

Timo Vornanen tv

Toimenpidealoite B-ajokorttiluokan porrastamisesta teholuokkiin

Eduskunnalle

Suomen tieliikenteen pitkään jatkunut myönteinen turvallisuuskehitys on hidastunut ja siten nostanut esiin sitkeitä erityisongelmia. Yksi näistä haasteista on nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus, joka ei ole parantunut samassa suhteessa muun väestön kanssa. Tämä edellyttää nykyisten turvallisuustoimien uudelleenarviointia ja sellaisten uusien, ennalta ehkäisevien keinojen harkitsemista, joilla pystytään vastaamaan nimenomaan ajouran alkuvaiheen riskeihin.

Onnettomuustutkintakeskuksen ja Liikenneturvan tilastot osoittavat johdonmukaisesti, että 17–24-vuotiaat kuljettajat ovat onnettomuusmäärillä ja väestöosuudella mitattuna tilastollisesti huomattavan yliedustettuja tieliikenteen onnettomuuksissa. Ymmärrettävästi riskit ovat korkeimmillaan heti ajokortin saamisen jälkeisinä kuukausina ja vuosina, jolloin ajokokemus on vähäisintä. Nuorten vakavissa onnettomuuksissa toistuvat samat piirteet: liian suuri tilannenopeus, ajoneuvon hallinnan menettäminen, tarkoituksellinen riskinotto ja sosiaalisen paineen vaikutus. Kyky arvioida turvallista nopeutta suhteessa olosuhteisiin ja omiin taitoihin on vielä kehittymätön, ja usein suorilla tieosuuksilla tai lievissä kaarteissa hyvissä olosuhteissa tapahtuvat suistumisonnettomuudet viittaavat ajoneuvon käsittelytaitojen puutteeseen.

Keskeinen onnettomuuksille altistava tekijä on kokemattoman kuljettajan ja suorituskykyisen ajoneuvon yhdistelmä. Auton suuri teho ja kiihtyvyys voivat yllättää kuljettajan, ja äkillinen hallinnan menetys voi tapahtua sekunnin murto-osissa. Erityisen riskiryhmän muodostavat 17-vuotiaat poikkeusluvalla ajavat, joiden kohdalla nuoreen ikään liittyvä kognitiivinen ja psykososiaalinen kehitysvaihe nostaa riskejä entisestään.

Kaikkia onnettomuuksia ei voida ehkäistä, mutta edellä kuvattuihin ongelmiin voidaan puuttua tehokkaasti ottamalla käyttöön B-ajokortin porrastettu malli nuorille kuljettajille. Malli perustuisi siihen, että B-ajokortin saadessaan kuljettaja ei saisi välittömästi ajo-oikeutta kaiken tehoisiin autoihin. Vastaava malli on jo menestyksekkäästi käytössä moottoripyöräajokorttijärjestelmässä ($A1 > A2 > A$), jossa kokemuksen karttuessa kuljettaja saa oikeuden siirtyä asteittain tehokkaampiin ajoneuvoihin. Tämä periaate on liikenneturvallisuuden näkökulmasta erittäin hyvin perusteltu ja toimivaksi todettu.

Autoihin siirrettynä sama mekanismi voisi tarkoittaa, että nuori, esimerkiksi alle 20-vuotias kuljettaja, saisi ajokortin saatuaan kahden ensimmäisen vuoden ajaksi ajo-oikeuden, joka koskee vain ajoneuvoja, jotka alittavat ennalta määritellyn tehorajan. Rajoitus voitaisiin toteuttaa joko absoluuttisella tehorajalla (kW) tai teho-painosuhteella (kW/kg). Alin ajokorttiluokka pitäisi sisältää yleisimmät "perheautot", eikä se tällöin aiheuttaisi lisäkustannuksia keskiluokan perhe-

Toimenpidealoite TPA 46/2025 vp

seen. Määräaikaisen rajoitusjakson jälkeen, kun kuljettajalle on kertynyt ajokokemusta ja rutinua, rajoitus poistuisi automaattisesti.

Tällaisen mallin käyttöönotto vaikuttaisi suoraan onnettomuusriskiin. Rajoittamalla pääsyä kaikkien suorituskykyisimpiin autoihin malli puuttuisi suoraan yhteen vakavimpien onnettomuuksien juurisyistä ja antaisi kuljettajalle aikaa kehittää taitojaan ajoneuvolla, jonka suorituskyky on helpommin hallittavissa. Nuori kuljettaja saisi turvallisemman ympäristön oppia liikenteenlukutaitoa, havainnointia ja ajoneuvon käsittelyä ilman ylitehokkaan auton tuomia riskejä. Samalla malli viestisi selkeästi, että ajotaito ja vastuu kasvavat kokemuksen myötä, mikä voisi vähentää sosiaalista painetta hankkia välittömästi tehokas auto. Malli olisi teknisesti täysin toteutettavissa ajoneuvojen rekisteritietojen avulla, ja sen valvonta voitaisiin integroida osaksi normaalia liikennevalvontaa.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin B-ajokorttiluokan porrastamiseksi teholuokkiin, huomioiden erityisesti nuoret kuljettajat.

Helsingissä 19.6.2025

Timo Vornanen tv