HE 173/2018
Teknisen Kaupan Liitto ry, kuuleminen 16.11.2018

TEKNINEN KAUPPA

EU:n ajokorttidirektiivin (artikla 4.4) määritelmä:

”Traktori on ajoneuvo, joka on erityisesti suunniteltu maa- tai metsätaloustöihin käyttämään siihen liitettäviä koneita sekä vetämään perävaunuja. Traktorit jaotellaan rakenteensa perusteella useisiin eri luokkiin”

Euroopan komission mukaan HE 173/2018 ei ole EU:n lainsäädännön mukainen

- **Kevytautot eivät ole traktoreita: Yksittäishyväksynnän edellytykset eivät täyty**
  - **Traktoriluokan ajoneuvon tulee pystyä** vetämään, työntämään, kuljettamaan ja käyttämään vaihdettavia laitteita eli autoissa oltava vetokoukku ja mukautetut puskurit.
  - Komission mukaan traktoriluokkaan kuuluvien ajoneuvojen toissijainen tarkoitus on ihmisten kuljettaminen, kun taas HE:ssä mainitut ajoneuvot ovat ensisijaisesti/ainoastaan henkilöiden kuljettamiseen.
- **Ajokorttiluokat menevät sekaisin**
  - Komission mukaan kevyiden nelipyörien ajamiseen oikeuttavalla AM-luokan ajokortilla ei voi ajaa HE:ssä tarkoitettuja kevytautoja. Komissio muistuttaa, että kansallisen ajokorttiluokan luominen ei ole EU:n lainsäädännön mukaista.
- **Suomi vääristää markkinoita**
  - Komission mukaan Suomi myöntää esityksessään, että se luo uuden ajoneuvoluokan yksittäishyväksyntää hyödyntämällä. Tämä vääristää komission mukaan markkinoita ja asettaa eurooppalaiset toimijat epätasa-arvoiseen asemaan suomalaisilla markkinoilla.
- **Nopeuden rajoittaminen herättää huolia vastuusta sekä päästöistä.** Komissio kiinnittää huomiota siihen, että kevytautoihin asennettava nopeusrajoitin rajoittaisi ajoneuvon nopeuteen, jolla sitä ei ole suunniteltu jatkuvaksi ajettavaksi. Trafin simulointien mukaan kevytautot hidastavat merkittävästi muun liikenteen sujuvuutta

Paraneeko liikenneturvallisuus?

- **Trafin (4/2018) selvityksen mukaan, nopeusrajoitettujen henkilöautojen käyttöönotto lisää huomattavasti moottoriajoneuvojen käyttöä iässä, jossa liikennekäyttäytyminen on korostuneesti riskejä ottavaa.**
  - 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.
- **Muiden liikenteessä olijoiden liikenneturvallisuus heikkenee**
  - Ehdotuksen mukaan kevytajoneuvon suurin sallittu omamassa (nyk. alle 425 kg) olisi 1500 kilogrammaa (kokonaismassa voi olla helposti >1800 kg, esim. 5 hengelle rekisteröidyssä ajoneuvossa, nykylaissa max. 2 henkeä). Suuremmalla massalla ja nopeudella kulkeva ajoneuvo kokemattoman kuljettajan käsissä on riski sekä kuljettajalle, tämän matkustajille sekä muulle, etenkin kevyelle liikenteelle.
- **Trafin simulointien mukaan kevytautot hidastavat merkittävästi muun liikenteen sujuvuutta**
  - On oletettavaa, että takkuilevassa liikenteessä riskialttiit ohitukset ja muut liikennettä vaarantavat toimet kasvavat.

Paraneeko liikenneturvallisuus?

- **Helsingin Sanomat selvitti, kuinka paljon 6-16 vuotiaiden liikenneonnettomuuksia on tapahtunut peruskoulujen lähellä ma-pe välillä klo 7-17. Onnettomuuksia tutkittiin 200 m ja 500 m säteellä lähimmästä koulusta*:**
  - Selvityksen mukaan lapsille sattuu erityisen paljon onnettomuuksia koulujen läheisillä suojateillä. Kun lapsi joutuu vakavaan onnettomuuteen, toisen osapuolena on lähes aina auto.
  - ”Kun peruskouluikäinen on tällä vuosikymmenellä kuollut tai loukkaantunut onnettomuudessa korkeintaan kahdensadan metrin päässä lähimmästä koulusta noin 80 prosentissa kolareista osallisena on ollut auto. Liikenneturvan mukaan tämä luku on nykytilanteessakin aivan liian suuri”

*Lähde: Liikennevirasto

Mitä tapahtuu liikenteen päästöille?

- **Trafin (4/2018) selvityksen mukaan nopeusrajoitettuja henkilöautoja voisi tulla liikenteeseen mahdollisesti jopa 41 000 kappaletta**. LVM:n mukaan kevytajoneuvojen määräksi on arvioitu 20 000, huomattavasti enemmän kuitenkin kuin nykyinen mopoautojen määrä (8 100).
  - Selvityksen mukaan kaikissa kevytauton käyttöönoton skenaarioissa polttoaineen kulutus kasvaa, kevytautolla oletettavasti ajetaan myös enemmän kuin mopoilla.
  - CO2 -päästöt kasvavat Trafin selvityksen mukaan kaikissa skenaarioissa, jos esitys menee läpi. Hiilidioksidipäästöjen kasvu on keskivertoskenaariossa 20% Trafin selvityksen mukaan. Viidenneksen kasvu CO2 -päästöissä on merkittävä.

- **Liikenteen päästöt kasvavat kaikkien esityksessä olevien skenaarioiden mukaan**.
  - Lisääntyvän henkilöliikenteen vaikutukset ilmanlaatuun (esim. tiestön kuluminen, katupölyn määrä) tulisi myös ottaa huomioon eritoten kaupunkiliikenteen kokonaispäästöjä arvioitaessa.
  - Kevytautot hidastavat merkittävästi myös raskaan liikenteen sujuvuutta, joka puolestaan lisää liikenteen päästöjä.

Kysymyksiä ja loppupäätelmä

- **Miksi uudistuksella on näin kova kiire?** Vaikka:
  - esitys on selkeästi EU lainsäädännön vastainen
  - vaikutusarviot eivät näytä pitävän paikkaansa
- **Miksi halutaan lisätä liikenneturvallisuusriskejä** eritoten taajamien läheisyydessä ja kaupunkiliikenteessä?
- **Miksi liikenteen painopistettä halutaan voimakkaasti siirtää kevyt ajoneuvoista henkilöautoliikenteeseen** tilanteessa, jossa liikenteen päästöjä tulisi keventää EU:n 2030 päästötavoitteiden mukaisesti 30-40 prosenttia?

Teknisen Kaupan Liiton moottoripyörämaahantuojat esittävät, että hallituksen esitys on joko hylättävä tai vähintäänkin jätettävä pöydälle lisäselvitysten tekemiseksi perusteltujen epäkohtien osalta.

Ensisijaisesti pitäisi EU-tasolla selvittää, miten liikenneturvallisuutta parhaiten voidaan edistää nuorten kuljettajien, etenkin mopoilijoiden keskuudessa.