



Kevytautojen koeajotapahtuma Nokian renkaiden testiradalla 9.10.2018

Kevytautoja esitetään nuorten käyttöön 1.11.2019 alkaen

Kevytautoja koskevasta lainsäädännöstä annettiin lokakuun alussa hallituksen esitys. Esityksen tavoitteena on parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta tarjoamalla 15-17 vuotiaiden käyttöön nopeusrajoitettu henkilöauto, kevytauto. Kevytauto tarjoaisi rakenteeltaan modernin ja turvallisen vaihtoehdon mopoautoille nuorten liikkumisen tukemiseksi Suomen erityisolosuhteissa.

Ehdotuksessa luotaisiin uusi T-luokan ajoneuvoryhmä, joka muutokatsastetaan tavallisesta M1-luokan henkilöautosta. Kevytautoja koskisivat samat turvallisuus- ja ympäristömääräykset kuin henkilöautoja, ja niitä myös verotettaisiin samalla tavalla. Muutokatsastuksessa tarkastettaisiin, että kevytauto täyttää sitä koskevat vaatimukset muun muassa ajoneuvon ikää, nopeuden rajoittamista ja omamassaa koskien.

Kevytauton saisi muuttaa henkilöautosta, joka on otettu käyttöön vuoden 2014 jälkeen. Kun kevytautoksi rekisteröity ajoneuvo saavuttaa 10 vuoden iän, se tulisi muutokatsastaa takaisin M1-luokkaan. Kevytauton suurimmaksi sallituksi omamassaksi on ehdotettu 1500 kilogrammaa. Rajoituksen myötä kevytautoiksi sallittaisiin pääasiassa A-, B- ja C-segmenttien autoja. Painorajoitus ei kuitenkaan koskisi sähköautoja, sillä ne rajautuisivat painavien akustojensa vuoksi muutoin pois kevytautomahdollisuuden piiristä.

Kevytautojen suurin sallittu rakenteellinen nopeus esitetään rajoitettavaksi 45 kilometriin tunnissa. Valmistelussa on pohdittu myös korkeampaa, 60 km/h rajoitusta. Ylempää rajaa puoltaisi vähäisempi vaikutus liikenteen sujuvuuteen, kun taas alemman nopeuden ratkaisevana etuna on nähty parempi liikenneturvallisuus.

Ehdotuksen mukaan kevytautoa saisi ajaa AM-luokan ajokortilla aivan kuten tällä hetkellä mopoautoa. Näin ollen kevytautoa koskisivat samat teoria- ja ajokoevaatimukset kuin mopoautoa.

Ehdotus sisältää myös tarvittavat, lähinnä tekniset muutokset ajoneuvolakiin, ajokorttilakiin, tieliikennelakiin, ajoneuvoverolakiin, autoverolakiin, polttoaineen maksusta annettuun lakiin, arvonnisäverolakiin sekä rikoslakiin.

Turvallinen ja kustannustehokas vaihtoehto

Nykyaikaisissa henkilöautoissa on runsaasti pakollisia turvallisuusvarusteita, kuten ABS-jarrut, ESC-ajonvakautusjärjestelmä, turvatyynyjä ja jalankulkijaa törmäystilanteessa suojaavia rakenteita ja muotoja. Pelkästään ESC:n on arvioitu vähentävän yksittäisonnettomuuksia jopa 50 prosenttia ja auton hallinnan menetyksestä johtuneita onnettomuuksia noin 40 prosenttia. Lisäksi pienissäkin henkilöautoissa on yleistynyt automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä, joka vähentää eurooppalaisten onnettomuustutkimuslaitosten mukaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vakavaan loukkaantumiseen tai kuolemaan johtavia onnettomuuksia 30-55 %. Vuonna 2018 markkinoilla olevista A- ja B-segmentin automalleista noin 40 prosentissa oli vakiovarusteena hätäjarrutusjärjestelmä tai muita edistyneitä kuljettajaa avustavia turvalaitteita.

