Liikenne- ja viestintävaliokunnalle 16.11.2012 asiantuntijakuulemisessa.

SYITÄ MIKSI ”KEVYTAUTO-TRAKTORI” ON TUOMITTAVA HANKE!

1. Joudutaan tekemään päätöksiä ja muutoksia lainsäädäntöön jotka tulisivat olemaan ristiriidassa yhdessä sovitun EU-lainsäädännön kanssa. Tässä asiassa LVM:n väitetty EU:lta saatu vihreä valo on tarua ja todellisuudessa EU-komissiolta on tullut kirkas kieltävä punainen valo. Tästä ei ole julkisuudessa puhuttu.

1.1 Pitää luoda uusi kansallinen ajoneuvoluokka
1.2 Muunnetaan auto traktoriksi, jonka rakenteellinen max nopeus olisi 45 km/t
1.3 Joudutaan sitä varten luomaan uusi variaatio traktoriluokkaan, koska nykyisten traktorien nopeudet ovat 40 km/t, 60 km/t ja yli 60 km/t.
1.4 Joudutaan selittämään EU:lle, miksi meillä halutaan tehdä autosta traktori vaikka se ei mitenkään täytä traktorien perusmääritelmiä.
1.5 Joudutaan muuttamaan AM-ajokorttiluokan (mopoautokortti) ajo-oikeus määritelmiä, jotta sillä saisi ajaa EU:n antamien rajoitteiden lisäksi myös tätä uutta kansallista traktoriluokan ajoneuvoa, mutta ei kuitenkaan muita ns. ”oikeita” traktoriluokan yli 40 km/t kulkevia traktoreita.

2. Sanotaan haluttavan luoda 15-17v nuorille mahdollisuuksia itsenäiseen liikkumiseen harvaan asutuilla seuduilla?

2.1 Nuorilla ollut nämä mahdollisuudet jo vuosia: mopo, mopoauto ja kevytmoottoripyörä. ”Kevytauto” ei mitenkään paranna näitä liikkumisen mahdollisuuksia!

3. Sanotaan ”kevytauton” , korvatessaan mopoauton, lisäävän nuorten turvallisuutta liikenteessä?

3.1 Mopoauto on jo nyt kaikkein turvallisin liikennemuoto em. vaihtoehdoista. Ei ole mitään syytä olettaa, että liikenteessä ensiaskeleitaan ottava nuori joutuisi harvemmin kolari- tai kolhutilanteisiin ”kevytauton kanssa”. Teoriassa vahvempi kori suojaa enemmän, mutta se ”ulosmittautuu” suuremman matkustajamäärän kanssa. Mopoautossa 2 ja kevytautossa 5 matkustajaa. Ei pidä unohtaa mitä tuhovoimaa kevytauto aiheuttaa noissa lukuisissa onnettomuustilanteissa ulkopuolisille osapuolille nelinkertaisine massoineen (n. 1000-1500 kg) ja 100-200 hv tehoineen!? Kevytauto syöksähtää liikkeelle aivan eri tavoin kuin mopoauto!

4. Kuka kantaa tuotevastuun? Tästä ei ole julkisuudessa puhuttu.

4.1 Muutettu traktoriluokan ajoneuvo ei enää ole valmistajan tarkoittama auto. Sen pakokaasujärjestelmä ei enää ole se minkälaiseksi valmistaja on sen tarkoittanut. Se ei enää tarvitse olla valmistajan takuukäsittelyn piirissä…ei edes mahdollisesti traktorista takaisin autoksi katsastettuna (jos se edes on mahdollista?). Kuka vastaa

tuotteen mahdollisesta aiheuttamista ympäristövahingoista tai onnettomuuksista (vrt. Jari Komulaisen tapaus).

5. Onko kukaan kysynyt vakuutusyhtiöiden kantaa? Tästä ei ole puhuttu mitään!

5.1 Mopoautojen vakuutukset ovat varsin kalliit epäsuotuisesta vahinkoherkkyydestä johtuen. Tuo vahinkoherkkyys ei mitenkään ole oletettavissa pienenevän. Onko kukaan kysynyt?

6. Miksi missään muussa maassa ei ole puuhattu tämänkaltaista "kevytautomuuntamista".

6.1 Suomi on pienimmästä päästä EU:n mopoautomarkkinoilla. Jos meillä on hallituksen esittämiä ongelmia, luulisi suuremmissa mopoautomaissa olevan nuo ongelmat suurempia….mutta mutta, Suomi on ainoa! Mitä erityisolosuhteita meillä olisi perustella omaa kansallista ajoneuvoluokkaa?

7. Miksi ihmeessä Suomi olemattomien pienien ongelmien kanssa käyttää näin suurta energiaa "käärmeen ajamiseksi pyssyyn"? Vatulointi on kuitenkin käytännössä pysäyttänyt mopoautojen myynnin ja aiheuttanut lomautuksia tai siirtänyt työntekijöitä kortistoon aktiivimallia harjoittamaan.

7.1 Valtava määrä virkamiesten, asiantuntijoiden, lautakuntien, liikemaailman, kansanedustajien, EU-virkailijoiden, toimittajien ja jopa kuluttajien aikaa käytetään projektiin, joka on EU:n silmissä sovittujen periaatteiden vastainen, tuloksiltaan jokseenkin hyödytön ja EU-periaateiden vastaisena lopputulokseltaan epävarma, jos ei suorastaan epätodennäköinen?

7.2 Tämäkin kokouksen jäsenet joutuvat tekemään päätöksiä ja kantamaan niistä vastuun, tietäen, että ne voivat aiheuttaa Suomelle sanktioita EU:n taholta.

8. Jos meillä on todellisia ongelmia, pitäisi ne tuoda yhteiseen pöytään EU:n taholla ja kysyä, josko muilla on samanlaisia haluja ja sen myötä käynnistää projekteja, jotka tuloksiin johtaessaan saatettaisiin valmistajien tietoon ja näin uudenlaiset tuotteet tulisivat kaikkiin jäsenmaihin yhtäläisinä. Näin pitäisi EU:ssa toimia!

Harri Nyholm, eläkkeellä, entinen mopoautojen maahantuoja
p. 0400 456239
Suomen Mopoauto Oy
harri.nyholm@mopoauto.fi