**LAUSUNTO KEVYTAUTOISTA**

On erityisen negatiivista, jos EU:n säännösten tulkinnalla pyritään vaikeuttamaan nykyisiä mopoja ja mopoautoja paljon kehittyneempien ja monin verroin turvallisempien ajoneuvojen, kuten kevytautojen käyttöön ottoa nuorison kulkuvälineeksi.

Merkityksellistä asiassa ei ole millä nimellä kulkuvälinettä nimitetään, eikä se, mikä on ajokorttiluokka nimeltään tai tunnukseltaan, vaan **se on merkityksellistä, miten käyttökelpoinen ja turvallinen ajoneuvo on tarkoitukseensa liikenteessä, sekä millainen opiskelu, opetus ja osaaminen liikenteessä mukana olemisesta ja ajoneuvon hallinnasta kuljettajalta vaaditaan!**

Ajokortin saamisen vaatimukset tulee tietenkin olla sellaiset, että liikennesäännöt ja ajoneuvon käsittely on hallinnassa. **Jos katsotaan, että nykyiset vaatimukset ajokortin saamiseksi eivät ole riittäviä, kriteereitä on muutettava.** Vaatimukset tulisi olla kuitenkin mahdollisimman yhdenmukaisia, vastaavien ajokorttiluokkien ja ajoneuvojen kanssa. On kuitenkin huomioitava, että oppimiskyky nuorena on kiinnostaviin asioihin helppoa. Kevytautoille tarvetta on pääosin maaseutuvaltaisilla alueilla, joilla nuoret ovat useimmin oppineet ja tottuneet käyttämään ja hallitsemaan monenlaisia välineitä traktoreita myöten.

**Vertailun vuoksi on mainittava, että raskaita suurikokoisia traktoreita leveine työkoneineen ja suurine perävaunuineen saa kuljettaa 15 vuoden ikäiset, melkoisen vähillä vaatimuksilla saatavalla ajokortilla, samoin myöskin liikennetraktoreita, jotka tarvitsevat laaja-alaisesti tilaa liikenteessä, painavat raskaine kuormineen jopa kymmeniä kertoja enemmän kuin kevytautot!** Nämä traktorit ovat monin verroin vaikeampia hallita kuin autot tai kevytautot, mutta niillä saa ajaa kuitenkin 60 km/h nopeudella. Tästäkään ei liene ilmennyt erityisiä ongelmia.

Näin ollen yhdenmukaisen kohtelun nimissä esim. näihin traktorien ajokorttivaatimuksiin nähden, kevytautojen ajokorttikriteerit eivät saisi olla ainakaan tiukemmat. **Jos kuitenkin katsotaan, että kevytautojen ajokorttivaatimuksia on tarpeellista kiristää, asia on helppo korjata.** On kuitenkin epäjohdonmukaista, jos silloin ei muutettaisi myöskin traktorien ajokorttivaatimuksia.

**Kevytauton rakenteellinen turvallisuus ja hallittavuus on monin verroin paremmalla tasolla kuin traktorien, mopoautojen ja mopojen**. Suuri traktori on karu työkone, vaativa hallita ja varallinen liikenteessä myös ulkopuolisillekin. Myös mopoautojen hallinta- ja ajo-ominaisuudet ovat vaatimattomat ja huonot autoihin ja kevytautoihin verrattuna. Nykyautoissa on lisäksi monenlaisia ajoa ja hallintaa helpottavia sekä valvovia järjestelmiä. Mopoauton hento rakenne muodostuu putkikehikosta, jonka ympärillä on muovikuoret. Sen sijaan kevytautoissakin on mm. teräksinen turvakori, lukuisia turvatyynyjä sekä myös ulkopuoliset huomioivia törmäysten estäjiä jne… Mopoissa ei myöskään ole suojaa ympärillä, kaksipyöräiset ovat aina myös kaatumisherkkiä. Myös Ruotsissa käytössä olevat ja johonkin traktoriluokkaan hyväksytyt ajoneuvot ovat ominaisuuksiltaan ja hallittavuudeltaan moninkertaisesti huonompia, kuin kevytautot.