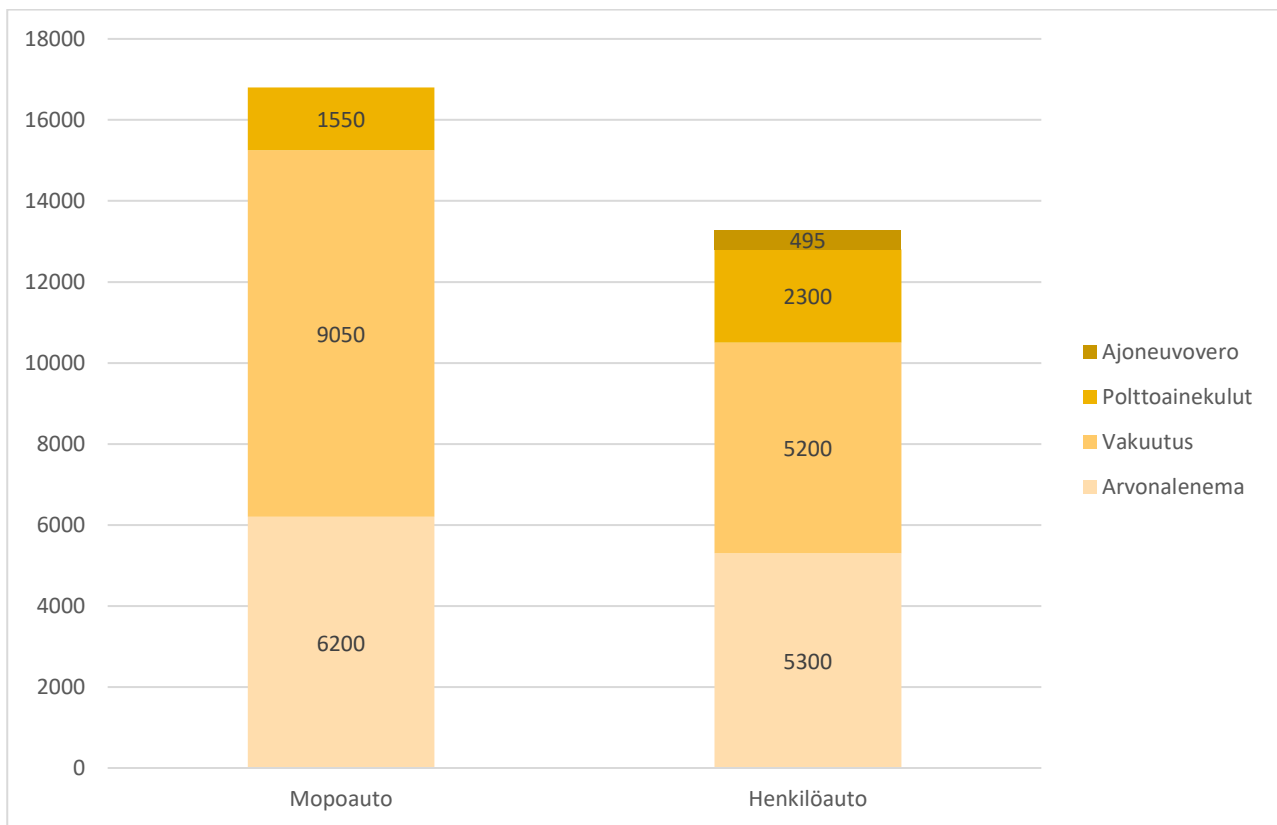
Mopoautoista vastaavia turvavarusteita ei löydy. Toisin kuin henkilöautoilta, mopoautoilta ei myöskään edellytetä törmäystestejä, eikä niihin ole rajoitetun massansa takia mahdollistakaan rakentaa riittävää suojausta törmäystilanteita varten. Mopoautoissa kuljettajaa suojaavat vain muovikori ja putkirunko, joiden

antama turva törmäystilanteessa on vain nimellinen verrattuna nykyaikaisen pienenkin henkilöauton törmäysturvallisuuteen. Lisätietoja turvallisuusnäkökulmista on koottu erilliseen [esitykseen](#).

