Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

HE 173/2018

12.11.2018

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys 173/2018 Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta / kevytautot

HE 173/2018

LIIKENNETURVAN LAUSUNTO

Ehdotuksen tavoitteena on parantaa nuorten, 15–17-vuotiaiden, kuljettajien liikenneturvallisuutta. Tämä on Liikenneturvan mielestä erittäin tärkeä tavoite. Samalla on kuitenkin huomioitava, että muidenkaan tienkäyttäjien turvallisuus ei samalla muutoksessa heikkene.

Ehdotuksessa luotaisiin lähinnä nuorten käyttöön tarkoitettu uusi ajoneuvoryhmä, joka muutettaisiin henkilöautosta asentamalla nopeudenrajoitin ja rajoittamalla enimmäisnopeus 45 km/h:iin. Näin muutettua henkilöautoa voisi ajaa AM-luokan ajokortilla kuten mopoautoa.

Uusi ajoneuvoryhmä tulisi rekisteröinnin ajoneuvoluokituksessa T1-luokkaan, joka on pääosin maa- ja metsätalouskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen luokka. T-luokasta on yhteisötasolla säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (N:o 167/2013).

Menettely olisi ainutlaatuinen EU-alueella. Komissio on antanut asiasta huomautuksen, ja todennut, että ” traktoreiden määritelmän mukaisesti matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tiellä on traktoreiden toissijainen tarkoitus, kun taas ilmoitusluonnoksessa kaavaillut, T1-luokkaan kuuluvan uuden ajoneuvoryhmän ajoneuvot on tarkoitettu ensisijaisesti henkilöiden kuljettamiseen.” Hallituksen esitystä ei kuitenkaan ole muutettu komission huomautusten perusteella.

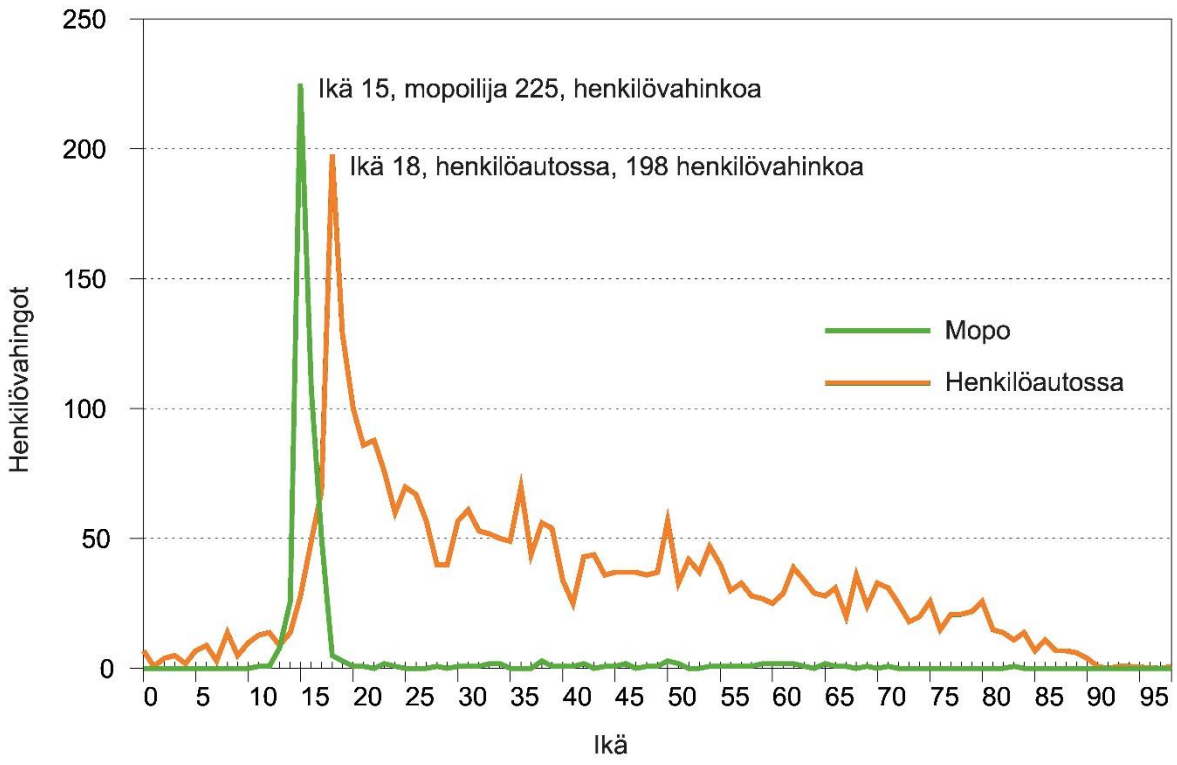
Komissio on hiljattain vastannut hyvin vastaavaan belgialaisen MEP Bart Staesin kysymykseen, jossa kyseessä oli henkilöauton muuttaminen nopeudenrajoittimella vammaisen käyttöön soveltuvaksi ajoneuvoksi. Komission vastaus Staesille noudatti pitkälti niitä huomautuksia, joita komissio antoi Suomen lakiluonnoksesta. Menettelyn hyväksymisestä Suomessa saattaa siten olla seurauksena asian käsittely myös EU:n tuomioistuimessa.

