TEKNINEN KAUPPA

Helsinki 16.11. 2018

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Puheenjohtaja Ari Jalonen

00102 Eduskunta

HE 173/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta

Tausta:

Hallitus aikoo luoda uuden traktoriluokkaan (T1) kuuluvan ajoneuvoryhmän. Ajoneuvo muutetaan henkilöautoluokan ajoneuvosta (M1) "traktoriautoksi." Nämä ajoneuvot olisi tarkoitettu 15-17-vuotiaille ja ne olisivat vaihtoehto mopoautoille. Tavoitteena on parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta.

Euroopan komissio on kyseenalaistanut Suomen ajatuksen kevytautojen kuulumisesta traktoriluokkaan. **Komission mukaan kevytautot eivät ole traktoreita, koska yksittäishyväksynnän edellytykset eivät täyty:** Traktoriluokan ajoneuvon tulee pystyä vetämään, työntämään, kuljettamaan ja käyttämään vaihdettavia laitteita eli autoissa oltava vetokoukku ja mukautetut puskurit.

Teknisen Kaupan Liitto ry, Moottoripyöräjaoston lausunto:

Kiitämme mahdollisuudesta lausua mainitusta esityksestä eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa. Toivomme, että esityksen jatkokäsittelyssä huomioidaan tässä lausunnossa esittelemämme näkökohdat.

Tiivistelmä:

- EU:n ajokorttidirektiivin (artikla 4.4) määritelmä on selkeä: ajoneuvo pysyy moottoriajoneuvona, jollei sen päätehtävänä ole suorittaa: maa- tai metsätaloustyötä. Luomalla kansallinen luokka, joka on lähellä maataloustraktoria ei muuta autoa maataloustraktoriksi. AM-ajokortti on voimassa ainoastaan ajoneuvoille, joiden kokonaispaino on enintään 425 kg (6 kW ja 45 km/ h).
- Hallituksen esitys ei toteuta sille asetettua tavoitetta nuorten liikenneturvallisuuden parantamisesta. Esitysluonnoksen perustana käytetty Trafin selvitys toteaa yksiselitteisesti, että mopoautojen korvaaminen raskaammilla ja nopeammilla kevytautoilla ei paranna liikenneturvallisuutta.
- Jos mopoautoihin (L6e) tai mopoihin liittyy ajoneuvon turvallisuutta tai liikenneturvallisuutta koskevia ongelmia, tätä olisi käsiteltävä EU: n tasolla eikä ottamalla käyttöön kansallisia ratkaisuja.
- Mopo- ja moottoripyöräalan toimintaedellytykset Suomessa heikkenevät radikaalisti lyhyellä ja pitkällä aikavälillä, mikäli hallituksen esitys uudesta kevyt ajoneuvoluokasta toteutuu.
- Esityksestä olisi luovuttava ja sen sijaan olisi selvitettävä EU-tasolla, miten liikenneturvallisuutta parhaiten voidaan edistää nuorten kuljettajien, etenkin mopoilijoiden keskuudessa.

Teknisen Kaupan Liitto ry
Särkiniementie 3, 4. krs, 00210 Helsinki
Puh. (09) 6824 130
www.tekninen.fi
Fax (09) 6824 1310
tekninen.kauppa@tekninen.fi

TEKNINEN KAUPPA

Helsinki 16.11. 2018

LAUSUNTO

Perustelut:

1. Hallituksen esitys on EU:n ajokorttidirektiivin vastainen

EU:n ajokorttidirektiivin (artikla 4.4) määritelmä on selkeä: ajoneuvo pysyy moottoriajoneuvona, jollei sen päätehtävänä ole suorittaa: maa- tai metsätaloustyötä. Luomalla erikseen oma kansallinen luokka, joka on lähellä maataloustraktoria ei muuta autoa maataloustraktoriksi. AM-ajokortti on voimassa ainoastaan ajoneuvoille, joiden kokonaispaino on enintään 425 kg (6 kW ja 45 km/ h). Suomen hallituksen esitys ei täytä edellä mainittuja kriteereitä. Ehdotettu nopeusrajoitettu ajoneuvo säilyy edelleen moottoriajoneuvona, jonka ajamiseen vaaditaan pakollinen B-kortti.

2. Liikenneturvallisuus ei parannu merkittävästi mopoautoihin verrattuna.

Hallituksen esitysluonnoksessa todetaan, että selvityksissä esiin nousseet parannukset liikenneturvallisuuteen, johtuvat pitkälti siitä, että kevytauto korvaa osan mopoilusta, jonka riskit ovat suuremmat verrattuna kevytautoihin. Sen sijaan, esityksessä todetaan, että verrattuna mopoautoihin, liikenneturvallisuus ei parane. ”Mikäli liikenneturvallisuutta arvioidaan nykyisellä mopoautojen riskitasolla, on vaikutus uhrien määrään melko neutraali”.[1]

Vastaavasti verrattaessa ruotsalaisen onnettomuustutkimuslaitoksen (Trafa) tutkimuksissa mopo- ja mopoauto-onnettomuuksia Ruotsissa käytössä oleviin A- traktoreihin, on mopoauto-onnettomuuksien vuosimäärä selvästi A-traktorionnettomuuksin määrää vähäisempi. [2]

Hallituksen esitys ei siis paranna liikenneturvallisuutta mopoautoihin verrattuna.

