

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta / kevytautot

LVM/135/03/2018

LIKENNETURVAN LAUSUNTO

Ehdotuksen tavoitteena on parantaa nuorten, 15–17-vuotiaiden, kuljettajien liikenneturvallisuuksia. 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.

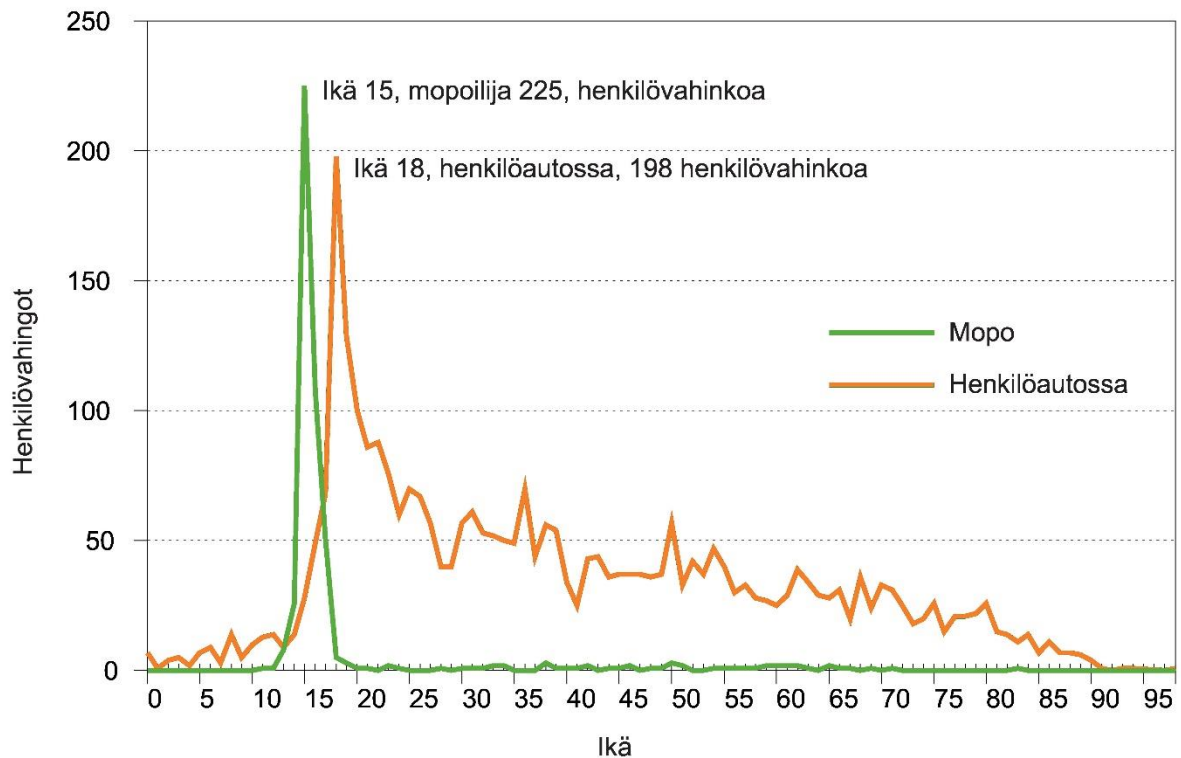
Uusi ajoneuvoryhmä tulisi rekisteröinnin ajoneuvoluokituksessa T-luokkaan, joka on pääosin maa- ja metsätalouskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen luokka. T-luokasta on yhteisötasolla säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (N:o 167/2013). Menettely olisi ainutlaatuinen EU-alueella. Liikenneturva ei ota kantaa ehdotuksen yhteensopivuuteen yhteisölaainsäädännön kanssa, vaan luotamme siihen, että asiasta on huolehdittu esityksen valmistelun yhteydessä.

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 huomattavan ”piikin” henkilövahinkojen lukumäärään. 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.