LIIKENNETURVA Sitratie 7, 00420 HELSINKI | liikenneturva@liikenneturva.fi
Vaihde 020 7282 300 | Y-tunnus 0201619-6 www.liikenneturva.fi

Nuorten liikenneturvallisuus

Nuorilla tarkoitetaan tässä erityisesti ikäryhmää 15–17-vuotiaat. Tässä ikäryhmässä liikenteessä mahdollisiksi moottoriajoneuvoiksi tulevat 15-vuoden iässä mopo, mopoauto tai muu kevyt nelipyörä sekä traktori, ja vielä 16 vuoden iässä pienitehoinen moottoripyörä, eli niin sanottu kevytmoottoripyörä.

Nuorten kuljettajien muita korkeampi riski liikenteessä on tunnettu tosiasia, mikä näkyy tarkasteltaessa liikenneonnettomuuksissa koituvien henkilövahinkojen (loukkaantumisten ja kuolemien yhteismäärä) lukumäärää ikävuosittain. Erityisesti mopoilun alkaminen 15-vuotiaana sekä henkilöautolla ajamisen alkaminen 18-vuotiaana muodostavat huomattavat ”piikit” henkilövahinkojen lukumääriin. Tätä on havainnollistettu seuraavassa kuvassa, jossa on verrattu mopoilijana sekä henkilöautossa olleiden (kuljettajien ja matkustajien) vuoden 2017 henkilövahinkojen lukumäärää ikävuosittain jaoteltuna. Erityisesti mopoilijoiden henkilövahingot keskittyvät nuorten ikäryhmään – mopoilijoiden henkilövahingoista vuonna 2017 neljä viidestä tapahtui 15 –17-vuotiaille, pelkästään 15-vuotiaille lähes puolet. Kuvasta näky myös, miten 18-vuotiaana henkilöautossa kuljettajana tai matkustajana henkilövahinkojen määrä lähes nelinkertainen verrattuna esimerkiksi noin 30-vuotiaisiin. Kuitenkin 15-vuotiaiden mopoilijoiden henkilövahinkojen määrä oli vuonna 2017 suurempi kuin 18-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien ja matkustajien henkilövahinkojen lukumäärä.



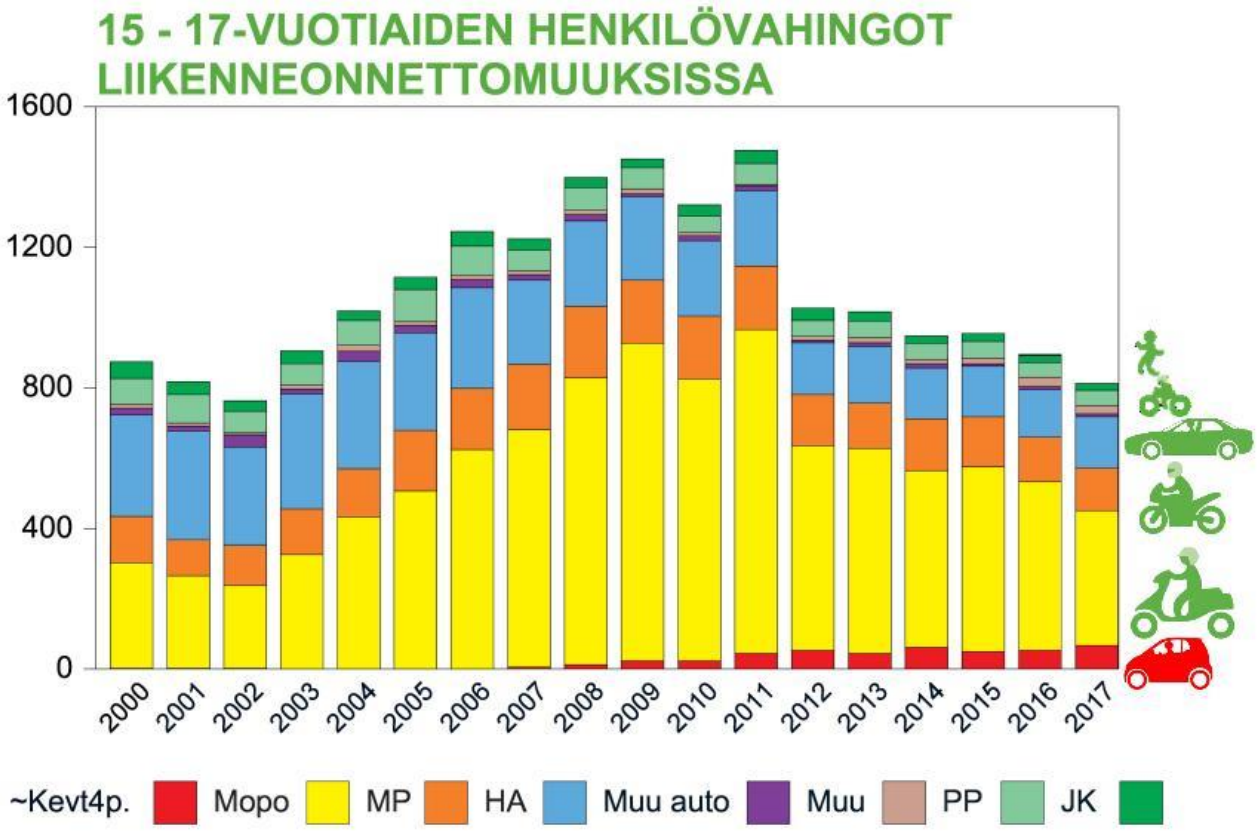
Kuva 1. Henkilöautoilijoiden ja mopoilijoiden henkilövahingot iän mukaan vuonna 2017
Lähde: Tilastokeskus; tieliikenneonnettomuudet, vuosi 2017 ennakkotieto