3. Muiden liikenteessä olijoiden liikenneturvallisuus heikkenee

Esityksessä todetaan, että ”Kevytautojen mopoautoa korkeampi massa voisi jossain määrin lisätä onnettomuuksien seurauksien vakavuutta suojaamattomalle osapuolelle.[3]

Ehdotuksen mukaan kevytajoneuvon suurin sallittu omamassa olisi 1500 kilogrammaa (kokonaismassa voi olla helposti >1800 kg, esim. 5 hengelle rekisteröidyssä ajoneuvossa). Suuremmalla massalla ja nopeudella kulkeva ajoneuvo kokemattoman kuljettajan käsissä on riski sekä kuljettajalle, tämän matkustajille sekä muulle, etenkin kevyelle liikenteelle.

On otettava huomioon myös, että kevytautojen nopeusrajoitin on helppoa kiertää ja näin kevytauton maksiminopeus voi olla 160 km/h tai enemmän. Merkittävä nopeuden kasvu lisää riskejä myös muille liikenteenkäyttäjille. Mopoautojakin voi toki virittää, mutta niiden maksiminopeus on viritettyinäkin enintään 70 km/h eli huomattavasti kevytautoja matalampi.

[1] Hallituksen esitysluonnos, s.9.
[2] Trafi 14/2018, s 7-8
[3] Hallituksen esitysluonnos s. 10

Teknisen Kaupan Liitto ry
Särkiniementie 3, 4. krs, 00210 Helsinki
Puh. (09) 6824 130
www.tekninen.fi
Fax (09) 6824 1310
tekninen.kauppa@tekninen.fi

TEKNINEN KAUPPA

Helsinki 16.11. 2018

LAUSUNTO

Trafin selvityksen mukaan, nopeusrajoitettujen henkilöautojen käyttöönotto lisää huomattavasti moottoriajoneuvojen käyttöä iässä, jossa liikennekäyttäytyminen on korostuneesti riskejä ottavaa.

Onnettomuusriski kasvaisi erityisesti koulujen läheisyydessä, jossa nuoret liikkuvat paljon. Mitä enemmän koulujen läheisyydessä on nuorten kokemattomien ja heikosti koulutettujen kuljettajien ohjaamia autoja, sitä vaarallisempia paikkoja ne ovat jalankulkijoille, pyöräilijöille ja mopoilijoille[4]

Kun tähän yhdistetään henkilöauton ominaisuudet, kuten esim. mopoautoon verrattuna huomattavasti suurempi massa, nopeus ja kiihtyvyys, ei suunnitteilla oleva uudistus johda kokonaisturvallisuuden parantumiseen, vaan pikemminkin päinvastoin.

4. Liikenteen päästöt kasvavat.

Trafin selvityksen mukaan kevytautoja voisi tulla liikenteeseen mahdollisesti jopa 41 000 kappaletta. Liikenne- ja viestintäministeriössä kevytautoja on arvioitu tulevan liikenteeseen 20 000 kappaletta eli joka tapauksessa huomattavasti enemmän kuin nykyinen mopoautojen määrä (8 100).

Trafin selvityksen mukaan kaikissa kevytauton käyttöönoton skenaarioissa polttoaineen kulutus kasvaa, koska kevytauton kulutus on selvästi suurempi kuin mopon tai mopoauton. Lisäksi Trafin arvion mukaan kevytautolla oletettavasti ajetaan myös enemmän kuin mopoilla. [5]

Näin ollen CO2 -päästöt kasvavat Trafin selvityksen mukaan kaikissa skenaarioissa, jos esitys menee läpi. Hiilidioksidipäästöjen kasvun on keskivertoskenaariossa 20% Trafin selvityksen mukaan. Viidenneksen kasvu CO2 -päästöissä on merkittävä. [6]

Liikenteen päästöt siis todistetusti kasvavat kaikkien esityksessä olevien skenaarioiden mukaan. Lisääntyvän henkilöliikenteen vaikutukset ilmanlaatuun (esim. tiestön kuluminen, katupölyn määrä) tulisi myös ottaa huomioon eritoten kaupunkiliikenteen kokonaispäästöjä arvioitaessa.

Suomen moottoripyörämaahantuojat esittävät, että hallituksen esityksestä olisi luovuttava ja sen sijaan olisi selvitettävä EU-tasolla, miten liikenneturvallisuutta parhaiten voidaan edistää nuorten kuljettajien, etenkin mopoilijoiden keskuudessa.

Kunnioittaen, Teknisen Kaupan Liitto ry

Mikko Summa	Hannu Kyyhkynen
Moottoripyöräjaoston puheenjohtaja	Moottoripyöräjaoston asiamies

Lisätietoja:

Asiamies Hannu Kyyhkynen, Gsm +358 (0)50 599 4942 tai hannu.kyyhkynen@tekninen.fi

[4]HS selvitys: 6-16 vuotiaille tapahtuneet onnettomuudet koulujen läheisyydessä 2010-2017, Lähde: Liikennevirasto
[5]Hallituksen esitysluonnos s. 11
[6]Hallituksen esitysluonnos s. 11

Teknisen Kaupan Liitto ry
Särkiniementie 3, 4. krs, 00210 Helsinki
Puh. (09) 6824 130
www.tekninen.fi
Fax (09) 6824 1310
tekninen.kauppa@tekninen.fi