

Antti Aarva
Närhikuja 9A
01450 VANTAA

10.11.2025

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUS

Vastaselitykseni Helsingin hallinto-oikeuden lähettämään vastaselityspyyntöön
16.10.2025 Diaarinumero: 5675/03.04.04.04.36/2025

Vaadin edelleen Liikenne- ja Viestintäviraston päätöksen Dnro
TRAFICOM/529013/05.03.140/2025 palauttamista ja sen uudelleen käsittelyä.

Itse määräyksen otsikko on "Auton **ja sen perävaunun** rakenteen muuttaminen". Tämä osoittaa, että määräys *itsessään* tunnustaa perävaunun osaksi muutostyön kokonaisuutta. Tämän vuoksi lause "kiinteästi asennettu" on luettava tässä kontekstissa. Se ei voi tarkoittaa "kiinteästi asennettu *vain ja ainoastaan autoon*". Looginen tulkinta on, että laitteisto on asennettu kiinteästi siihen ajoneuvon osaan, jossa se sijaitsee (tässä tapauksessa perävaunuun).

Traficomien tulkinta, jonka mukaan "kiinteästi asennettu" tarkoittaa "autoon asennettu", on *määräyksen tekstin vastainen laajennus*. Se lisää määräykseen vaatimuksen, jota siinä ei nimenomaisesti sanota, ja joka on ristiriidassa määräyksen oman otsikon ja soveltamisalan (sekä historian) kanssa.

Liikenne- ja viestintäviraston lausunnon toisessa kappaleessa mainitaan auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamista koskeva nykyinen voimassa oleva määräys TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019 ja sitä edeltäneet kumotut. Tämän voimassa olevan määräyksen valmistelu alkoi Liikenne- ja viestintävirastossa määräyshankepäättöksellä vuonna 2017?. Lausuntokierrokselle se lähti loppukesällä 2019. Satuina olemaan tuolloin Suomen Ekoautoilijat ry puheenjohtajana. Koordinoin ja lähetin yhdistyksen lausunnon koskien Puukaasun lisäämistä määräyksen lukuun 6 ”käyttövoimaksi puukaasu”. Liite 1 lausunto ”lausunto-ekoautoilijat-TRAFICOM19449503.04.03.002019-20190927”. Apua saimme myös eduskunnasta. Esitimme vastaavaa vuosimallirajaa ja kohtelua puukaasulle kuin jo oli säädetty pääosin etanolista koostuvalle polttoaineelle. Määräys tuli voimaan alkuvuonna 1.3.2021. Lausuntomme asiat hyväksyttiin voimaan tullessaan määräykseen, siitä Kiitoksemme!

Jostain kumman syystä tuo 6.2 Käyttövoimaksi kaasu alakohtaan puukaasu ilmestyi tekstilisäys: ”Puukaasulaitteiston asennuksessa laitteiston tulee olla kiinteästi asennettu, eikä se saa aiheuttaa vaaraa ajoneuvossa matkustaville tai muille tienkäyttäjille”.

Kyseinen teksti on mahdollista tulkita, joko niin, että laitteet on oltava asennettu autoon. Mutta se mahdollistaa myös perävaunusijoituksen tulkinnan. Tässä kyseisessä tapauksessasi valittiin väärä tulkinta. Ei riitä, että asia korjataan minun tapauksessani, vaan väärän tulkinnan mahdollisuus täytyy poissulkea tulevilta muutostyönsuunnitelmilta. Kyseisen lauseen ongelmallisuus ja monitulkintaisuus korostaa tarvetta arvioida sen soveltamista tässä tapauksessa erityisen tarkasti.

Kumotussa määräyksessä ei ollut erikseen huomioitu autojen puukaasukonversioita. Siitä huolimatta katsastuskonttoreissa osattiin muutostyönsuunnitella niin autoon, kuin peräkärryyn asennetut laitteistot. Katsastusinsinöörit tarkastivat erityisen huolellisesti laitteiden kiinnitykset. He myös suosittelivat peräkärryyn asennusta niissä tapauksissa, joissa henkilöauton kantavuudet eivät olisi riittäneet. Uudempien henkilöautojen sedan malleihin laitteiden asennus on teknisesti haastavaa.

Auton ja sen perävaunun rakenteen muuttaminen määräyksen otsikointi ja sanamuodot viittaavat siihen, että autoihin ja perävaunuihin tehtävät rakenteen muutokset aina vaativat kiinteät asennukset, eivätkä ne saa aiheuttaa vaaraa ajoneuvossa matkustaville, tai muille tienkäyttäjille.

