

MOPOKORTTIA KOSKEVAT LINJAUKSET

Työryhmän ehdotukset 2.6.2008

Sisällys	Sivu
1 Taustaksi	3
2 Nykytila.....	3
2.1 Mopoja ja mopoliikennettä koskeva lainsäädäntö	3
2.1.1 Mopo	3
2.1.2 Matkustajien kuljettaminen mopolla.....	4
2.1.3 Mopoilijan liikennesäännöt.....	4
2.1.4 Mopokortti	4
2.2 Mopo- ja mopokorttikannan kehitys 2000-luvulla Suomessa	5
2.3 Mopo-onnettomuudet.....	7
2.4 Mopojen virittäminen.....	10
2.5 Kevyt nelipyörä.....	11
2.6 Kansainvälistä vertailua	12
3 Työryhmän ehdotukset.....	14
3.1 Mopoilua koskevat ehdotukset	14
3.1.1 Ikäraja	14
3.1.2 Koulutusvaatimukset.....	15
3.1.3 Tutkintovaatimukset	16
3.1.4 Uuden mopoilijan rikkomusseuranta	16
3.2 Kevyttä nelipyörää koskevat ehdotukset	16
3.2.1 Ikäraja	16
3.2.2 Koulutus- ja tutkintovaatimukset.....	17
4 Esityksen vaikutukset.....	17
4.1 Taloudelliset vaikutukset	17
4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset.....	18
4.3 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen.....	18
4.4 Vaikutukset yritystoiminnalle.....	18
4.5 Muut vaikutukset	18
5 Jatkotoimenpiteet	19

1 Taustaksi

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokorteista (ns. III ajokorttidirektiivi) annettiin 20 päivänä joulukuuta 2006. Direktiivi sisältää muun ohella määräykset ajokorttimallista, ajokorttiluokista, ajokorttien myöntämisestä ja korttiin liittyvistä tutkinnoista ja terveysvaatimuksista.

Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin säännökset viimeistään 19. tammikuuta 2011 ja niitä on sovellettava viimeistään 19. tammikuuta 2013. Eräitä säännöksiä sovelletaan kuitenkin jo 19. tammikuuta 2009 alkaen.

Viime vuosina mopokanta on voimakkaasti kasvanut ja mopo-onnettomuudet ovat lisääntyneet. Mopoilun turvattuuteen ja mopokorttivaatimusten puutteisiin on kiinnitetty huomiota useassa eri yhteydessä. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan kannanoton mukaan mopoautojen suuresti lisääntyneen määrän aiheuttamien liikenneturvallisuuskysymysten ja mopojen lisääntyneiden onnettomuuksien vuoksi valiokunta pitää kuitenkin välttämättömänä, että mopokorttiin liittyvät kysymykset selvitetään ensi tilassa kokonaisuudistuksesta riippumatta (LiVL 10/2007 vp — MINS 3/2007 vp). Liikenneturva on tehnyt 26.11.2007 aloitteen liikenne- ja viestintäministeriölle mopoilun turvallisuuden parantamisesta. Mopokorttiaasia on otettu esiin myös Lapsi- ja nuorisopoliittisessa kehittämissuunnitelmassa 2007–2011. Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa (VNS 3/2008 vp) on kirjattu kuluva vaalikauden tavoitteeksi, että ajo-opetusta ja ajokortin suorittamista uudistetaan. Ensi vaiheessa uudistetaan mopon kuljettamista koskevat vaatimukset..

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla koottiin työryhmä, jonka tehtävänä oli linjata toukokuun loppuun 2008 mennessä, miten mopokorttivaatimuksia kehittämällä voitaisiin antaa mopon kuljettajalle paremmat tiedolliset ja taidolliset valmiudet ajoneuvon hallintaan ja liikenteessä selviytymiseen. Työryhmään kuuluivat liikenne- ja viestintäministeriöstä hallitusneuvos Anna-Liisa Tarvainen työryhmän vetäjänä, hallitusneuvos Eija Maunu ja ylitarkastaja Janne Mänttari, sisäasiainministeriöstä ylitarkastaja Leena Piipponen, Vantaan kihlakunnan poliisilaitokselta tarkastaja Hannele Juusela, Ajoneuvohallintokeskuksesta johtava asiantuntija Sami Mynttinen ja lakimies Karolina Lehto, joka toimi myös työryhmän sihteerinä, Liikenneturvasta koulutusohjaaja Heikki Anteroinen sekä Suomen autokoululiitto ry:stä puheenjohtaja Antero Peiponen.