Nuorten 15-17-vuotiaiden henkilövahingoista lähes puolet (47 % vuonna 2017) tapahtuu mopoilijana. Vuonna 2017 ennakkotietojen mukaan kuoli kolme nuorta mopoilijaa. Mopoauton kuljettajana tai matkustajana tapahtuneiden henkilövahinkojen osuus oli vuonna 2017 noin 8 % (onnettomuustilastossa mopoauto tilastoituu luokkaan ”muu ajoneuvo” – käytännössä tapaukset

olivat kaikki tai ainakin lähes kaikki mopoautoja). Moottoripyörällä tapahtuneiden henkilövahinkojen osuus oli 15 %, lähes kaikki kuljettajia. Henkilöautolla tapahtuneiden henkilövahinkojen osuus 15-17-vuotiailla oli 18 %, ja nämä olivat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta henkilöauton matkustajana.

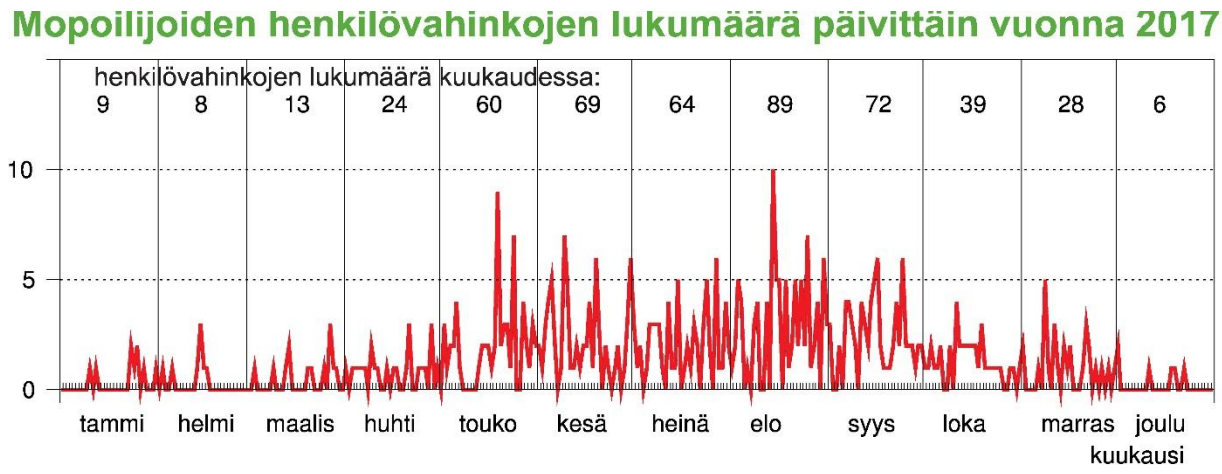
Mopoilun määrä kasvoi 2000 alusta voimakkaasti ns. skootterimopojen yleistyttyä mopojen EU-tyyppihyväksynnän myötä. Tämä näkyy selvästi myös mopoilijoina tapahtuneiden henkilövahinkojen määrän kasvuna. Tätä kehitystä on havainnollistettu kuvassa 2. Nuorten mopoilijoiden henkilövahinkojen määrän kasvu pysähtyi ja aleni selvästi vuonna 2012, jolloin mopokortin suorittamiseen vaatimuksesi oli tullut (1.6.2011 lähtien) pakollista koulutusta sekä käsittelykoe. Tällöin myös mopokortin hinta nousi, mikä oletettavasti vaikutti myös mopoilun suosion vähenemiseen. Toisaalta pakollinen koulutus tuotti uudet mopoilijat paremmilla liikennevalmiuksilla liikenteeseen. Kaikkiaan nuorten henkilövahingot vähenivät muutoksen johdosta vuonna 2012 yli kolmanneksen (-37 %) edellisestä vuodesta.