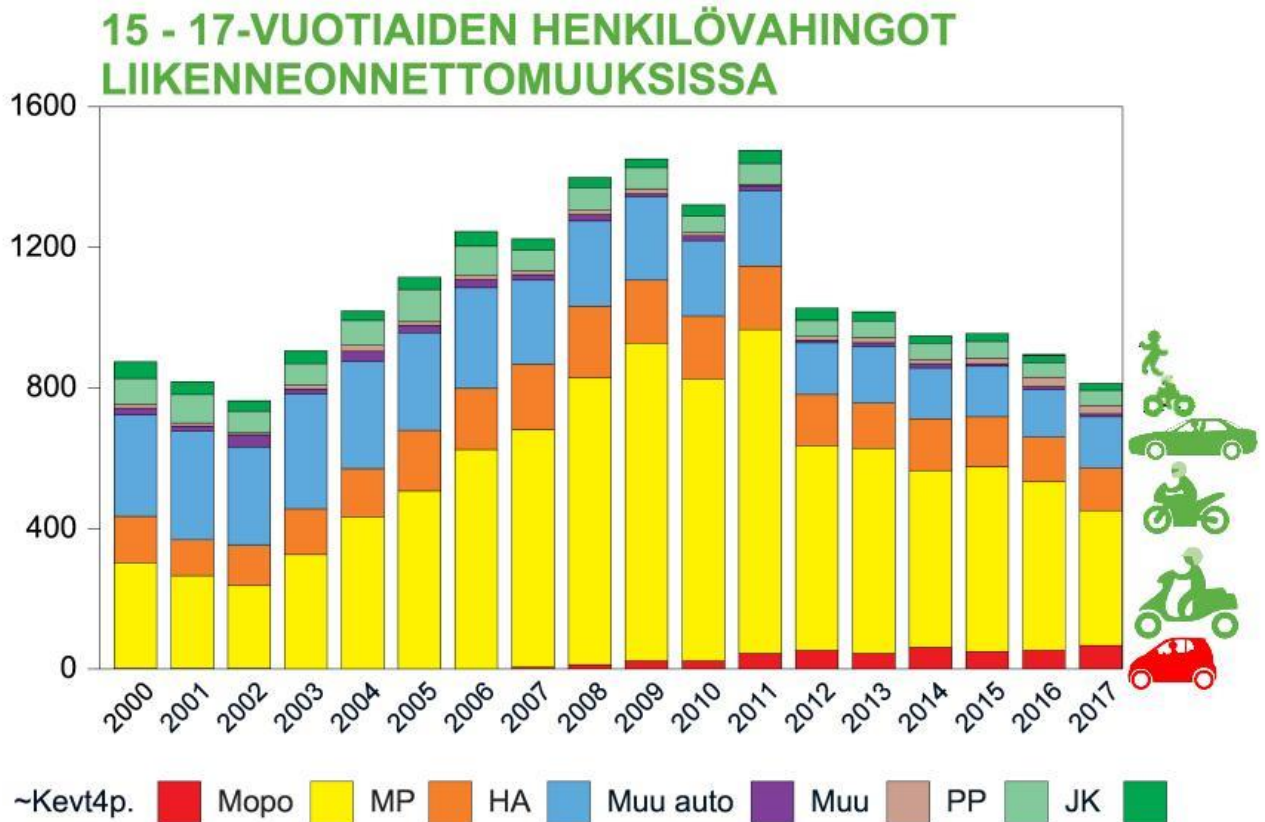
Kuva 1. Henkilöautoilijoiden ja mopoilijoiden henkilövahingot iän mukaan vuonna 2017

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.