2 Nykytila

2.1 Mopoja ja mopoliikennettä koskeva lainsäädäntö

2.1.1 Mopo

Mopo on ajoneuvolain (1090/2002) 11 §:n mukaan kaksipyöräinen (L_{1e}-luokka) tai kolmipyöräinen (L_{2e}-luokka) moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa.

L_{1e}-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on polttomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on sähkömoottori. L_{2e}-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori.

Lain mukaan mopot on rekisteröitävä ja liikennevakuutettava.

2.1.2 Matkustajien kuljettaminen mopolla

Kaksipyöräisellä mopolla on 15.10.2005 alkaen voinut matkustajalle varatulla paikalla kuljettaa yhtä matkustajaa, jos ajoneuvon rekisteritodistuksessa on tästä maininta. Tieto henkilömäärästä on tallennettu mopon tyyppihyväksyntätietoihin. Vanhemmat mopot on mahdollista muutoskatsastaa matkustajan kuljetukseen soveltuviksi. Rekisteritietoihin tallennetusta matkustajamäärästä riippumatta mopolla saa kuljettaa yhtä enintään 10-vuotiasta lasta, jos lasta varten on tarkoituksenmukainen istuin ja jalkojen suojukset.

Mopon kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä hyväksyttyä suojakypärää.

2.1.3 Mopoilijan liikennesäännöt

Tieliikennelain (267/1981) 8 ja 9 §:n mukaan mopolla ajetaan ajoradalla niin lähellä sen oikeaa reunaa kuin olosuhteet huomioon ottaen on turvallisuutta vaarantamatta mahdollista. Jos ajoradan oikealla puolella on piennar, jolla ajo käy haitatta päinsä, mopoa on kuljettava pientareella. Tieliikenneasetuksen (182/1982) mukaan mopolla ajo pyörätiellä on sallittua, jos asianomaisessa liikennemerkissä on lisäkilpi ”Sallittu mopoille”. Lisäksi mopolla on sallittua ajaa ajoradasta tiemerkinnoin erotetulla pyöräkaistalla sekä ajoradan oikeassa reunassa olevalla linja-autokaistalla.

Vaikka mopo on moottoriajoneuvo, joidenkin liikennesääntöjen osalta mopoon sovelletaan samoja sääntöjä kuin polkupyöriin. Tällaisia ovat muun muassa mopon pysäköintiä, ohittamista ja vasemmalle kääntymistä koskevat liikennesäännöt.

2.1.4 Mopokortti

Vuonna 2000 Suomessa otettiin käyttöön pakollinen mopokortti (M-luokka). Taustalla oli 1990-luvulla tapahtunut kehitys, jonka yhteydessä mm. mopojen suurin sallittu nopeus nousi 40 kilometristä tunnista 45 kilometriin tunnissa. Vuonna 1997 muutettiin kevyen liikenteen sääntöjä, millä nähtiin olevan vaikutusta mm. mopon kuljettamista koskeviin taitovaatimuksiin.

Mopokortti on pakollinen kaikille 1.1.1985 ja sen jälkeen syntyneille mopoilijoille. Se oikeuttaa ajamaan kaksi- ja kolmipyöräisiä mopoja sekä kevyttä nelipyörää.

Mopokortin saaminen edellyttää kuljettajantutkinnon teoriakokeen hyväksytyä suoritamista. Pakollista opetusta ei ole. Mopokoulutusta antavat mm. Terveys ry ja Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys sekä arviolta 10–20 % autokouluista.

Mopotutkintoa varten vaaditaan vähintään 15 vuoden ikä sekä ajokorttilupa, jonka myöntää poliisi. Ajokorttilupaa haetaan kirjallisesti asuinpaikan poliisilta. Ajokorttilupahakemukseen on liitettävä nuorison terveystodistus tai lääkärintodistus ajokorttia varten, huoltajien kirjallinen suostumus jos ajokortin hakija on alle 18-vuotias, sekä kaksi passikuvaa. Hakemusta jätettäessä on oltava mukana luotettava selvitys henkilöllisyydestä, esim. passi tai henkilökortti. Hakijan on täytettävä lisäksi lomake, jossa tiedustellaan, onko hakijalla ajokorttia tai ajokieltoa jossakin EU-maassa. Kortti voidaan myöntää vain vakituisesti Suomessa asuvalle tai Suomessa opiskelevalle, jonka opiskelu on jatkunut vähintään kuusi kuukautta.

Mopon ja kevyen nelipyörän kuljettajaa koskevat terveysvaatimukset ovat samat kuin moottoripyörän tai henkilöauton kuljettajalla.

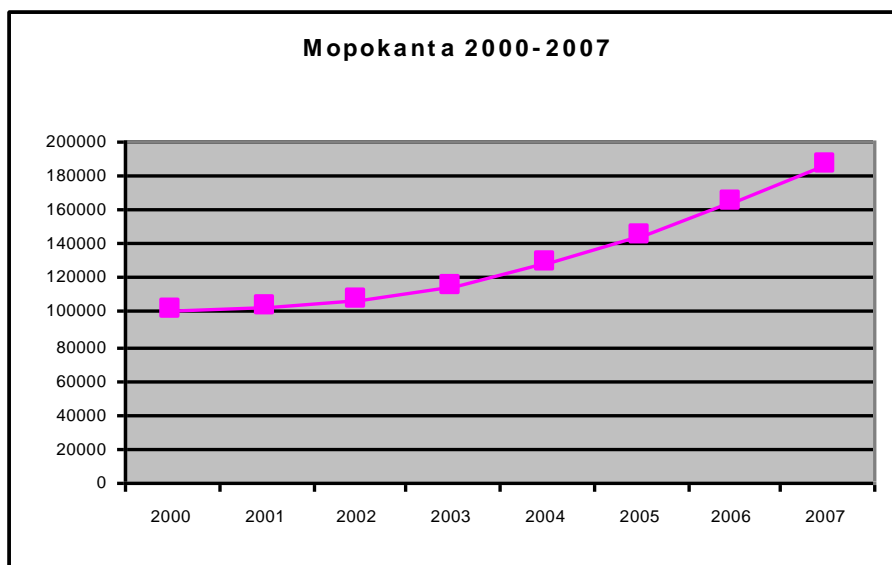
Hakemuksen käsittelyn yhteydessä tarkistetaan ajokorttiluvan myöntämisen edellytykset, kuten se ettei hakijalla ole aikaisempia liikenneriikkomuksia.

Mopokortin hankintakustannukset ovat tällä hetkellä noin 88 euroa. Hinta muodostuu seuraavasti:

- nuorison terveystodistus noin 20 euroa tai lääkärintodistus noin 40 euroa
- passikuvat noin 12 euroa
- ajokorttilupahakemus (sisältää AKEn korttimaksun) 40 euroa
- teoriakoe 16 euroa.