Jalankulkijaturvallisuuden kannalta taas olennaista on, että henkilöautojen kolaritestiin kuuluu myös jalankulkijaturvallisuuden testaus. Jalankulkijoiden turvallisuuden huomioiminen on nykypäivänä yksi johtavista autojen keulan muotojen suunnitteluun vaikuttavista tekijöistä.

Nopeudenrajoitin on laitteena varsin yksinkertainen ja edullinen, ja sen asennus onnistuu lähes kaikkiin nykyaikaisiin henkilöautoihin. Laitteiston kokonaiskustannus asennuksineen on kevytauton omistajalle noin 300-400 euroa. Laitteen tarkemmista teknisistä vaatimuksista ja hyväksynnöistä säädetäisiin Trafain määräyksellä. Rajoittimen asianmukainen toiminta tarkistettaisiin katsastuksen yhteydessä.

Mopoauto ja esimerkiksi A- tai B-segmentin henkilöauto vastaavat toisiaan noin 10 000–17 000 euron ostohinnallaan. Kevytauton merkittävä etu on kuitenkin se, että sen voi aina muuntaa takaisin henkilöautoksi nuoren saadessa henkilöauton ajo-oikeuden, tai esimerkiksi myyntiä varten. Kevytautoa ei myöskään välttämättä tarvitse hankkia erikseen, vaan sen voi muuntaa perheen jo omistamasta ajoneuvosta. Pieni henkilöauto lisäksi säilyttää arvonsa mopoautoa paremmin.



Kuva 1: Mopoauton ja nopeusrajoitetun henkilöauton kustannusvertailu kolmen vuoden käyttöajalta. Laskelmassa vuosittainen ajomäärä on 12 000 kilometriä. Mopoauton polttoaineena diesel, henkilöauton bensiini. Vakuutushinnat on määritetty keskiarvona 15–17-vuotiaalle mopoauton kuljettajalle sekä 18-vuotiaalle henkilöauton kuljettajalle. Mopoautosta ei tarvitse maksaa vuosittaista ajoneuvoveroa eikä dieselveroa.

Koeajotapahtuma

Autotuojat ja -teollisuus ry järjesti Nokian Renkaiden testiradalla kevytautojen koeajo- ja esittelytilaisuuden. Kokeiltavana oli yksitoista nopeudenrajoittimella varustettua henkilöautoa, jotka soveltuvat valmisteltavana olevaan uuteen kevytautoluokkaan. Paikalle oli kutsuttu lähes 100 nuorta

pirkanmaalaista toisen asteen opiskelijaa, jotka pääsivät autokouluopettajien valvonnassa koeajamaan kevytautoja.

Koeajojen ohessa järjestettiin myös demonstraatioita uusien autojen aktiivisten turvallisuusvarusteiden toiminnasta käytännössä, sekä renkaiden urasyvyyden vaikutuksesta auton vesiliirtoherkkyyteen. Samaan aikaan käynnissä olleilla rasteilla valmistajan ja maahantuojiin edustajat esittelivät nopeusrajoittimien toimintaa ja suojausta käytännössä.

Tilaisuuden avasi Autotuoajat ja -teollisuus ry:n toimitusjohtaja Tero Kallio, joka kertoi kattavasti kevytautoista turvallisempana vaihtoehtona nuorten itsenäiseen liikkumiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön johtava asiantuntija Erik Asplund kertoi kevytautoja koskevan lainsäädäntöuudistuksen vaiheista ja sisällöstä, erityisesti lokakuun alussa annetusta hallituksen esityksestä. Tapio Koisaari, Onnettomuustietoinstituutin yhteyspäällikkö, arvioi puheenvuorossaan uusissa autoissa yleistyneiden turvavarusteiden positiivista vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Lopuksi koeajoille puitteet tarjonneen Nokian renkaiden SRA Manager Jarmo Sunnari kertoi nykyaikaisille renkailla asetetuista vaatimuksista ja renkaiden ominaisuuksia kuvaavista rengasmerkinnöistä.