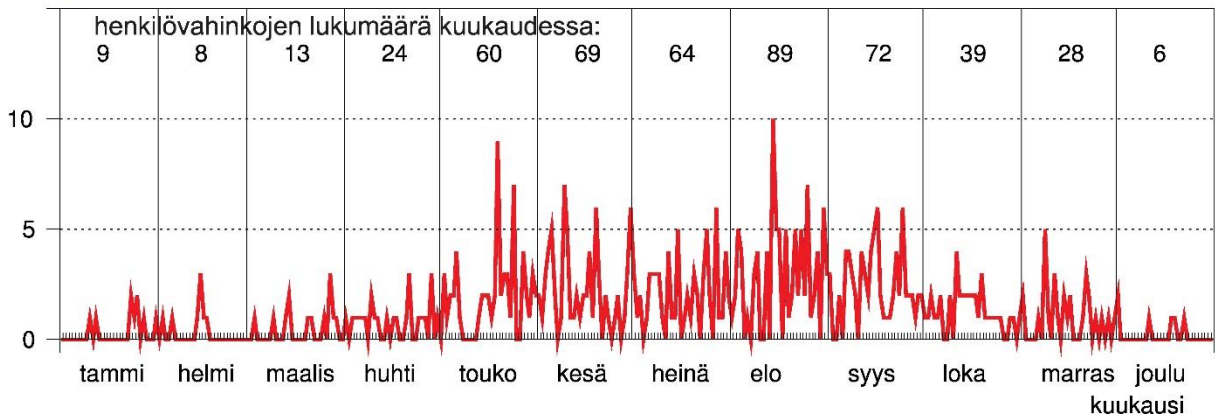


Kuva 2 Vuosittain tapahtuneet 15-17-vuotiaiden henkilövahingot tienkäyttäjärühmän mukaan.

Lähde: Tilastokeskus; tieliikenneonnettomuudet, vuosi 2017 ennakkotieto

Kun kuvan 2 nuorten henkilövahinkojen jakautumista tarkastellaan tienkäyttäjärühmittäin, tulee huomioida, että mopoilun henkilövahingot painottuvat vahvasti kesäkuukausiin. Sama koskee luonnollisesti myös kevytmootoripyörillä 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).

Mopoiilijoiden henkilövahinkojen lukumäärä päivittäin vuonna 2017



Kuva 3 Mopoiilijoiden henkilövahinkojen jakautuminen päivittäin vuonna 2017

Lähde: Tilastokeskus; tieliikenneonnettomuudet, vuosi 2017 ennakkotieto

Esityksen arvio liikenneturvallisuusvaikutuksista

Esitysluonnoksessa on ansiokkaasti pyritty arvioimaan ehdotuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia. Valitettavasti esityksen taustana ollut Trafin selvitys julkaistiin myöhään esityksen jo ollessa lausunnolla, joten niihin perehtymiseen jäi niukasti aikaa.

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 nyt lausunnolla olevasta ehdotuksesta. Tämän vuoksi ehdotuksessa 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 ajoneuvoluokkaa, olisi siirtymä mopoautoilijoista 100 %, mopoiilijoista 35 % ja motorisoimattomista nuorista 5 %. Eri skenaarioiden lopputulemana on se, että mitä enemmän kevytautoja tulisi, sitä suurempi olisi turvallisuusvaikutus.

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 tienkäyttäjärühmistä voi siten olla hyvinkin erilainen kuin on laskelmoitu – laskelmaan vaikuttaa merkittävästi, jos siirtymä onkin pienempi mopoiilijoista 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 selvyytensä ”mm. korirakenteen vuoksi”. Huomiotta on jätetty mm. henkilöautojen huomattavan paljon suurempi kiihtyvyyttä, 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 harvinaisen. Nyt lausunnolla olleessa luonnoksessa ei ole mitenkään rajoitettu matkustajamäärä ehdotetulle 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 ajamisessa 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.