2.2 Mopo- ja mopokorttikannan kehitys 2000-luvulla Suomessa

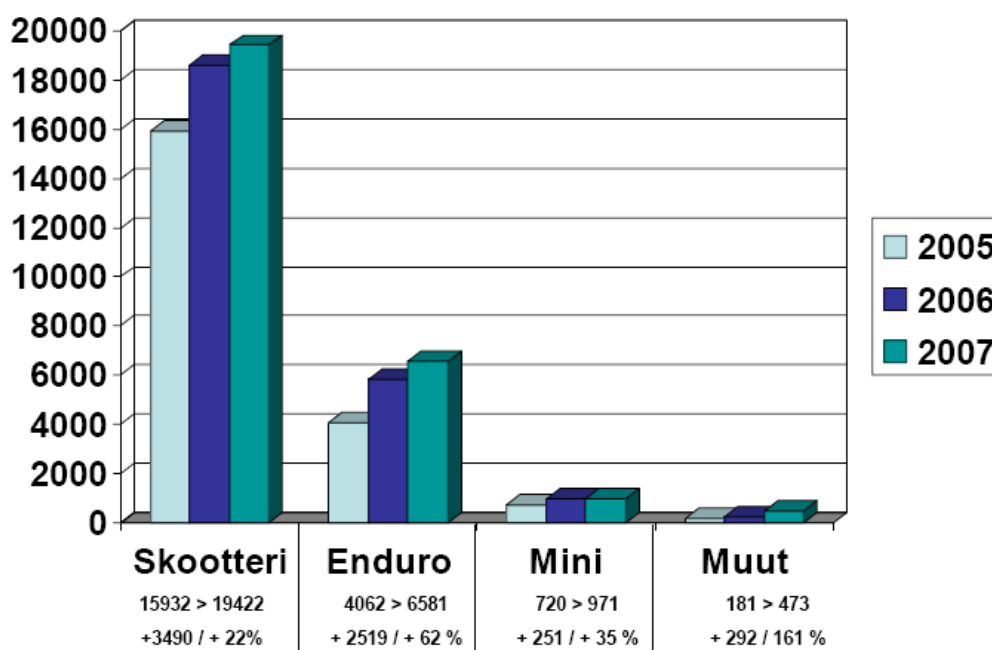
Ajoneuvoliikennerekisterissä oli 31.3.2008 yhteensä 190 208 mopoa (Manner-Suomessa), joista liikenteessä 187 323. Mopojen osuus kaikista rekisterissä olevista ajoneuvoista oli 4 %. Rekisteröityjen mopojen määrä on vuoden 2008 alussa ylittänyt jo moottoripyörien määrän. Mopoista yli 17 % oli rekisteröity Uudellemaalle, noin 9 % Varsinais-Suomeen ja samoin noin 9 % Pohjois-Suomeen.



Mopotyyppejä ovat mm. endurotyyppinen mopo, skootterityyppinen mopo, matala minimimopo sekä supermoto, jolla tarkoitetaan katurenkailla varustettua enduromopoa. Kolmipyöräisiä mopoja on rekisterissä joitakin tuhansia.

Erityisesti tyttöjen keskuudessa suosioon on noussut ns. moposkooteri, jonka kuljettaminen koetaan muita helpommaksi variaattorivetoisuuden vuoksi. Toisin kuin maanalaivaihteinen mopo, variaattorivetoinen mopo perustuu automaattiseen voimansiirtoon, jonka välityssuhde muuttuu moottorin kierrosten ja kuormituksen mukaan. Poikien suosiossa on mm. endurotyyppinen mopo, joilla ajetaan myös talvisin. Kahdelle hengelle rekisteröityjen mopojen suosio on kasvanut.

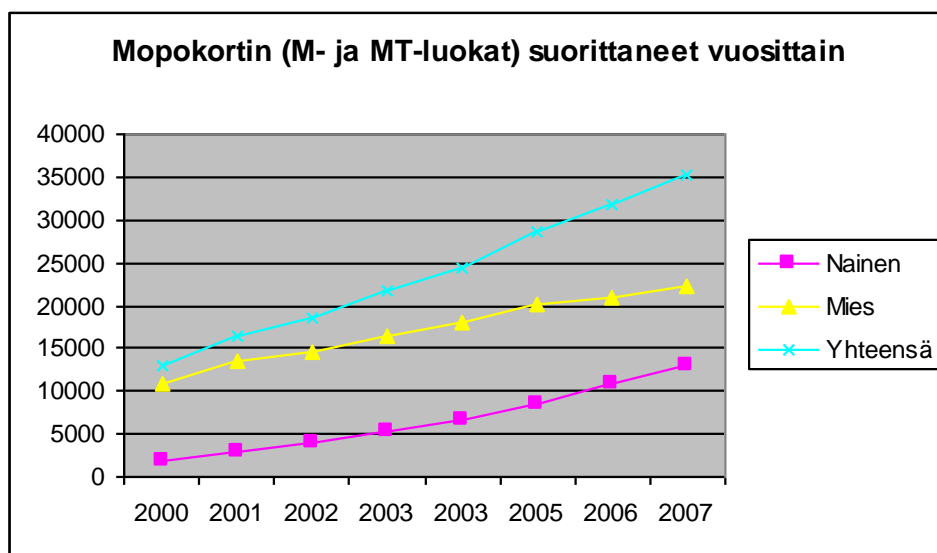
MOPOJEN REKISTERÖINTI RYHMITTÄIN 2005 - 2007



