille uusille henkilöautomalleille on vuodesta 2011 lähtien tehty Euro NCAP -kolaritestien osana jalankulkijatörmäystesti. Myös automaattinen hätäjarrutus ja monet muut kuljettajaa avustavat turvavarusteet yleistyvät henkilöautoissa lähivuosien aikana. Mopoilla, mopoautoilla, mönkijöillä tai raskailla maataloustraktoreilla ei ole mitään näistä vaatimuksista.

Uudistus alentaisi myös nuorten liikkumiskustannuksia, sillä kevytauton hankinta- ja ylläpitokustannukset ovat mopoautoa edullisemmat. Lisäksi saman ajoneuvon käyttöä voidaan kotitaloudessa jatkaa muutostarkastuksen jälkeen nuoren kuljettajan täytettyä 18 vuotta. Kevytautojen säännellyt päästöt ovat selvästi mopoautoja pienemmät tiukempien päästövaatimusten johdosta. Autolla tehtävän nuorten saattoliikenteen tarpeen väheneminen pienentää myös liikkumisen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä.

EU-komissio on elokuussa antamassa vastauksessaan nostanut esille lakimuutoksen ongelmakohtia. Komission kanta eroaa Suomen kannasta ajoneuvo- ja ajokorttidirektiivin tulkinnessa. On ilmeistä, että ajoneuvo- ja ajokorttidirektiiviä sovelletaan monissa maissa kansallisesti, joten komission esittämät ongelmakohdat on pääosin ratkaistavissa. Tähän viittaa jo muun muassa se, että jo aiemmin vuonna 2017 komissio on todennut, että nopeudeltaan rajoitetut ajoneuvot voidaan hyväksyä kansallisten sääntöjen mukaisesti.

Lisäksi komissio on esittänyt huolensa uudistuksen liikenneturvallisuusvaikutuksista sekä lain vaikutuksista L-luokan ajoneuvojen EU-sisämarkkinaan. Kannan perusteella komissio tuntee huonosti Suomen liikenneolosuhteet, suomalaisten nuorten liikkumistottumukset sekä Suomen ajoneuvokannan ominaisuudet, koostumuksen ja erityispiirteet.

Koska kevytautouudistus on liikkumismahdollisuuksien ja liikenneturvallisuuden kannalta Suomelle tärkeä, eduskunnassa lähes yksimielisesti hyväksytyn lakiuudistuksen valmistelua tulee jatkaa pikaisesti, jotta voidaan varmistaa kansallisen vain Suomen olosuhteisiin tarkoitetun lakimuutoksen yhteensovittaminen EU-lainsäädäntöön. Näkemyksemme mukaan valmisteluun otettu

aikalisä on vallitsevassa tilanteessa oikea ratkaisu, vaikka se tuokin pitkän viiveen lakien voimaantumiseen.

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry kannustavat lakien voimaantulon ripeään valmisteluun ja voimaansaattamiseen, sillä uudistusta on odotettu monissa kotitalouksissa viime joulukuusta lähtien ja monet taloudet olivat jo varautuneet lakiuudistukseen voimaantuloon marraskuussa.



Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry



Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry