

KIRJALLINEN KYSYMYS 574/2014 vp

Mönkijöiden turvallisuuden parantaminen

Eduskunnan puhemiehelle

Tänä kesänä on jälleen uutisoitu kymmenistä vakavista mönkijäonnettomuuksista. Yleisimmin onnettomuuksissa mönkijä kaatuu maaston epätasaisuuden takia ja kuljettaja jää mönkijän alle vakavin seurauksin. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet. Tutkijalautakunnat ovat päätyneet suosittamaan turvakaarien asentamista mönkijöihin.

Rekisteröimätön mönkijä on maastoajoneuvo, jota koskevat maastoajoneuvoasetuksen säännöt. Maastossa ja jäällä mönkijää voi kuljettaa 15 vuotta täyttänyt. Maastossa saa ajaa maanomistajan luvalla. Maastomönkijällä ajaminen tiellä sallitaan vain tilapäisesti, kun tietä ylitetään tai jos tietä pitkin ajamista on pidettävä tien turvallisen ylittämisen kannalta tarpeellisenä. Moottoritietä ei saa ylittää, ja junaradankin saa ylittää vain tasoristeyksissä. Tie on kuitenkin lupa ylittää, ja vesistön tai rautatien kohdalla saa käyttää siltaa. Jos maasto-olot ovat vaikeat, voidaan tiellä ajaa erityistä varovaisuutta noudattaen 40 kilometrin tuntinopeudella. Pelkästään tien ylittäminen vaatii B-luokan ajokortin. Tieliikennemönkijöitä koskevat toiset säännöt. Tieliikennemönkijät on rekisteröitävä, ja niillä ajettaessa on käytettävä suojakypärää. Lisäksi mönkijällä ajo tiellä ja tien yli edellyttää mönkijän luokkaan sopivaa ajokorttia.

Mönkijöillä ajaminen on tällä hetkellä kuitenkin edelleen turvatonta. Markkinoilla on myynnissä monenlaisia mönkijöitä, joista monissa on ilmennyt vakavia turvallisuuspuutteita. Mm. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on todennut, että runko-

rakenne ja rungon kestävyys ovat usein heikkoja, ketjun suojaus riittämätöntä ja kuumenevien osien suojaus puutteellista; lisäksi on esiintynyt lukuisia muita pienempiä puutteita. Mönkijässä painopiste on myös ajettaessa korkealla ja akseliväli lyhyt ja kapea. On todettu, että mönkijät ovat yllättävän raskaita. Jos mönkijä kaatuu, kuskille ei jää minkäänlaista hengitystilaa. Turmista suurin osa on johtunut puristuksiin jäämisestä niin, että uhri on menehtynyt tukehtumiseen tai rintakehävammaan. Kaatuminen voi sattua vahingossa kokemattomalle kuljettajalle, mutta osassa onnettomuuksia on ollut syynä varomaton ajo. Valitettavan usein mönkijäonnettomuuksiin liittyy leikkiminen.

Kaatumistilanteessa kuskilla ei ole kypärän lisäksi mitään turvavälineitä. Suojakypärän käytökin on pakollista tällä hetkellä vain tieliikennemönkijän kuljettajalla. Liikennevakuutuskeskus on esittänytkin suojakypärää pakolliseksi myös maastomönkijää ajettaessa. Pakollinen turvakaari olisi suojavälineenä tärkeä. Turvakaarella tarkoitetaan ajajan yläpuolella olevaa kaatumisen kestävää ja mönkijän rungossa kiinni olevaa metallikaarta. Turvakaari estää ajajaa ja matkustajaa jäämästä kaatuvan mönkijän alle puristuksiin. Traktoreihin tulivat kaatumisonnettomuuksien vuoksi samankaltaiset turvakaaret pakollisiksi vuosikymmeniä sitten.

Samoin olisi tärkeää selkeyttää mönkijöitä koskevaa ajoneuvo- ja tielainsäädäntöä. Tällä hetkellä omistajan ja kuljettajan on itse otettava selvää eri lähteistä, mitkä vaatimukset koskevat juuri omaa ajoneuvoa. Myös mönkijöiden kuljet-

tajia tulisi valistaa paremmin ajoneuvon ominaisuuksista ja käyttäytymisestä erilaisissa maastoissa. Myyntitilanteessa olisi hyvä saada käsittely- ja huoltokoulutusta sekä ajo-ohjeita vaikka erillisellä dvd:llä mukaan. Työmönkijöihin on jo saatavissa ohjeistusta ja koulutusta mm. metsäalan oppilaitoksissa, mutta yksityiskäyttöön ostettujen mönkijöiden kuljettajat ovat täysin oman aktiivisuutensa varassa ohjeistuksen suhteen.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mitä hallitus aikoo tehdä, että mönkijöiden turvallisuutta ryhdytään lopultakin parantamaan mm. turvakaarien asentamisen, suojakypärän käytön lisäämisen, ostotilanteen ohjeistuksen ja lainsäädännön selkeyttämisen keinoin?

Helsingissä 14 päivänä heinäkuuta 2014

Tuula Peltonen /sd

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Tuula Peltosen /sd näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 574/2014 vp:

Mitä hallitus aikoo tehdä, että mönkijöiden turvallisuutta ryhdytään lopultakin parantamaan mm. turvakaarien asentamisen, suojakypärän käytön lisäämisen, ostotilanteen ohjeistuksen ja lainsäädännön selkeyttämisen keinoin?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäministeriössä on tiedostettu mönkijöiden turvallisuustilanteen heikkeneminen. Tiedossamme on, että vuosina 2009—2011 Suomessa tapahtui yhteensä 19 kuolemaan johtanutta mönkijäonnettomuutta. Vuonna 2012 kuolemantapauksia oli seitsemän ja huomion arvoista on, että kenelläkään menehtyneistä ei ollut kypärää. Turvallisuustilanteeseen on vaikuttanut erityisesti mönkijöiden lisääntyminen.

Tyypillisessä kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa menehtynyt on ollut mönkijää kuljettanut 46—65-vuotias mies, joka on ajanut ajoneuvoa alkoholin vaikutuksen alaisena sekä ilman suojakypärää. Yleisimmät mönkijäonnettomuudet ovat teiltä suistumisia ja kaatumisia. Tyypillistä niissä on pään lyöminen esteeseen tai kuljettajan jääminen kaatuneen mönkijän alle. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien mukaan suojakypärä olisi voinut pelastaa useita menehtyneitä kuljettajia.

Mönkijät voidaan jakaa käyttötarkoituksen mukaan kahteen ryhmään: maastomönkijöihin ja tieliikennemönkijöihin. Tieliikenteeseen tarkoitettut mönkijät ovat nelipyörä (katumönkijä, L7e-

luokka) ja kevyt nelipyörä (mopomönkijä, L6e-luokka). Maastomönkijöihin kuuluvat työkäyttöön tarkoitettut T3-luokan traktori (traktorimönkijä) sekä vain maastossa käytettäväksi tarkoitettu maastoajoneuvo (maastomönkijä). Traktorimönkijää on mahdollista kuljettaa tiellä T-luokan ajo-oikeudella. Maastomönkijää voi kuljettaa tiellä vain poikkeustapauksessa ja tällöin vaatimuksena on B-luokan ajo-oikeus.

Täysin samanlaisten ajoneuvovarusteiden edellyttäminen maastokäyttöön tarkoitetuilta mönkijöiltä kuin tieajoneuvoilta olisi epätarkoituksenmukaista. Suojakypärä ei kuitenkaan ole ajoneuvovaruste, vaan henkilökohtainen suojaväline. Tällä hetkellä kokoajaista suojakypäräpakkoa edellytetään tieliikennelain 89 §:n mukaan vain tieliikennemönkijöitä käyttäviltä, maastomönkijöitä kypäräpakko ei koske. Epäkohta on tiedostettu liikenne- ja viestintäministeriössä ja sitä tullaan arvioimaan käynnissä olevan tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä. Mainittakoon tässä vielä, että moottorikelkan kuljettajalla ja matkustajalla on kokonaikainen kypäräpakko.

Turvakaari on ajoneuvovaruste, josta säännellään pääosin EU:n tasolla. Suomi noudattaa ajoneuvojen luokittelussa, teknisissä vaatimuksissa ja ajokorttivaatimuksissa lähtökohtaisesti EU-säädöksiä. EU-säädöksissä L-luokan ajoneuvojen, joihin mönkijöistä tieliikenteeseen tarkoitettut nelipyörä ja kevyt nelipyörä kuuluvat, luokittelu ja tekniset vaatimukset ovat muuttumassa. Kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta 15.1.2013 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 168/2013 määritetään L-luokan ajoneuvojen luokittelussa noudatettavat perusteet. EU:n komissio on yhdessä

jäsenmaiden kanssa aloittanut työskentelyn L-luokan ajoneuvojen liikenneturvallisuus- ja ympäristösäädösten uudistamiseksi. Suomen tavoitteena on parantaa näiden ajoneuvojen turvallisuutta kehittämällä esimerkiksi jarruja ja kolari-turvallisuutta koskevia vaatimuksia.

Mönkijän ostotilannekoulutus voisi olla käytännössä hankala toteuttaa lainsäädännöllä. Se voisi edellyttää täysin uudenlaisen koulutusjärjestelmän muodostamista ajokorttiopetuksen rin-

nalle. Toisaalta vastuullisimmat myyjät tarjoavat tällä hetkellä koulutusta halukkaille. Mönkijöitä ostetaan myös yksityisiltä henkilöiltä ja tällöin koulutusvaatimusta ei olisi mahdollista edellyttää. Tietoa mönkijöitä koskevista säännöistä, niiden käyttämisestä ja käytön riskeistä on saatavilla esimerkiksi Liikenneturvan internetsivuilla (www.liikenneturva.fi), josta löytyy myös erillinen mönkijäopas.

Helsingissä 5 päivänä elokuuta 2014

Liikenne- ja kuntaministeri Paula Risikko

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 574/2014 rd undertecknat av riksdagsledamot Tuula Peltonen /sd:

Vad tänker regeringen göra för att man äntligen ska börja förbättra fyrhjulingarnas säkerhet bland annat genom att montera störtbågar, öka användningen av skyddshjälm, ge instruktioner vid köp och förtydliga lagstiftningen?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Vid kommunikationsministeriet är man medveten om att fyrhjulingarnas säkerhetssituation försämrats. Åren 2009—2011 inträffade sammanlagt 19 dödsolyckor med fyrhjulingar i Finland. År 2012 var antalet dödsfall sju, och det är värt att notera att inget av offren använde skyddshjälm. Till den försämrade säkerhetssituationen har i synnerhet bidragit det ökade antalet fyrhjulingar.

Vid en typisk dödsolycka är offret en 46—65-årig man som kört fordonet alkohelpåverkad och utan skyddshjälm. De vanligaste fyrhjulingsoolyckorna är avkörningar och olyckor där fordonet välter. Typiskt slår offret huvudet i ett hinder eller hamnar under fyrhjulingen när denna välter. Enligt kommissionerna för undersökning av trafikolyckor hade hjälm räddat flera omkomna förare.

Fyrhjulingarna kan enligt sitt ändamål indelas i två grupper: fyrhjulingar för vägtrafik och terränghjulingar. Fyrhjulingarna för vägtrafik är s.k. kvadricyklar (fordon i kategori L7e) och lätta fyrhjulingar (fordon i kategori L6e). Till terränghjulingarna räknas hjultraktorer i kategori

T3 vilka är avsedda som arbetsredskap och ATV (All Terrain Vehicle) vilka enbart är avsedda att framföras i terrängen. Hjultraktor får framföras på väg med kör rätt för fordon av kategori T. Terränghjuling får framföras på väg bara i undantagsfall och då är kravet kör rätt för fordon av kategori B.

Att kräva identisk fordonsutrustning för terrängfordon och fordon avsedda för vägtrafik är inte ändamålsenligt. Skyddshjälm hör dock inte till fordonsutrustningen utan är personlig skyddsutrustning. Enligt 89 § i vägtrafiklagen krävs skyddshjälm under körning för närvarande bara för fyrhjulingar avsedda för vägtrafik, för terränghjulingarna är hjälm inte obligatorisk. Detta missförhållande har uppmärksamats av kommunikationsministeriet och det kommer att åtgärdas i samband med totalreformen av vägtrafiklagstiftningen som nu pågår. Här kan också nämnas att hjälm är obligatorisk för snöskoterförare och deras passagerare.

Störtbågen är ett fordonstillbehör som huvudsakligen regleras på EU-nivå. Finland tillämpar i princip EU:s rättsakter när det gäller klassificering av fordon, tekniska krav på dem och körkortskrav. I EU:s rättsakter ser man för närvarande över klassificeringen av fordon i kategori L, dit de för vägtrafik avsedda kvadricyklarna och de lätta fyrhjulingarna räknas. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15.1.2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar anges de grunder enligt vilka fordon i kategori L ska klassificeras. EU-kommissionen har i samarbete med medlemsländerna börjat reformera rättsakterna gällande trafiksäkerhet och miljö för fordon i kategori L. Finland avser förbättra dessa fordons säkerhet genom att utveckla

exempelvis kraven på bromsar och krocksäkerhet.

Utbildning i samband med köp av en fyrhjuling kan vara besvärligt att realisera lagstiftningsvägen. Det kunde förutsätta etablering av ett helt nytt utbildningssystem vid sidan av körkortsutbildningen. Å andra sidan ger ansvarsmedvetna säljare redan utbildning åt intressera-

de. Fyrhjulingar köps också av privatpersoner och i det fallet kan man inte kräva utbildning. Information om de regler som gäller för fyrhjulingar, om deras användning och om riskerna i samband med körning finns på Trafikskyddets webbplats (www.liikenneturva.fi), där det också finns en fyrhjulingsguide.

Helsingfors den 5 augusti 2014

Trafik- och kommunminister Paula Risikko