(Lähde: Tomi Kinnunen, esitys Terveys ry:n moposeminaarissa 1.4.2008)

Mopojen keskihinnat ovat viime vuosina olleet noin 2500–3000 euroa. 2000-luvun puolivälistä lähtien on kuitenkin nähtävissä voimakas edullisten mopojen suosion kasvu, johon lienee osaltaan vaikuttanut näiden merkkien helppo saatavuus vähittäiskaupan kautta. Halvimpien mopojen hinnat alkavat alle 1000 eurosta.

Tyttöjen osuus mopokortin haltijoista on kasvanut voimakkaasti. Vuonna 2007 mopokortin suoritti hyväksytysti 22 286 miestä ja 13 020 naista. Vastaavat luvut vuonna 2000 olivat 10 957 miestä ja 1 893 naista.



2.3 Mopo-onnettomuudet

Erityisesti lievempien henkilövahinkojen tilastointi on hankalaa eikä tarkkaa tietoa onnettomuuksista ole. Henkilövahinkojen määriä tilastoivat sekä Tilastokeskus että Liikennevakuutuskeskus, joiden tilastointiperusteet ja luvut ovat erilaiset. Tilastokeskuksen tilastot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin liikennevahinkoihin, kun taas Liikennevakuutuskeskuksen lähtökohtana ovat liikennevakuutusyhtiöiden korvaustiedot.

Lukumääräisesti loukkaantumisten määrä on kasvanut koko 2000-luvun. Vuonna 2006 mopo-onnettomuuksissa loukkaantui Tilastokeskuksen mukaan 796 henkilöä. Vakuutusyhtiöiden tilastojen mukaan vuonna 2006 mopon aiheuttamista onnettomuuksista seurasi 2 636 liikennevahinkoa ja 1 599 henkilövahinkoa.

Yli 80 % mopo-onnettomuuksissa loukkaantuneista on alle 18-vuotiaita.

Kuolemien määrä on ollut koko 2000-luvun n. 10 kappaletta vuodessa. Kuolleiden määrä ei ole noussut huolimatta mopokannan kasvusta.

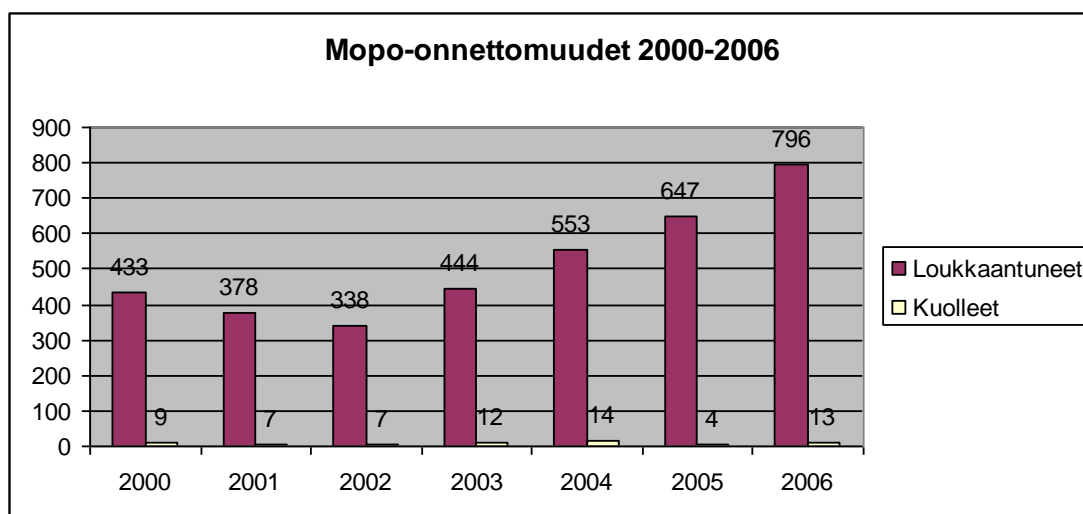
Onnettomuustilastojen perusteella voidaan todeta, että sekä loukkaantuneiden että kuolleiden osuus on suurin alle 18-vuotiaiden ikäryhmässä. Iäkkäämpien, yli 55-vuotiaiden osuus loukkaantuneista on erittäin pieni, mutta ikäryhmän kuolemien määrä mopo-onnettomuuksissa on suurentunut.

