

## Täysistunto

### Keskiviikko 23.9.2015 klo 14.00—17.13

#### 10. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain, tieliikennelain ja rikoslain 23 luvun 9 ja 12 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 24/2015 vp

##### *Lähetekeskustelu*

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 10. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

##### *Keskustelu*

17.06 **Kari Kulmala ps:** Arvoisa puhemies! Mielenkiintoista esiintyä salille, josta viimeisetkin rouvat lähtivät juuri pois — tarkoitan edustajia. Kiitoksia teille, jotka olette täällä paikalla.

Kyseisen lakiesityksen tavoitteena on purkaa muun muassa päällekkäistä sääntelyä sekä kansallisen liikkumavaran puitteissa laajentaa mahdollisuuksia käyttää liikenteessä uudenlaisia kevyitä ajoneuvoja. Yleisesti ottaen lakiesitys toteuttaa juuri hallitusohjelman mukaista tavoitetta sääntelyn sujuvoittamiseksi ja byrokratian purkamiseksi. Pidän jo näiltäkin osin esitystä oikeansuuntaisena.

Ehdotetulla lainsäädännöllä sallittaisiin uudenlaisten kevytajoneuvojen, kuten sähköavusteisten polkupyörien sekä kevyiden jalankulkijaa avustavien tai korvaavien sähkökäyttöisten kevytajoneuvojen, käyttö liikenteessä. Menettelyn yhdenmukaistaminen EU-tasolla keventäisi kansallisesti vientimarkkinoilla toimivien valmistajien hallinnollisia kuluja. Tämä mahdollisesti poistaisi myös jäsenmaiden vääränlaista kilpailua. Komission tarkoitus on ollut tehostaa ja yhtenäistää uusilla asetuksilla erityisesti aasialaisten valmistajien tuotannon valvonnan laatua eurooppalaisiin toimijoihin nähden. Nämä toimet varmasti parantavat markkinoiden toimintaedellytyksiä ja vahvistavat sisämarkkinoita pidemmällä aikajänteellä.

Kevytajoneuvojen markkinoiden kehitystä on vaikea määrällisesti arvioida, mutta uuden EU-asetuksen odotetaan vahvistavan erityisesti sähköisten polkupyörien suosiota, ja tämä on mielestäni erittäin tervetullut asia. Uudet tyyppihyväksyntävaatimukset tehokkaammille sähköpolkupyörille parantavat yritysten toimintamahdollisuuksia myös Suomessa. Useassa maassa on jo tällä hetkellä sähköpolkupyörille myönnetty erityisiä tukia, ja pyörien myyntimäärät ovat kehittyneet näissä maissa nopeammin kuin perinteisten polkupyörien myynti.

On arvioitu, että kevyen liikenteen suosiota kasvattamalla autoilun määrää lyhyillä matkoilla voidaan huomattavasti vähentää. Tämä olisi enemmän kuin suotavaa, erityisesti kaupunkialueilla, missä välimatkat ovat lyhyitä.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 38/2015 vp

Lausunnoissa kevyiden ajoneuvojen liikennekäytön laajentaminen sinänsä nähtiin puollettavana, mutta liikennesääntöihin kaivattiin lisää yksiselitteisyyttä. Huomiota toivottiin kiinnitettävän erityisesti siihen, milloin kevytajoneuvojen ja -laitteiden käyttäjät ovat jalankulkijan ja milloin polkupyöräilijän roolissa. Jo tällä hetkellä polkupyöräilijät ajavat monesti säännösten vastaisesti vain jalankulkijoille tarkoitettulla väylällä, usein hyvinkin kovalla nopeudella.

Näen, että sähkökäyttöisen polkupyörän käytössä voi tulla myös ongelmia, mikäli joudutaan miettimään, onko ajoneuvo polkupyörä vaiko jalankulkija. Onneksemme lausuntojen johdosta tieliikennelain 45 ja 45 a §:iin on molempiin tehty täsmennys siitä, että jalankulkijan roolissa ollaan ainoastaan silloin, kun nopeus vastaa kävelynopeutta. Jalkakäytävällä tulee kulkea kävelynopeutta. Jos laitteen käyttäjä kulkee kävelynopeutta nopeammin, hänen tulee noudattaa polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Lausunnossa ei yksiselitteisesti kerrota, mikä on kävelynopeus. Onko se minun käyttämäni kävelynopeus vai edustaja Essayahin käyttämä kilpakävelynopeus? Tulkinnanvaraa on mielestäni liikaa.

Mielestäni esityksessä on hyvä lisäys myös lain 40 §:n 1 momentti, jossa jalankulun asemaa on lausuntojen johdosta vielä erikseen korostettu. Tässä kohdin säädetään jalankulkijan paikasta tiellä, että jalkakäytävän käyttö polkupyörällä olisi mahdollista vain silloin, jos se voidaan tehdä muita jalankulkijoita haittaamatta.

Myös se, että kevyen sähköajoneuvon käyttäjä olisi polkupyöräilijä aina, jos käytettävissä ei ole jalkakäytävää, on hyvä tiedostaa. Tällöin polkupyöräilijän paikka on tiellä aina ajoradan oikea reuna riippumatta nopeudesta.

Kevyille sähköajoneuvoille on esitetty luokkakohtaista 25 kilometrin tuntinopeusrajoitusta. Lausuntojen toinen keskeinen huoli liittyi uusien laitteiden sääntelyn vastaiseen käyttöön ja jopa viritykseen. Myös minä yhdyin tähän huoleen. Virityksen mahdollisuus on kaikissa laitteissa ja ajoneuvoissa aina olemassa. Tämä tulee olemaan varmuudella ongelma erityisesti nuorten käyttäjien keskuudessa myös tämän laitteen kanssa. Mikäli uusia sähköpolkupyöriä viritetään yli sallittujen nopeusrajoitusten, on valvojan mahdollista puuttua sekä ajoneuvojen rakenteenvastaisuuteen että liikennesääntöjen rikkomuksiin. Lisäksi virityksestä seuraa kevyen sähköajoneuvon osalta seuraamus muutostarkastusvelvollisuuden laiminlyönnistä. Rangaistusvastuu ei kuitenkaan koske alle 15-vuotiasta kuljettajaa.

Arvoisa puhemies! Näillä kommentteilla pidän lakiesitystä erittäin hyvänä.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.