Liikenne- ja viestintäviraston lausunnon kolmanteen kappaleeseen vastaan seuraavaa:
Mikäli auto ja perävaunu ovat irrotettu toisistaan kysymyksessä ovat erilliset ajoneuvot. Kun perävaunu kytketään autoon muodostavat ne ajoneuvoyhdistelmän.

Puukaasuauto ja puukaasuperävaunu, kuten edellä, ovat erillisiä ajoneuvoja, mikäli niitä ei ole yhdistetty toisiinsa. Kun ne yhdistetään kyseessä on siis ajoneuvoyhdistelmä.

Mikäli puukaasuauto halutaan vapauttaa ajoneuvoverosta, bensiinitankki on pienennettävä 15l vetoiseksi. Auto on silloin nk. Monofuel ajoneuvo.

Mikäli puukaasuautoa ei haluta vapauttaa ajoneuvoverosta siinä saa olla alkuperäinen bensiinitankki. Auto on silloin nk. Bifuel ajoneuvo.

Yleensä puukaasuauto rakennetaan niin, että bensiininkäyttö on mahdollista (käytettävyys).

Puukaasuauto voi siis olla pelkästään ajoneuvo, olkoon siinä sitten kiinteät laitteet tai puukaasuperävaunu irrotettuna.

Liikenne- ja viestintäviraston päätöksen perusteluissa käydään läpi sovellettavat säännökset ja määräykset. Niistä olen poiminut lähempään tarkasteluun Ajoneuvolain 13 §. Sen neljännessä momentissa todetaan, että liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on kuitenkin oltava vähintään paloturvallinen polttoaine- ja sähköjärjestelmä, jos kysymyksessä on moottorikäyttöinen ajoneuvo. Autoni FGO-934 on tehdasvalmisteinen, sarjatuotannossa oleva ja tyyppihyväksytty henkilöauto. Autossa on edelleenkin alkuperäinen, paloturvallinen polttoaine- ja sähköjärjestelmä (bensatankki pienennetty 15l). Muutostarkastuksen kohteena ollut puukaasujärjestelmä toimii moottorin kehittämällä alipaineella. Puukaasua kehittyy vain tehontarpeen mukaan suodattimeen, jäähdyttimeen ja putkistoon. Alipaineen kadottua puukaasutin sammuu. Suurta polttoainevarastoa ei ole. Bensa- ja kaasuautojen, puhumattakaan sähköautoista, räjähdysvaara on aivan toista luokkaa johtuen mukana kuljetettavasta suuresta polttoainemäärästä. Puukaasuttimen siilossa (vastaa bensatankkia) on varastoituna pilkkeitä (puuta). Se ei räjähdä.

Olisi tärkeää huomioida turvallisuus puukaasuperävaunuasiaa käsiteltäessä. Siirtämällä kaasun kehitys perävaunuun, voidaan ratkaista useampi tekninen ja turvallisuuskysymys. Puukaasukärryn käytöstä ei ole aikojen saatossa tullut tietoon mitään teknisiä- tai käyttöön liittyviä ongelmia. Liitteenä Liikenne ja viestintäviraston lausunnossa ollut katsastuspaikan vastine. Liite 2 A-katsastus Lahti-Hennala ”Vastine koskien keskeytettyä katsastusta ajoneuvolle FGO-934”, myöhemmin hylätty. Sanotaan, että yksi kuva kertoo enemmän kuin tuhat sanaa. Liitteen 2 kuvassa on auto FGO-934 ja puukaasuperävaunu DFH-539. Liikenne- ja Viestintäviraston tulkinnan mukaan nuo perävaunussa olevat laitteet tulisi asentaa kiinteästi autoon. Viraston tulkinta johtaa teknisesti epätarkoituksenmukaiseen lopputulokseen. Kuten liitteen 2 ja 3 kuvista voi havaita, laitteiston siirtäminen autoon heikentäisi ajoneuvon kantavuutta ja mahdollisesti myös paloturvallisuutta.

Totean vielä, että Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa mainitun henkilöauton THF-192 muutostarkastus on tehty katsastuskonttorissa oikein ja on perustunut nykyisen määräyksen oikeaan tulkintaan.

Kriisivalmiuttahan tässä ylläpidetään ekologisesti pienen harrastajajoukon voimalla ilman yhteiskunnan tukia.

Antti Aarva

Liite 1 lausunto-ekoautoilijat-TRAFICOM19449503.04.03.002019-20190927

Liite 2 katsastustoimipaikan vastine 23.6.2025

Liite 3 SUOMEN EKOAUTOILIJAT ry.