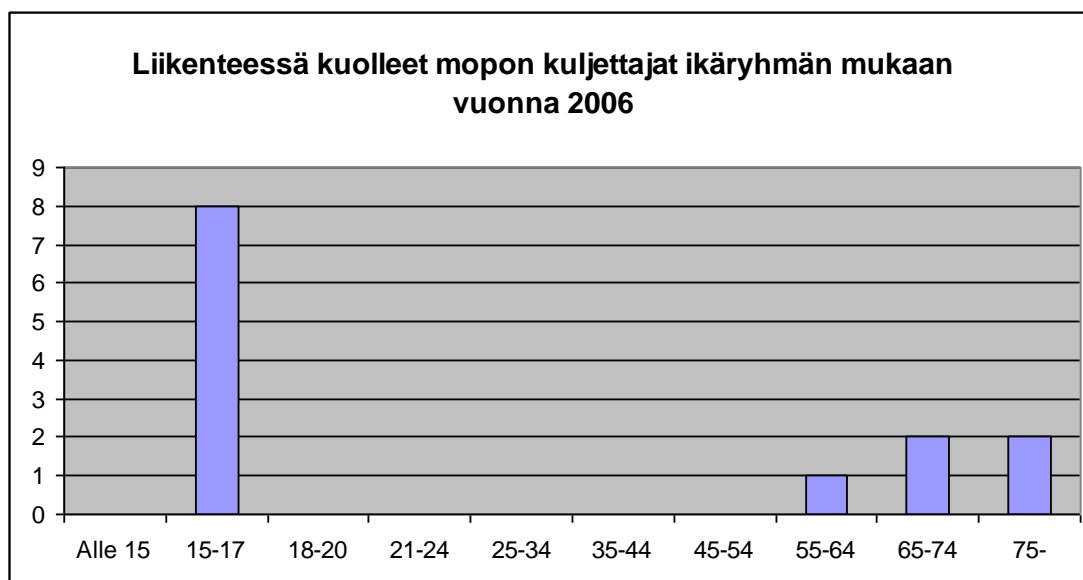
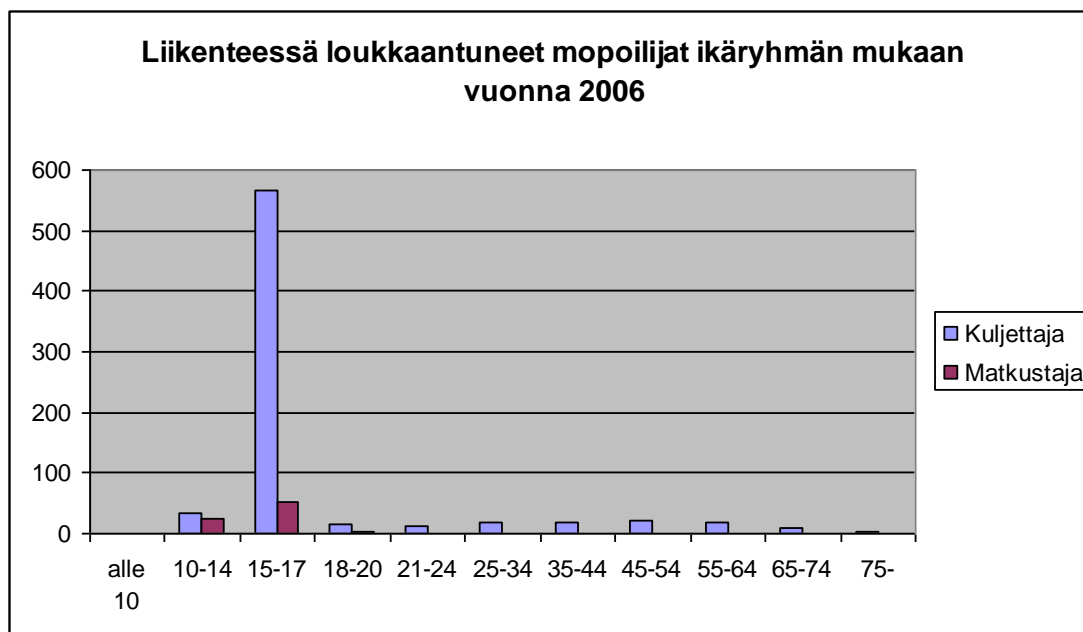
Kuolemaan johtaneista mopo-onnettomuuksista 15 % on yksittäisonnettomuuksia ja