**Kevytautoihin esitettyjä rakenteellisia vaatimuksia voisi tarvittaessa muutta**a sillä tavoin, että kevytauton sallittu henkilömäärä olisi enintään neljä ja sallittu kokonaispaino olisi enintään 1500 kg. Kokonaispaino ei ole oleellinen tekijä enintään 60 km/h nopeudella nykyautojen teknologian helpon hallinnan ansiosta.

Koska kevytautojen käyttö tapahtuu paljolti taajamien ulkopuolella 60 km/h nopeus on turvallisempi, kun esim. 45 km/h, jolloin muulle liikenteelle ei tule niin helposti yllätyksellisiä vaarallisia tilanteita, kuin kovin vähäisellä nopeudella kulkeva kevytauto voisi aiheuttaa. Ja taajamissahan on vielä paljon alhaisemmat nopeusrajoitukset kaikille, jotka koskee tietysti kevytautojakin.

***Yhteiskunnalliset vaikutukset vain myönteisiä***

Kevytautojen käyttöönotosta on vaikeaa keksiä mitään negatiivista, mutta erityisesti pinta-alaltaan laajassa, mutta vähäisen asukasmäärän Suomessa, omatoimiset liikkumismahdollisuudet ovat erityisen tarpeellisia ja hyödyllisiä yhteiskunnan toiminnoille.

**Kevytautojen käytön mahdollistaminen on erinomainen ja suurimerkityksellinen parannus ja se auttaa nuoria valitsemaan terveelliset sekä oikeat elämäntavat ja hyvät harrastukset, helpottamalla nuorison selviytymistä, tarpeellisen Koulu-, työ-, harrastus- ja asiointimatkojen turvallisesta suoriutumisesta.**

Kevytautot ovat myös niitä tarvitsevien kannalta, sekä yhteiskuntataloudellisesti hyvin kannattavia, koska henkilöautot kehitetään ja valmistetaan suurtuotantona, jolloin paremmasta ja turvallisemmasta rakenteesta huolimatta, kevytautojen ostohinta on autoveroineenkin edullinen esim. mopoautoihin nähden. Kevytauto ei ole myöskään nopeasti arvonsa menettävä pienen hetken kertakäyttötuote, vaan kevytauton voi hyödyntää heti henkilöauton ajokortin saatuaan normaalina henkilöautona pitkälle tulevaisuuteen.

Edellä mainittuihin argumentteihin viitaten todettakoon että, **jos tämä paras vaihtoehto kevytauto ei sovi, nykyiseen kehitykseen nähden vanhentuneiden EU:n ajokortti tai ajoneuvosäännöksiin, on korjattava EU:n säännöksiä. Kevytautojen hyödyntämistä ei missään nimessä tule estää. Suomen tulee vaatia EU:ta korjaamaan ajoneuvo- ja ajokortti säädöksensä tai niiden tulkinta siltä osin, kun ne estävät kevytautojen hyödyntämisen.**

Suomessa on jo keväällä päätetty lain tulevan lokakuussa voimaan ja eri tahoilla on suunniteltu sekä valmisteltu asioita pitkälle, joten mm. autoalalle ja kansalaisille

aiheutuu melkoisia ongelmia ja vahinkoa, jos epäselvä tilanne pitkittyy. **Ehdotettu**

**peräti vuoden mittainen asian on kaikille osapuolille kohtuutonta. Näin ollen koska EU on ottanut vasta näin myöhään merkittävää kantaa asiaan, ja vain huomautuksen nimellä, ei edes kiellolla, olisi vähintään kohtuullista, että Suomi selvittää asian pikaisesti ja pyrkii laittamaan kevytautoihin ja niiden ajokortteihin liittyvät lait mahdollisesti tarvittavine korjauksineen pikaisesti käytäntöön.** Lisäksi tulee vatia, että kehitystä estävä ja reaalitodellisuudesta poikkeavia EU:n säädöksiä ja niiden tulkintaa tulee asiassa tarpeen mukaan korjata.

**Jos huonoilla tai perusteettomilla säännöksillä estetään kehittyneempien ja parempien tuotteiden hyödyntäminen ja käyttäminen, se on täysin kilpailun, kehityksen ja vapaan kaupan periaatteiden vastaista.**

Paavo Mäkelä Liikenneympäristöyhdistys ry:n sihteeri