Ajokorttilain muutos 1.7.2018 poisti mopokortin vaatimuksesta pakollisen opetuksen, mutta käsittelykoe jäi edelleen vaatimukseksi. Hallituksen esityksessä (HE 146/2017) vaatimuksena mopokortin suorittamiselle oli ajokoe liikenteessä, mutta eduskuntakäsittelyssä se palautui pelkäksi käsittelykokeeksi.



Kuva 2 Vuosittain tapahtuneet 15-17-vuotiaiden henkilövahingot tienkäyttäjäryhmän (huomioitu sekä kuljettajat että matkustajat) mukaan.
Lähde: Tilastokeskus; tieliikenneonnettomuudet, vuosi 2017 ennakkotieto

Kun kuvan 2 nuorten henkilövahinkojen jakautumista tarkastellaan tienkäyttäjäryhmittäin, tulee huomioida, että mopoilun henkilövahingot painottuvat vahvasti kesäkuukausiin. Sama koskee luonnollisesti myös kevytmoottoripyörillä koituneita henkilövahinkoja. Näillä kummallakin liikennöinti talvella on vähäistä. Kuvassa kolme on havainnollistettu mopoilla koituneiden henkilövahinkojen jakautumista vuonna 2017 päivittäin. Pelkästään elokuussa tapahtuneiden henkilövahinkojen lukumäärä (89 kpl) on yksinään suurempi kuin mitä henkilövahinkojen lukumäärä on sesonkiajan ulkopuolella kuuden kuukauden (tammi-huhtikuu ja marras-joulukuu) aikana yhteensä (9+8+13+24+28+6 = 88 kpl).



Kuva 3 Mopoilijoiden henkilövahinkojen jakautuminen päivittäin vuonna 2017
Lähde: Tilastokeskus; tieliikenneonnettomuudet, vuosi 2017 ennakkotieto

Esityksen arvio liikenneturvallisuusvaikutuksista

Esityksessä on pyritty arvioimaan ehdotuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia. Arvioinnin pohjana kerrotaan olleen haastattelututkimuksen, jossa kysyttiin 12–14-vuotiaiden nuorten vanhemmilta, miten todennäköisesti he hankkisivat nuoren käyttöön kevytauton. Vastaavasti Trafin aiheeseen liittyvässä selvityksessä viitattiin kyselytutkimukseen, jossa haastateltiin 1048 kotitaloutta, joissa on vähintään yksi 12–15-vuotias lapsi. Kyselyn tulosten perusteella on tehty kolme skenaariota uusien kulkuneuvojen mahdollisesta suosiosta – minimiskenaariossa uuden tyyppisiä kulkuneuvoja tulisi liikenteeseen 12 000 ja maksimiskenaarion mukaan 41 000. Kyselyn lähtökohdat poikkesivat kuitenkin hallituksen esityksen mukaisesta ehdotuksesta. Tämän vuoksi hallituksen esityksessä arvioidaan määrän jäävän todennäköisimmin 20 000–25 000 välille.

Muutoksella arvioitiin olevan vaikutusta nuorten liikkumistottumuksiin. Turvallisuusvaikutuksen kannalta oleellisinta on se, miten ehdotetut kevytautot korvaisivat riskialttiimpaa mopoilua. Esimerkiksi maksimiskenaariossa, jossa arvioitiin 41 000 nuoren siirtyvän käyttämään uutta ajoneuvoluokka, olisi siirtymä mopoautoilijoista 100 %, mopoilijoista 35 % ja motorisoimattomista nuorista 5 %. Eri skenaarioiden lopputulemana on se, että mitä enemmän kevytautoja tulisi liikenteeseen, sitä enemmän turvallisuus paranisi.

Skenaarioita arvioitaessa on ennen kaikkea muistettava, että haastattelussa/kyselyssä kysymys vastaajien aikeista perustui vain ”ajatukselliseen” tilanteeseen. Muutos voi muodostua myös toisenlaiseksi, kuin kyselyn perusteella voi arvioida. Siitä voi esimerkiksi tulla myös suositumpi kuin maksimiskenaario – aivan kuten mopoilusta tuli eräänlainen muoti-ilmiö 2005-2010 vuosien

välisenä aikana. Myös siirtymä eri tienkäyttäjäryhmistä voi siten olla hyvinkin erilainen kuin on laskelmoitu – laskelmaan vaikuttaa merkittävästi, jos siirtymä onkin pienempi mopoilijoista ja suurempi ”motorisoimattomista nuorista”. Sen sijaan oletusta siitä, että mopoautot korvautuisivat melko nopeasti kokonaan kevytautoilla, voitaneen pitää uskottavana kehityksenä.

