Arvoisat liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenet,

Kiitämme mahdollisuudesta osallistua kuulemiseen valiokunnassa. Kiitämme teitä myös aktiivisesta kysymysten esittämisestä. Alla kootusti vastauksia esittämiinne kysymyksiin.

Mopoautojen ja kevytautojen turvallisuudesta

Kuulemisessa esitettiin useita kysymyksiä mopoautojen ja kevytautojen turvallisuudesta. Hyvä, että asiasta keskustellaan, sillä turvallisuuskysymys on merkittävin syy, miksi esitystä ei tulisi hyväksyä. Liikenneturvallisuus ennen kaikkea.

Mopoautoa suuremmalla massalla ja suorituskyvyllä kulkeva ajoneuvo kokemattoman kuljettajan käsissä on riski sekä kuljettajalle, tämän matkustajille sekä muulle, etenkin kevyelle liikenteelle.
Trafin mukaan nuorten kevytautoilijoiden riskitason arviointi on haastavaa. Kevytauto on huomattavasti mopoautoa painavampi ja nopeammin kiihtyvä, jolloin se pystyisi aiheuttamaan mahdollisessa törmäystilanteessa huomattavaa vahinkoa erityisesti kävelijöille ja pyöräilijöille. Nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymiseen liittyy huomattavia riskejä. Turvallisuuskysymyksistä piittaamaton kuljettaja kevytauton ratissa on muulle liikenteelle vaarallinen.

Turvallisuuteen liittyy myös kysymys kevytautojen virittämisestä. Ruotsissa yli puolet kevytautoja vastaavista A-traktoreista on viritetty kulkemaan nopeampaa kuin sallittua rajoitettua nopeutta. Kevytautojen nopeusrajoitin on mahdollista kiertää, jolloin kevytauton maksiminopeudeksi tulee vähintään 160 km/h. Mopoautojakin voi toki virittää, mutta tällöin niiden maksiminopeudeksi tulee parhaimmillaan n. 70 km/h eli huomattavasti kevytautoja vähemmän.

Liikenteen sujuvuudesta

Kuulemisessa kysyttiin kevytautojen aiheuttamista mahdollisista ruuhkista ja epäiltiin, että ruuhkia ei tulisi kaupunkiseuduille, koska mopoautojakin käytetään haja-asutusalueilla. Kysymyksissä kommentoitiin myös arvioita kevytautojen tulevasta määrästä.

Trafin simulointien mukaan kevytautot hidastavat merkittävästi muun liikenteen sujuvuutta 10 kilometrin matkalla riippuen siitä, millainen väylä on kyseessä ja paljonko kevytajoneuvoja tulisi.
Trafin selvityksen mukaan kevytajoneuvojen lisääminen liikennevirtaan esimerkiksi 80 km/h kapealla seututiellä laskee henkilöautojen keskinopeutta 7-17% ja kuorma-autojen 7-19%.

Kuulemissa kommentoitiin, että mopoautoja ei näy kaupungeissa, joten kevytautotkaan eivät aiheuttaisi ruuhkia kaupungeissa. Tämä ei pidä paikkaansa. Esimerkiksi Porissa ja Tampereella on kummassakin noin 400 käytössä olevaa mopoautoa. Kyse ei ole pelkästään siitä, että nykyiset mopoautot todennäköisesti korvautuisivat kevytautoilla, vaan kevytautoja tulisi teille huomattavasti nykyistä mopoautomäärää enemmän. Jokainen teini-ikäisen vanhempi tietää nuoren kuljettamiseen liittyvän ajanmenon ja ajoittaisen turhautumisen, joten kevytauton hankkiminen perheen nuorelle on houkutteleva vaihtoehto todella monille perheille. Trafi arvioikin käyttöön tulevan jopa 41 000 kevytautoa, mikä aiheuttaisi huomattavia liikenneruuhkia ja päästöjä.

Uudistuksen ilmastovaikutuksista

Kuulemisessa heräsi ilahduttavasti keskustelua uudistuksen ilmastovaikutuksista. Trafin selvityksen mukaan kaikissa kevytauton käyttöönoton skenaarioissa polttoaineen kulutus kasvaa, koska kevytauton kulutus on selvästi suurempaa kuin mopon tai mopoauton. Lisäksi Trafin arvion mukaan kevytautolla oletettavasti ajetaan myös enemmän kuin mopoilla. Näin ollen CO_2 -päästöt kasvavat Trafin selvityksen mukaan kaikissa

skenaarioissa, jos esitys hyväksytään. Hiilidioksidipäästöjen kasvu on Trafin mukaan keskivertoskenaariossa 20%. Viidenneksen kasvu CO2 -päästöissä on merkittävä.

Mopoautojen ominaisuuksista

Kuulemisessa esitettiin myös kysymyksiä mopoautojen teknisistä ominaisuuksista. Alla vastauksia aihetta koskeviin kysymyksiin.

Mopoautojen ja kevytautojen törmäysvoimista: törmäysvoimaan vaikuttaa kaksi muuttujaa; massa ja nopeus. Jos molemmat tai toinen niistä on suurempi, on törmäysvoima aina suurempi. Teknologialla voidaan siihen vaikuttaa asiaan vähän, mutta fysiikan lakeja se ei kumoa. Mopoautossa massa ja nopeus ovat kevytautoa pienemmät, mikä tarkoittaa pienempää törmäysvoimaa.

Mopoautojen päästöistä: mopoautoissa ei ole katalysaattoreita, mutta niiden pitää täyttää L-luokan ajoneuvoille asetetut EURO4 -päästövaatimukset. Mopoautot ovat kevyitä ajoneuvoja. Ajoneuvon massa vaikuttaa suoraan kulutukseen, joka vaikuttaa suoraan päästöihin. Kevyen ajoneuvon päästöt ovat pienemmät, kuin raskaamman. Lisäksi mopoauto on suunniteltu kulkemaan 45km/h ja niiden moottorit on optimoitu tähän nopeuteen kulutuksen ja päästöjen suhteen. Kevytautoissa tilanne on täysin toinen, sillä autot on optimoitu kulkemaan lujempaa. Mopoautojen tulee päästöjen osalta täyttää direktiivin 134/2014*2018/295 UE vaatimukset ja esim. Ligier-mopoautossa ko. standardin mukainen polttoaineenkulutus on 2,9 ltr/100 km ja CO2 arvo alle 80 g/km.

Lisäksi meiltä kysyttiin mopoautojen korjauskustannuksista ja varaosahinnoista. Toisin kuin väitetään, mopoautojen korjauskustannukset ja varaosahinnat eivät suinkaan ole henkilöautoja kalliimpia, vaan niiden hintataso on samassa suuruusluokassa. On olemassa joitain henkilöautomalleja, joiden esim. valmistusmäärät ovat niin paljon suurempia, että se näkyy varaosien halvempina hintoina, mutta vastaavasti on myös olemassa henkilöautoja, joilla on erittäin kalliit huollot ja varaosahinnat. Mopoautot sijoittuvat suunnilleen keskitasoon tässä vertailussa.

Yhteistyöterveisin,

Ulf Lemström
Oy Brandt Ab
Puh. +358 40 5076052
ulf.lemstrom@brandt.fi