



- Huonokuntoinen tiestömme rikkoo kaikkien kalustoa, ajattaa kiertoteitä, laskee ajonopeuksia ja aiheuttaa lisää päästöjä, Autoliiton toimitusjohtaja Pasi Nieminen toteaa.

Autoliiton juuret johtavat vuoteen 1919, joka jälkeen eri yhdistymisten kautta nykymuotoinen Autoliitto syntyi vuonna 1972.

Autoliiton rooli on vuosien saatossa kehittynyt entistä laajemmaksi edunvalvojaksi tieliikenteen piiriin. Liitontoimitusjohtaja

Pasi Nieminen

on oikea henkilö ottamaan kantaa ja antamaan kuvan nykyisestä kumipyöräliikenteen edunvalvonnasta.

Kuinka suuri on liiton jäsenmäärä nykyään?

Varsinaisia jäseniä Autoliitossa on nykyään yli 130.000. Tyydytyksellä voin todeta, että jäsenmäärä on ollut viime aikoina kasvussa. Toki potentiaali on selvästi suurempaankin kasvuun.

Kuinka hyötyliikenne ja raskaat ajoneuvot ovat edustettuna AL:n jäsenistössä?

Emme tee erottelua jäsenistössä ajokortin tai ajoneuvon mukaan. Jäsenistömme on varsinaisesti henkilöjäseniä, jolloin mukana on varmasti myös raskaan liikenteen sekä yrittäjiä että kuljettajia.

Olemme lisäksi tiiviissä yhteistyössä raskaan kaluston kysymyksissä SKAL:n kanssa

Autoliitto kehittää tiepalvelua ja raskaan kaluston onnettomuuksiin liittyvää vertaispalvelua Rahtarien kanssa.

Mitkä tekijät ovat jäsenistön kannalta merkittävimpiä? Edunvalvonta on varmasti useassa tapauksessa hankalampimitata. Toki julkisuudessa olemme päässeet ottamaan kantaa erilaisiin kaikkia auton käyttäjiä koskeviin asioihin.

Lausuntoja pyydetään erilaisista liikennettä koskevista asioista koko ajan. Fossiilittoman liikenteen tiekartta on AL:n selvitysten jäänyt vaikutusarvioiden suhteen puolitiehen. AL katsoo, että esityksen kokonaisvaikutusta ei ole pystytty arvioimaan riittävästi.

Ruuhkamaksut ja satelliittiperusteinen ruuhkamaksu ovat myös Suomen maantieteellinen koko, asumistiheys ja järjestelmänkustannukset huomioiden hankala toteuttaa. Tiestön kunto on asia, joka kiinnostaa kaikkia.

Teiden asfaltoinnissa olemme jatkuvasti jääneet tavoitteista jälkeen. Valitettavasti halvan bitumin aikana ei tartuttu tilaisuuteen ja nyt kun bitumi maksaa paljon, ei ole rahaa tehdä päällystyksiä.

Parlamentaarinen työryhmä oli tavoitteista yhtä mieltä, mutta lopullista poliittista päätöstä ei ole saatu aikaan. Nyt huono tiestö rikkoo kalustoa, ajattaa kiertoteitä, laskee ajonopeuksia ja aiheuttaa lisää päästöjä.

Polttoaineiden hintojen korotukset purevat niin yksityisautoilijoita kuin ammattiliikennettä. Tässä AL on ollut usein esillä?

Polttoaineiden hinnoittelu on kumipyöräliikenteen merkittävin tekijä.

On selvää, että raakaöljyn hintaan on vaikea vaikuttaa. Kuitenkin Suomen polttoaineverotus ja jalostusmarginaalit ovat varsin kovia ja raakaöljyn hinta on korkealla.

Tähän veroon ja perittävään arvonlisäveroon voidaan vaikuttaa suoraan kansallisesti. Vaikka EU-lainsäädäntö asettaa meille usein rajoitteita, tässä olemme itsenäisiä.

AL on seurannut myös Vinjet-maksun kehitystä ja ihmettelee, miksi emme ole päässeet asiassa eteenpäin vaan ulkolaiset kuorma-autot saavat kuluttaa tiestöämme osallistumatta mitenkään kustannuksiin.

Suomi on tässä yksi harvoista poikkeuksista EU:n piirissä.



- Olemme tiiviissä yhteistyössä SKAL:n kanssa, Pasi Nieminen sanoo.

Suomessa erityisesti raskasliikenne kärsii kuljettajapulasta. Mitä AL voi tehdä ja on tehnyt tässä?

Ajokorttilainsäädäntöä ohjaa varsin voimakkaasti EU-lainsäädäntö. FIA:n edustajat raportoivat säännöllisesti Brysselistä tulevista suunnitelmista.

Juuri parhaillaan menossa on lainsäädännön uudistaminen. Mielestäni Suomessa raskaan kaluston kuljettajakoulutuksessa on puolustusvoimilla merkittävä rooli erityisesti nuorten miesten kohdalla.

Mitä tulee ajokortin hankinnan kustannuksiin, olemme aktiivisesti pyrkineet puuttumaan koulutukseen ja sen kehittämiseen.

Huoltovarmuus puhuttaa

nyt Ukrainan kriisistä johtuen entistä enemmän. Mitä AL näkee tässä?

Esimerkkinä voisin ottaa polttoainemyynnistä perittävän huoltovarmuusmaksun. Jokaisesta myydystä litrasta maksua tilitetään muutama kymmenesosa senttiä varauksena.

Mitä sitten tulee ajokalustoon, olemme nyt eri tilanteessa kuin pari vuosikymmentä sitten, jolloin muun muassa nelivetoautoja varustettuna voiman ulosotolla suosittiin verotuksella.

Tällä varmistettiin puolustusvoimille tarvittaessa käyttökelpoista kalustoa. Nyt nelivetoautot ovat yleistyneet niin, että tällaisia toimenpiteitä ei enää mielestäni tarvita.

Voiman ulosoton puute ei liene nykyaikana enää kynnyskysymys. Oman haasteensa kriisitilanteessa tuo varaosien ja esimerkiksi renkaiden riittävyys.

Mielestäni kuitenkin Ukrainan sota osoittaa, että apua on saatavissa, emmekä joudu rakentamaan kaikkea omavaraisesti.

Viime aikoina raja esimerkiksi Suomen ja Ruotsin välillä on selvästi madaltunut ja ainakin mahdollisen kriisin aikana Ruotsia voitaneen pitää lähes kotimarkkinana.



- Miksi raskaan liikenteen Vinjet-tiemaksuissa ei päästä eteenpäin?

Palataan vielä alkuun. Miksi kannattaa olla AL:n jäsen? Tutkimuksemme mukaan jäsenistömme arvostaa useampaa tekijää.

Edunvalvonnan lisäksi matkapalvelu, tiepalvelu sisältäen erilaiset assistance-palvelut. AL tarjoaa useiden merkkien hätäpalveluja.

Tiepalvelu pyrkii avustamaan matkan jatkamisessa, hoitamaan tarvittaessa hinauksen, mikäli korjaus tienpäällä ei onnistu. Tiepalveluautojen korjausmahdollisuudet raskaan kaluston osalta ovat rajalliset, mutta aina voidaan ohjata korjausta eteenpäin.

Perinteisen tiepalvelun lisäksi Autoliiton palvelu on mukana VAPEPA-toiminnassa (vapaaehtoinen pelastuspalvelu), joka avustaa viranomaisia etsinnöissä, ensiavun antamisessa ja liikenteen ohjauksessa.

Raskaan kaluston onnettomuuksiin liittyvä vertaispalvelu on tärkeä elementti. Tätä teemme muun muassa Rahtarien kanssa.

Autoliiton kautta saa myös monipuolisesti matkailuun liittyvää tietoa. Yksi kiinnostavimmista eduista on AL:n jäsenille ilmaiseksi toimitettava kattava, kuukausittain ilmestyvä Moottori-lehti.

Uusimpana tuotteena AL kehittää omaa, kattavaa latausverkostoa sähköautoille, jonka tavoitteena on yksinkertaistaa latausinfraa ja vaikuttaa myös latauksen hintaan.

Totesit, että AL on yhteistyössä
FIA:n kanssa. FIA tunnetaan
yleisesti moottoriurheilusta
ja erityisesti F1 asioista.
Avaathan hieman miten tämä
liittyy AL-toimintaan?

FIA:n toiminta jakautuu kahteen haaraan – Sport ja Mobility.

Autourheilu F1- ja rallin MM-sarjoineen on varmastikin FIA:n suurelle yleisölle tunnetumpaa toimintaa, mutta ”Mobility”, jota Autoliitto edustaa, huolehtii tavallisten tienkäyttäjien edunvalvonnasta.

FIA on lisäksi jaettu viiteen alueeseen, joista Eurooppa kuuluu Alue 1:een. FIA Alue 1:n toimisto sijaitsee Brysselissä ja se koordinoi muun muassa autojärjestöjen edunvalvontatyötä Euroopan unionin suuntaan.

Autoliitolla on edustus Alue 1:n hallituksessa, jonka kautta Suomen olosuhteet tulevat huomioiduksi FIA:n EU-edunvalvontatyössä.

Teksti, kuvat | Matti Aarnio

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)