Esityksen turvallisuusarvioinnin perusteissa on nähtävissä useita muitakin epävarmuustekijöitä. Suurin epävarmuustekijä on käytetyt riskiluvut. Trafin selvityksessä (Trafi 5/2018) on arvioitu neljää eri tapaa vertailla 15-17 vuotiaiden henkilövahingon riskiä eri liikennevälineillä. Laskelmaan kiinnitettiin lopulta turvallisuusarvioksi sellainen, että rajoitetulla henkilöautolla nuoren riski olisi pienempi kuin mopoautoilla nykyisin. Mopoautoille laskettu riski perustuu poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien tilastoon, jossa mopoautoille ei ole omaa ajoneuvoluokkaa, vaan ne tilastoidaan ”muu moottoriajoneuvo”-luokkaan. Laskelmassa on tehty oletus, että kolme neljästä näin tilastoidusta tapauksesta nuorten kuljettamina olisi mopoautoja. Pelkästään tässä tehdään laskennalliseen riskiin huomattava (n 25 %) virhe, sillä käytännössä kaikissa tai lähes kaikissa ”muu moottoriajoneuvo”-tapauksissa on nuorten kuljettajien osalta kyse mopoautosta.

Perustelua sille, että rajoitetun henkilöauton riski on pienempi kuin mopoauton, on pidetty itsestään selvyytenä ”mm. korirakenteen vuoksi”. Huomiotta on jätetty mm. henkilöautojen huomattavan paljon suurempi kiihtyvyys, tai se, että nopeusrajoittimen ohittamisen seurauksena huippunopeus on jotain muuta kuin mopoauton huippunopeus edes hyvin viritettynä. Kokonaan huomiotta on jätetty myös todennäköinen muutos matkustajien määrässä. Kun mopoilussa useimmiten ajetaan yksin – henkilövahingoissa matkustajien henkilövahinkojen suhde kuljettajien henkilövahinkoihin vuonna 2017 oli 0,08 matkustajaa yhtä kuljettajaa kohden. Mopoautojen vahingoissa puolestaan vastaava suhde oli kymmenkertainen, eli 0,82 matkustajan henkilövahinkoa yhtä kuljettajan henkilövahinkoa kohden. Mopoautoissa sallittu matkustajamäärä on yksi, mutta usean matkustajan kyydissäolo vahinkotilanteessa ei ollut erityisen harvinainen. Nyt ehdotuksessa ei ole mitenkään rajoitettu matkustajamäärä kevytautolle. Tyypillisesti henkilöautossa sallittu matkustajamäärä on kuljettajan lisäksi kolme tai neljä henkilöä - 1,5 tonnin omamassarajoitukseen löytyy jopa 7-hengen ajoneuvoja. Nuorille kuljettajille tulisi siten usean matkustajan kyyditseminen luvalliseksi – puhumattakaan sitten tilanteista, jossa edelleen sallittua määrää ylitettäisiin. Tämä muutos siten ainakin osittain kumoaa ”korirakenteen” tuomaa turvallisuuden paranemista – kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta saattaa olla jopa merkityksellisempi tekijä. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet tapahtuvat usein joko törmäyksissä raskaan ajoneuvon kanssa tai kohtaamisonnettomuuksissa, jolloin uhrien määrä kevyemmässä ajoneuvossa riippuu pitkälti siitä, onko ajoneuvossa yksi, kaksi vai viisi ihmistä.

Suurin merkitys laskelman turvallisuusvaikutukselle on kuitenkin riskierolla, joka laskelmassa on määritetty nopeusrajoitetun henkilöauton ja mopon välille – se on määritetty kuusinkertaiseksi riskieroksi. Nimenomaan sillä päästään edellä mainittuun turvallisuusarvioon, jossa kaikissa skenaarioissa turvallisuus paranee, kunhan rajoitetulla henkilöautolla korvataan mopoja, eikä niinkään mopoautoja.

Kevytautojen liikenteeseen tulon nuorten kuljettajien ajamana aiheuttama turvallisuusriski muille osapuolille on ehdotuksessa arvioitu vähäiseksi ja lähinnä vain jalankulkijoihin kohdistuvaksi. Kuitenkin viimeisen kolmen vuoden aikana tapahtuneissa 15–7-vuotiaiden ajamissa mopoauto-onnettomuuksissa, joissa on ollut 185 kyseisen ikäistä mopoautokuljettajaa, on henkilövahinkoja koitunut 64:lle muulle kuin mopoauton kuljettajalle tai matkustajalle. Toisin sanoen yhtä mopoauto-osallista kohden muiden tienkäyttäjien henkilövahinkoja on 0,35 kpl. Tämä suhdeluku varmuudella kasvaa, kun mopoautojen tai mopojen tilalla on mitoiltaan ja massaltaan suurempi kevytauto. Joten tämänkin huomiointi alentaisi selkeästi tehtyä turvallisuusvaikutuksen arviota.