85 % erilaisia yhteenajoja. Kuolemaan johtaneiden mopo-onnettomuuksien kuljettajista 95 % oli miehiä. Loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yhteentörmäysonnettomuuksia ja yksittäisonnettomuuksia oli mieskuljettajilla yhtä paljon, kun taas naisilla enemmistö vahingoista oli yksittäisonnettomuuksia. Risteysonnettomuuksien osuus oli 40 % loukkaantumiseen johtaneista ja 62 % kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. (Hernetkoski ym. 2005). Vakuutusyhtiöiden korvaustietojen mukaan mopon ja henkilöauton yhteentörmäyksissä vuonna 2006 kahdessa kolmasosassa vahingoista aiheuttajana oli mopo. Kaikista vakuutusyhtiöiden vuonna 2006 korvaamista liikennevahingoista 40 % oli yksittäisonnettomuuksia. Yhteenajoista 63 % oli tapahtunut henkilöauton kanssa, 14 % toisen mopon kanssa ja 8 % kevyen liikenteen (pyöräilijät, jalankulkijat) kanssa.

Mopotaturmien kustannukset Suomessa ovat vuositasolla noin 3,4 miljoonaa euroa. Suurimmat kustannusryhmät ovat vammojen hoitamisesta aiheutuvat kustannukset kunnille ja vakuutusyhtiöille sekä työkyvyttömyysajan kustannukset työnantajille. Mopotaturmista aiheutunut keskimääräinen työkyvyttömyysaika potilasta kohden oli 36 päivää (Airaksinen 2008; tutkimus kohdistui Pohjois-Kymenlaaksossa sattuneisiin, erikoissairaanhoidon johtaneisiin onnettomuuksiin 1.6.2004–31.5.2006).

Alla esitettävät kaaviot perustuvat Tilastokeskuksen tietoihin.





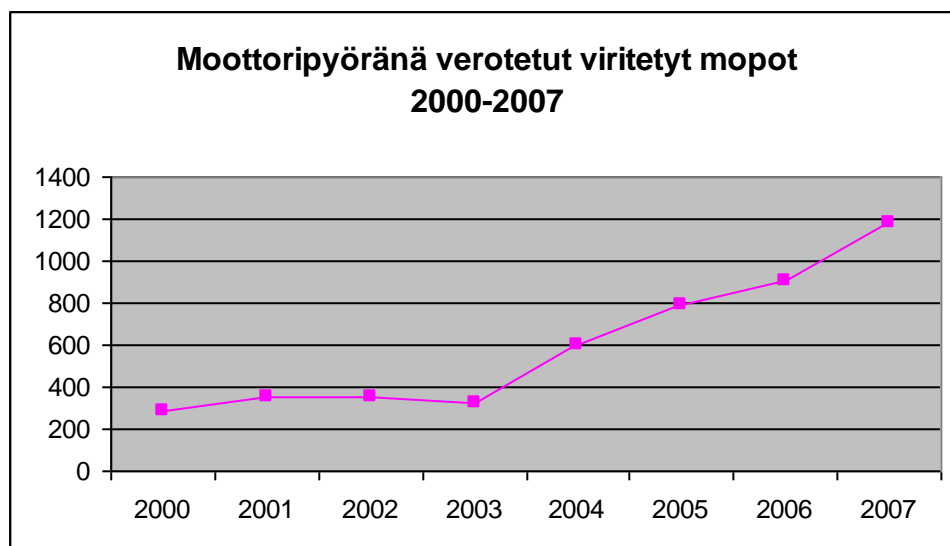
Mopoiluun liittyviä riskitekijöitä ovat kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien perusteella erityisesti kypärän käyttämättömyys ja viritetyllä mopolla ajaminen (Hernetkoski ym. 2005), mutta myös ajotaitoon ja ajokokemukseen liittyvät puutteet, humalassa ajaminen, liiallinen tilannenopeus, mopoilijan näkyvyys liikenteessä sekä puutteet suojarusteissa.