Esityksen ehdotukset nopeusrajoituksesta, ajokortista ja teknisistä vaatimuksista

Esityksessä ehdotetaan, että uuden ajoneuvoryhmän suurin sallittu nopeus olisi rajoitettu 45 km/h:iin. Esillä on ollut myös vaihtoehto, että enimmäisnopeus olisi 60 km/h. Aempaa nopeusrajoitusta on perusteltu liikenneturvallisuuksella. Korkeampaa nopeusrajoitusta kannattavat perustelevat ehdotusta liikenteen sujuvuudella. Liikenneturva pitää ehdottoman tärkeänä, että enimmäisnopeus säädetään ehdotuksen mukaisena. Korkeampi nopeusrajoitus varmuudella lisäisi onnettomuuksien lukumäärää ja pahentaisi seurauksia sekä ajoneuvon kuljettajille ja matkustajille että erityisesti vastapuolena oleville tienkäyttäjille. Suurin riski koituisi luonnollisesti suojaamattomille tienkäyttäjille. Suurempi enimmäisnopeus simuloinnin mukaan vähentäisi ohitustarvetta, mutta toisaalta tekisi ohituksen esimerkiksi raskaille ajoneuvoille vieläkin vaikeammaksi johtuen ohituksen käytettävän nopeuseron pienenemisestä. Tämän vaikutuksen turvallisuusarviota on hyvin vaikea tehdä. Sen sijaan siinä on kuitenkin helposti nähtävissä suuri riski erittäin vakaville onnettomuuksille, kun täydessä lastissa oleva raskas, jatkossa myös entistä pidempi, yhdistelmä yrittää kapeilla pääteillä lähteä ohittamaan mitä tahansa hidasta ajoneuvoa.

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 säätelee.

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 mopopuolalla, 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 T-luokan ajoneuvoksi voitaisiin muuttaa henkilöauto, joka on otettu käyttöön vuoden 2014 jälkeen. Myöhemminkin muutettava auto saisi olla enintään kymmenen vuotta vanha. Pelkästään ehdotetun lakitekstin perusteella jää epäselväksi, koskeeko vaatimus vain muutoshetkeä vai myös muutetun ajoneuvon ikää käytössä. Kuulemistilaisuuden perusteella kyse on jälkimmäisestä, eli kevytautoksi muutetun ajoneuvon tultua 10-11 vuoden ikään (käyttöönotovuoden 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 määräaikaikatsastukset 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 vaihtoehtoihin 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 vaihtoehtoiksi 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. Turvallisuusarviota onkin syytä tarkentaa ja laajentaa monipuolisemmaksi liikenneturvallisuuden kokonaisvaikutuksen arvioksi.

Turvallisuuden kannalta tärkein kysymys on toteutuva enimmäisnopeus. Ensinnäkin on tärkeää 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. Kolmanneksi sanktiot ja sanktioperusteet ajoneuvon teknisten vaatimusten rikkomisesta, erityisesti nopeudenrajoittimen toiminnan osalta, on syytä valmistella huolellisesti jo ehdotusvaiheessa ja noudattaa niissä riittävän tiukkaa linjaa.

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.

Samassa yhteydessä Liikenneturva ehdottaa harkittavaksi muita alaikäisiin kuljettajiin kohdistuvia vaatimuksia. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi alennettu promilleraja (esimerkiksi 0,2) rattijuopumukseen, rattijuopumuksesta ajokiellon jatkuminen täysikäisyyteen asti, sekä tiukempi menettely alkoholin hallussapidon suhteen liikuttaessa alaikäisen kuljettamalla ajoneuvolla. Kyseeseen voisi tulla amerikkalaistyyppinen ”open container”-rajoitus. Tällainen vaatimus olisi linjassa nykyisen alkoholilainsäädännön kanssa.

Ehdotuksen mukaan muutos tulisi voimaan 1.11.2019. Muutos edellyttänee lainsäädäntöön lisäksi joitakin ehdotuksessa mainitsemattomia muutoksia (esimerkiksi talvirenkaiden käyttö), joista ainakin jatkossa säädetään tieliikennelaissa. Samoin ehdotuksen toteutuessa saattaa tulla tarpeita rajoittaa hitaiden ajoneuvojen liikkumista joillakin tieosilla. Tätä varten uuteen tieliikennelakiin tulee ”sallittu vähimmäisnopeus”-liikennemerkki. Näin ollen muutos tulisi saattaa voimaan aikaisintaan uuden tieliikennelain voimaantulon yhteydessä.

LIKENNETURVA

Juha Valtonen
Tutkimuspäällikkö