Yhteenvetona turvallisuusarviosta voidaan todeta, että sillä on ansionsa, mutta siinä on päädytty hyvin karkeaan yksinkertaistukseen. Laskelmassa on liikenneturvallisuuteen vaikuttavia hyvin

monimutkaisia riippuvuussuhteita yksinkertaistettu yhden muuttujan (kevytautojen määrä) malliksi, johon on tehty erittäin vahvat ja kiinteät oletukset eri ajoneuvoryhmien välisistä riskeistä, ja oletettu niiden pätevän vakionomaisesti myös liikenteellisesti hyvin toisenlaisessa tilanteessa.

Kevytautojen vaikutukset liikenteen sujuvuuteen ja tämän seuraukset turvallisuuteen

Hallituksen esitystä varten kevytautojen vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen on arvioitu suoritettujen simulaatioiden avulla. Niissä testattiin vaikutuksia liikennevirtaan eri skenaarioissa ja erikseen kevytautoille mahdolliseksi ajatelluilla 45 km/h ja 60 km/h enimmäisnopeuksilla. Luonnollisesti laskennallisesti 60 km/h enimmäisnopeus vaikuttaisi vähemmän liikennevirtaan kuin 45 km/h. Kaikissa vaihtoehdoissa kuitenkin kevytautojen vaikutus liikennevirran sujuvuuteen on heikentävä.

Maanteillä ajettaessa kumpikin simuloinneissa testattu enimmäisnopeus on reilusti alle maanteiden raskaan liikenteen nopeuksien, joten ohitusten määrä lisääntyy merkittävästi. Esimerkiksi raskaalla moduuliyhdistelmällä on aivan eri tilanne ohittaa 45 km/h kuin 60 km/h kulkeva hidas ajoneuvo. On oletettavaa, että lähitulevaisuudessa yhdistelmien sallitut pituudet kasvavat entisestään, kun nykyisin vain poikkeusluvalla kokeiluissa käytettyjen HCT-yhdistelmien mitat tullevat lainsäädäntöön sallituiksi enimmäismitoiksi. Silloin nykyinen 25,25 metrin enimmäismitta nousee todennäköisesti 34,5 metriin. Myös puoliperävaunuyhdistelmien ja kuorma-autojen enimmäismitat nousevat ministeriön lausunnolla olleen ehdotusluonnoksen mukaan. Entistä pidemmillä yhdistelmillä ohittaminen muuttuu entistä vaikeammaksi ja pitkäkestoisemmaksi.

Ohittaminen, erityisesti raskaalla yhdistelmällä ohittaminen, muodostaa aina riskitilanteen liikenteessä, jos ohittamiseen joudutaan käyttämään vastaantulevien kaistaa. Suomessa tämä on tilanne ohituksissa jopa suurimmalla osalla päätieverkkoakin. Ei ole mitään mahdollisuutta arvioida, mikä tulee olemaan määrän kasvu sellaisille riskiohituksille, joissa raskaan yhdistelmän tai ajoneuvon kuljettaja aikataulu- ja ajo- ja lepoaikapaineineen lähtee harkitsemattomaan ohitusyritykseen maantiellä edessä liikennevirtaa selvästi hitaammin kulkevan ajoneuvon perästä.

Jo nykyisellään mopoautot ovat liikenteessä voimakkaasti ärsyyntymistä aiheuttava tienkäyttäjäryhmä. Tämä on näkynyt selvästi esimerkiksi Liikenneturvan kyselyissä kuin julkisissa keskusteluissakin. Mopoautoihin liittyvä ärsyttävyys johtuu suurelta osin niiden aiheuttamasta ohitustarpeesta ja ohittamisen vaikeudesta maanteillä. Tämä tilanne ei muutu, jos mopoautojen tilalle tulevat kevytautot, vaan ongelma kasvaa hitaiden ja vaikeasti ohitettavien ajoneuvojen määrän kasvaessa liikennevirrassa. Seuraukseksi on ennustettavissa, että maanteillä erityisesti ohitukseen liittyvien kohtaamisonnettomuuksien lukumäärä kasvaa. Onnettomuustyyppinä kyse on yleensä erittäin vakaviin henkilövahinkoihin johtavista onnettomuuksista.

Esityksen ehdotukset nopeusrajoituksesta, ajokortista ja teknisistä vaatimuksista

Esityksessä ehdotetaan, että uuden ajoneuvoryhmän suurin sallittu nopeus olisi rajoitettu 45 km/h:iin, vaikka simulaatioissa 60 km/h enimmäisnopeuden todettiin aiheuttavan vähemmän haittavaikutuksia liikenteen sujuvuuteen. Liikenneturva pitää ehdottoman tärkeänä, että enimmäisnopeus säädetään ehdotuksen mukaisena. Korkeampi nopeusrajoitus varmuudella lisäisi onnettomuuksien lukumäärää varsinkin taajamissa, ja pahentaisi seurauksia sekä ajoneuvon kuljettajille ja matkustajille että erityisesti vastapuolena oleville tienkäyttäjille. Suurin riski koituisi luonnollisesti suojaamattomille tienkäyttäjille.

