Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta (HE 173/2018 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta HE 173/2018 vp. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on pyydetty kirjallista lausuntoa asiassa ja SKAL ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Ehdotuksen mukaan käyttöön otettaisiin uusi ajoneuvoryhmä, kevytautot. Nämä ajoneuvot olisivat T-luokan ajoneuvoja, jotka on muunnettu henkilöautoista siten että niiden nopeutta on rajoitettu 45 kilometriin tunnissa. SKAL katsoo, että T-luokkaa ei tule laajentaa keinotekoisella kansallisella ajoneuvoryhmällä. Myös EU-komissio on vastauksessaan huomauttanut, että esitys ei ole EU-säädösten mukainen.

SKAL:n mielestä ehdotus heikentää raskaan liikenteen sujuvuutta ja lisää päästöjä aiheuttamalla hidastuksia liikennevirtaan. Vaikutusarvioissa on huomioitu henkilö- ja pakettiautot sekä kuorma-autot. Vaikutukset nykyisille ajoneuvoyhdistelmille puuttuvat, puhumattakaan tulevista, jopa 34,5 metriä pitkistä ajoneuvoyhdistelmistä. Kuten vaikutusarviossakin todetaan, erityisesti tavaraliikenteen kuljetuksille ajoajan kasvulla on myös huomattavaa taloudellista merkitystä.

Liikenneturvallisuusvaikutusten osalta suuri merkitys on sillä, miten ehdotus loppujen lopuksi vaikuttaa eri liikkumistapojen valintaan. Samoin se, millaiseksi arvioidaan 15-17 vuotiaan kuljettajan riskitaso verrattuna mopon tai mopoauton kuljettajaan tai henkilöauton 18-19 vuotiaaseen kuljettajaan. Vaarana on, että kevytauton luoma turvallisuuden tunne alentaa kokemattoman kuljettajan riskinottokynnystä, ja myös tämä tulisi ottaa liikenneturvallisuusvaikutuksia arvioitaessa huomioon.

Vaikutusarvion mukaan kevytauton mopoautoa korkeampi massa voisi jossain määrin lisätä onnettomuuksien seurauksien vakavuutta suojaamattomalle osapuolelle, mutta ehdotuksen ei kuitenkaan katsota aiheuttavan merkittävää turvallisuusriskiä jalankulkijoille. Kevytautojen nopeuden rajoituksella pyritään alentamaan onnettomuuksien vakavia seurauksia. Riskinä on kuitenkin, että kevytautojen nopeudenrajoittimia ohitetaan, jolloin nopeudet voivat kasvaa todella suuriksi.

Vaikutusarviossa on jäänyt huomioimatta kevytautoista johtuva liikennevirran häiriöiden ja hidastumisen vaikutus päästöihin. Erityisesti raskaan kaluston nopeuden jatkuva vaihtelu (jarrutukset ja kiihdytykset) lisää huomattavasti polttoaineen kulutusta ja sitä kautta hiilidioksidipäästöjä, mikä vain vaikeuttaa liikenteen päästöjen puolitustavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä.

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY
Finlands Transport och Logistik SKAL rf | Finnish Transport and Logistics SKAL
Nuijamiestentie 7
FI-00400 Helsinki
T +358 9 478 999
F +358 9 587 8520
skal@skal.fi
Y-0202176-1
WWW.SKAL.FI
www.skal.fi/sv | www.skal.fi/en

Ehdotuksen mukaisella kevytautojen käyttöönotolla on tavoiteltu pääasiassa mopoautojen korvaamista turvallisemmilla ajoneuvoilla, mutta kuten vaikutusarviosta käy ilmi, kokonaisuutena mopoautojen merkitys turvallisuudessa on melko vähäinen. Kevytautojen käyttöönotto lisäisi liikenteen jonoutumista ja myös vaarallisten ohitusten määrää. Samalla se alentaisi muun liikenteen matkanopeutta, mikä puolestaan lisäisi liikenteen päästöjä ja tavaraliikenteen kustannuksia.

SKAL ei kannata ehdotuksen mukaista kevytautojen käyttöönottoa. Sen sijaan SKAL kannustaa etsimään muita tapoja edistää nuorten liikkumista. Voitaisiin pohtia esimerkiksi sitä, miten voitaisiin mahdollistaa nuorten itsenäinen harjoittelu normaalilla henkilöautolla ennen varsinaisen ajokortin saamista. Tätä voitaisiin tukea erilaisilla digitaalisilla valvontalaitteilla, harjoitteluajankohtaa ja -aluetta voitaisiin rajoittaa ja harjoittelulle voitaisiin edellyttää vastuullista harjoittelun ohjaajaa. Näin mahdollistettaisiin nuorten itsenäinen liikkuminen ilman keinotekoisia kansallisia ajoneuvoryhmiä ja samalla edistettäisiin uusien kuljettajien koulutusta edullisella, normaaliin liikkumiseen perustuvalla ja valvotulla tavalla.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Ari Herrala
toimitusjohtaja	johtava asiantuntija