



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n tiedote

Nopeusrajoitettu henkilöauto sopisi vaihtoehdoksi mopoautolle

Julkaistu: 13.07.2017, 11:30

Torstaina 13.7. Länsi-Suomen pelastusharjoitusalueella järjestetty koeajotilaisuus tarjosi mahdollisuuden mopoauton ja nopeusrajoitetun henkilöauton vertailuun.

Liikenne- ja viestintäministeriö kertoi maanantaina aloittavansa yhdessä Trafinit kanssa selvityksen, jossa kartoitetaan, voisiko mopoauton rinnalle tarjota nopeudeltaan rajoitetun henkilöauton.

Mopoautojen kolariturvallisuus on henkilöautoja heikompi

Mopoautot ovat suosittuja nuorten keskuudessa. Mopoautojen kolariturvallisuutta ei ole mahdollista nostaa henkilöautojen tasolle, sillä mopoautojen kuormittamaton massa saa olla enintään 350 kilogrammaa.

Onnettomuustietoinstituutin (OTI) tilastojen mukaan vuonna 2011–2015 liikennevakuutuksesta korvatuissa mopoautovahingoissa vammautui 1 229 ja kuoli 4 henkilöä. Kuvaavaa on, että mopoautojen ja henkilöautojen välisissä onnettomuuksissa kaikki neljä kuolonuhria ja 72 prosenttia vammautuneista oli mopoautossa joko kuljettajana tai matkustajana. Vastaavasti vammautuneista vain 14 prosenttia oli henkilöautossa. Mopoautojen kuljettajat ja matkustajat ovat suhteellisesti muuta liikennettä alttiimpia henkilövahingoille.

Euro NCAP -törmäystesteissä uudetkin mopoautot ovat menestyneet heikosti. Huonoimmista tapauksista esimerkiksi turvavöiden kiinnityspisteet ovat pettäneet eikä turvatyynyn täyttymispaine ole riittänyt, jolloin kuljettajan pää on osunut ohjauspyörään. Heikomman kolariturvallisuuden vuoksi mopoauto on selvästi vaarallisempi onnettomuustilanteissa, erityisesti toisen ajoneuvon törmätessä suuremmalla nopeudella mopoautoon.

Rakenteellisia eroja paljastuu myös pienempien kolhujen jälkeen. Mopoauton kori vaurioituu herkästi, jolloin lopputuloksena on henkilöautoa useammin lunastuskuntoinen ajoneuvo.

”Henkilöautonvalmistajien turvalaitteisiin ja -rakenteisiin kohdistaman pitkäjänteisen kehitystyön ja kolaritestauksen sekä henkilöauton suuremman massan vuoksi korirakenteet ovat huomattavasti mopoautoa turvallisempia”, korostaa toimitusjohtaja Tero Kallio.

Henkilöautot eivät myöskään joudu onnettomuuksiin yhtä helposti, sillä henkilöautojen aktiiviseen turvallisuuteen vaikuttavat järjestelmät (mm. ajonvakautus ESC ja automaattinen hätäjarrutus) ovat yleistyneet selvästi pienemmissäkin kokoluokissa. Kuljettajaa avustavat järjestelmät hyödyttävät eniten juuri nuoria kokemattomia kuljettajia.

Nopeusrajoitetun henkilöauton kustannushyödyt

Niin mopoauto kuin A- ja B-segmentin henkilöautokin maksavat uutena 10 000–17 000 euroa. Pieni henkilöauto säilyttää arvonsa mopoautoa paremmin. Henkilöautoa ei myöskään tarvitse myydä nuoren kuljettajan saavuttaessa täysi-ikäisyyden – rajoittimen poiston jälkeen henkilöautoa voisi ajaa B-kortilla.

Nopeusrajoittimen asennus onnistuu lähes mihin tahansa sähköisellä kaasupolkimella varustettuun henkilöautoon. Laitteen hinta asennustöineen on noin 400 euroa. Mikäli järjestelmää yritetään huijata nopeustiedon tai virtojen poistamisella, laitteisto estää ajoneuvon liikkumisen. Tämä vaikeuttaa olennaisesti nopeusrajoittimen ohittamista.

Suurempi henkilövahinkojen määrä ja kalliit korjauskustannukset heijastuvat mopoautojen vakuutusmaksuihin. ”Tiivistetysti voisi todeta, että mopoautoilu on sekä riskialttiimpaa että kalliimpaa vakuuttaa”, arvioi johtaja Tapani Alaviiri LähiTapiolasta. Nopeusrajoitettujen henkilöautojen vakuutusmaksut olisivat todennäköisesti alemmat kuin mopoautojen.

Ratkaisumalleja nopeusrajoitettujen henkilöautojen käyttöönottoon

Eräs ratkaisumalli nopeusrajoitetun henkilöauton käyttöönotolle voisi olla muutostarkastaminen traktoriksi, jonka kuljetamiseen riittäisi T- tai LT-kortti. Tämä saattaa edellyttää esimerkiksi vetokoukun asentamista ja takapenkin poistoa. Myöskään mopoautoissa ei ole takapenkkejä.

Jotta nopeusrajoitetut autot olisivat mahdollisimman turvallisia, tulisi niissä olla ajonvakautusjärjestelmä (ESC). Myös autojen maksimiteho voisi olla perusteltua rajata esimerkiksi 100 kilowattiin ja merkintä hitaammasta ajoneuvosta on tehtävä riittävän näkyväksi. Traktoriksi muutetun henkilöauton maksiminopeus voisi olla 60 km/h, kuten liikennetraktorilla nykyisinkin. Näin vaikutus muun liikenteen sujuvuuteen jäisi pienemmäksi kuin 45 km:n tuntinopeuteen rajoitetulla mopoautolla. Sopiva alaikäraja nopeusrajoitetun auton ajamiselle voisi olla 15 tai 16 vuotta.

Lisätietoja

toimitusjohtaja Tero Kallio, Autotuojat ja -teollisuus, p. 040 729 4513, tero.kallio@autotuoajat.fi

johtaja Tapani Alaviiri, LähiTapiola Keskinäinen Vakuutusyhtiö, p. 040 4848 133, tapani.alaviiri@lahitapiola.fi