Käsittääksemme 45 km/h enimmäisnopeus on myös ajokorttidirektiivin perusteella suurin mahdollinen enimmäisnopeus AM-korttiluokan ajoneuvoille. Tosin AM-luokka on tarkoitettu kyseiseen enimmäisnopeuteen sidotuille L-luokan ajoneuvoille, kun taas ehdotuksessa uusi ajoneuvoryhmä sijoittuisi T-luokkaan. Muistutamme myös, että ajokorttidirektiivin mukainen vähimmäisikä AM-luokan kortille on 16 vuotta, jota kuitenkin on kansallisesti mahdollista alentaa

enintään 14 vuoteen. Suomen 15 vuoden ikäraja on siten jo vähimmäisiän suhteen kansallisella päätöksellä alempi kuin mitä direktiivi varsinaisesti säätää.

Ajokorttilain alemman tason säädökset ovat vastikään säädetty ja tulleet voimaan ajokorttilain muutoksen yhteydessä 1.7.2018. Käytännössä täyttä varmuutta ei vielä ole voimaan tulleen ajokorttilain muutoksen kaikista seurauksista. Nuorelle 15-vuotiaalle AM-kortti on ensimmäinen ajokortti, joten pakollisena koulutuksena on ns. ensimmäisen ajokortin suorittamiseen liittyvä teoriakoulutus. Pakollista ajo-opetusta ei enää jatkossa AM-luokan ajokorttiin ole. Toimivaltaisten viranomaisten velvollisuus on seurata, että AM-kortin tutkinto tuottaa jatkossa osaavia ja vastuullisia kuljettajia.

Yksi ongelma voi tulla myös siitä, jos AM-kortin tutkinto suoritetaan mopoautolla, joka yleensä on automaattivaihteinen. Henkilöautot, varsinkin pienen kokoluokan autot, ovat Suomessa yleensä manuaalisella vaihteistolla. Siten myös niistä muutetut T1-luokan kevytautot olisivat suurelta osin manuaaleja. Tämä asia olisi siten syytä huomioida myös ajokorttiasetuksen 3 §:ssä, jossa on säädetty, että rajoitus vain automaattivaihteisen ajoneuvon kuljettamisesta ei koske AM-luokan kevyen nelipyörän ajo-oikeutta.

Ehdotuksen mukaan T1-luokan ajoneuvoksi voitaisiin muuttaa henkilöauto, joka on otettu käyttöön vuoden 2014 jälkeen. Myöhemminkin muutettava auto saisi olla enintään kymmenen vuotta vanha. Eli kevytautoksi muutetun ajoneuvon tultua 10-11 vuoden ikään (käyttöönottovuoden päättymisestä kulunut kymmenen vuotta) kevytauto lakkaisi olemasta kevytauto. Hieman nurinkuriselta kuulostaa malli, että kun ajoneuvo ei enää iän puolesta ole riittävän turvallinen 45 km/h:n nopeuteen rajoitetuksi ajoneuvoksi, niin se kuitenkin kelpaa turvallisesti liikenteeseen ilman rajoitinta.

Ehdotuksen ajoneuvon ikävaatimuksella tavoitellaan sitä, että autossa olisi uudehkojen autojen vähimmäisvaatimuksena oleva turvatekniikka. Vuoden 2014 aikana uusien henkilöautojen ns. yleisen turvallisuusasetuksen mukaiset vaatimukset olivat tulleet pakollisiksi. Tämän jälkeen ei henkilöautoihin ole tullut merkittäviä uusia turvallisuusvaatimuksia tyyppihyväksyntävaatimuksiksi. Komission on juuri antanut ehdotukset mm. yleisen turvallisuusasetuksen uudistamiseksi, jolloin uusia merkittäviä vaatimuksia olisi tulossa mahdollisesti 2020-luvun alkupuolella. Teknisten vaatimusten sitominen pelkästään käyttöönottovuoteen, ja siten, että ajoneuvoluokan hyväksyntä päättyy kymmenen vuoden ikään, on lisäksi erittäin poikkeuksellinen ja jossain määrin kyseenalainen menettely. Tasapuolisempi menettely olisi se, että muutettavaksi kelpaavalle henkilöautolle olisi selkeät tekniset vaatimukset. Lisäksi tulisi huomioida, että myös muu ajoneuvotekninen vaatimustaso, kuin se, mikä muutostilanteessa edellytetään, säilyy henkilöauton vaatimusten mukaisena koko sen ajan, mitä ajoneuvo on rekisteröitynä T-luokan ajoneuvoksi. Ehdotuksessa ei esimerkiksi ole ilmaistu, minkä ajoneuvoluokan mukaan määräaikaiskatsastukset tulisivat tapahtumaan – T-luokan ajoneuvoissa ei ole katsastusvelvollisuutta, muuta kuin luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävien ajoneuvojen osalta.

Henkilöauton iän ja nopeudenrajoittimen lisäksi kolmas ehto muutokselle olisi henkilöauton omamassa, joka saisi ehdotuksen mukaan olla enintään 1500 kg. Rajoitus ei koskisi sähköajoneuvoja, mutta ei ota kantaa esimerkiksi hybrideihin tai muihin vaihtoehtoisiin polttoaineisiin.

Omamassarajoitus 1500 kg on korkea, kolmikertainen mopoautoon verrattuna, ja sallisi siten muutettavaksi hyvinkin laajan kirjon henkilöautoja, jopa niin, että termi ”kevytauto” ei välttämättä kovin hyvin kuvaa ehdotettua uutta ajoneuvoryhmää. Rajoittamalla omamassa esimerkiksi 1100 kg:aan, voitaisiin olla lähempänä kevytauto käsitettä, ja silti jäisi vielä runsas määrä automalleja vaihtoehdoiksi eri merkeistä. Massalla on merkitystä erityisesti toisten osapuolten

turvallisuuden kannalta, sillä onnettomuustilanteessa liike-energian määrä on suoraan verrannollinen törmäävän ajoneuvon massaan.

Liikenneturvan lausunto

Liikenneturva pitää tärkeänä, että nuorten liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan. Edellä esitetty tilastotarkastelu osoittaa sille selvän tarpeen. Alun perin ajatus nopeudeltaan rajoitettujen henkilöautojen sallimiseksi nuorten käyttöön lähti siitä, että mopoautot koetaan erityisen turvattomiksi. Ehdotuksen laskelma kuitenkin osoittaa, että turvallisuushyöty tulisi suurelta osin siitä, että nuorten mopoilua korvautuisi nopeudeltaan rajoitetuilla henkilöautoilla.

Liikenneturva suhtautuu ehdotukseen toisaalta varauksella, mutta tavoitteen osalta lähtökohtaisesti myönteisesti. Varauksellisuus johtuu ehdotuksen turvallisuusarvion puutteista ja liiallisesta yksinkertaistamisesta.

Turvallisuuden kannalta tärkein kysymys on toteutuva enimmäisnopeus. Ensinnäkin on tärkeätä valita sallituksi enimmäisnopeudeksi ehdotuksen mukaisesti 45 km/h, jolloin se on yhtenevä mopoautojen ja mopojen kanssa. Lisäksi se on silloin sopusoinnussa ajokorttidirektiivissä AM-ajokorttiluokalle esitettyjen periaatteiden kanssa. Toiseksi nopeudenrajoittimelle säädettävien teknisten vaatimusten tulee olla sellaiset, että rajoitin toimii luotettavasti ja sen ohittaminen tai manipulointi on mahdollisimman hyvin estetty, ja että sen kiertäminen on helposti valvottavissa.

Näyttäisi siltä, että rajoittimen kiertämisen seurauksena voisi tulla syyllistyminen rikoslain 10 §:n kulkuneuvon kuljettamiseen ajo-oikeudetta, josta ajokorttilain mukainen ajokorttiseuraamus on vähintään yksi ja enintään kuusi kuukautta kestävä ajokielto. Liikenneturvan ehdottaa, että ajokiellon vähimmäismäärää nostettaisiin, mikäli kevytauton rajoittimen toimintaa on muutettu siten, että ajoneuvoa ei enää voi pitää kevytautona.

Liikenneturva ehdottaa vakavasti harkittavaksi sallitun matkustajamäärän rajoittamista mopoauton tasolle, eli enintään yhteen matkustajaan. Erityisesti nuorten kuljettajien kohdalla usean matkustajan tilanteessa sosiaalinen paine vaikuttaa haittaavasti ajokäyttäytymiseen.

Teknisten vaatimusten osalta Liikenneturva ehdottaa vielä harkintaa tarkempien vaatimusten laatimisesta kategorisen ajoneuvon käyttöönottovuoteen perustuvan vaatimuksen sijaan. Myös ajoneuvon massaan liittyviä vaatimuksia on vielä syytä harkita.

Ehdotuksen mukaan muutos tulisi voimaan 1.11.2019. Muutos edellyttänee lainsäädäntöön lisäksi joitakin ehdotuksessa mainitsemattomia muutoksia (esimerkiksi talvirenkaiden käyttö), joista jatkossa säädetään tieliikennelaissa. Liikenneturva ehdottaakin, että voimaantulo olisi yhtä aikaa uuden tieliikennelain kanssa 1.6.2020, ja muutokset tehtäisiin suoraan uuteen tieliikennelakiin.

LIIKENNETURVA

Juha Valtonen
tutkimuspäällikkö