Vuonna 2006 loukkaantumiseen johtaneissa mopo-onnettomuuksissa 8 %:ssa mopon kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alaisena. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa alkoholin vaikutuksen alaisina oli kolme mopon kuljettajaa (23 %).

2.4 Mopojen virittäminen

Mopon virittämisellä tarkoitetaan sen rakenteen muuttamista siten, että ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus ylittää 45 km/h taikka moottorin muuttamista siten, että sylinteritilavuus ylittää 50 cm³ tai suurin nettoteho ylittää 4 kW.

Vuonna 2007 viritettyjä mopoja verotettiin moottoripyöränä yhteensä 1 179 kappaletta. Keskimääräinen veron määrä mopoa kohden oli 276 euroa. Viritettyjä mopoja on verotettu vuodesta 1990 lähtien. Viritettyjen mopojen määrä on noussut viime vuosina voimakkaasti.



Moottoripyöräksi luokiteltavasta viritetystä moposta on maksettava autovero ja autoveron arvonnäisävero. Lisäksi kustannuksia aiheuttavat moottoripyörän korkeampi liikennevakuutusmaksu sekä muutostarkastuksesta kannettavat maksut.

Tyypillisiä seuraamuksia viritetyllä mopolla ajamisesta ovat AKEn mukaan:

- autovero ja autoveron arvonnäisävero 276 euroa
- sakot 100 euroa (ajo-oikeudetta ajo, muutostarkastamattoman ajoneuvon kuljettaminen)
- ajokieltoon määrääminen
- muutostarkastukset takaisin mopoksi
- korotettu liikennevakuutusmaksu (jopa seitsenkertainen)
- tarkastus 50 euroa
- ajokortin suorituskieltoaika
- mahdollinen luottotietojen menetys jos veroa ei maksa
- lisääntynyt onnettomuusriski.

2.5 Kevyt nelipyörä

Kevyt nelipyörä (L_{6e} -luokka) on saman lain 13 §:n 2 momentin mukaan nelipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka kuormittamaton massa on enintään 350 kg ilman sähköajoneuvon akkujen massaa ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. L_{6e}-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori.

Kevyet nelipyörät on määräaikaikatsastettava.

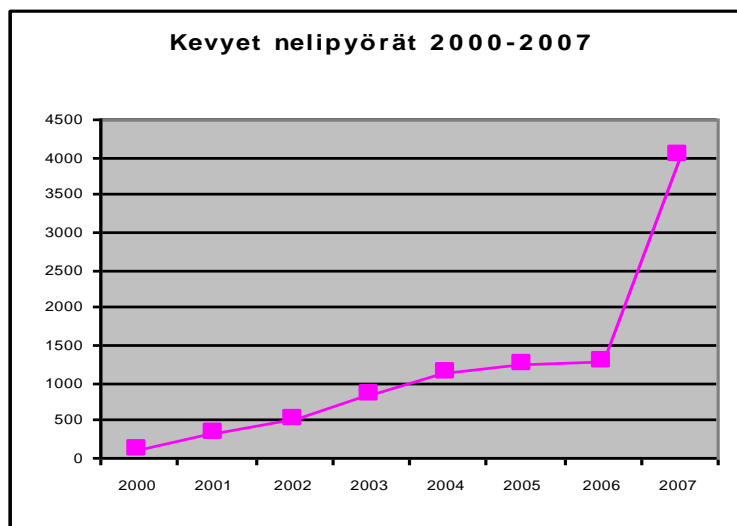
Kevyitä nelipyöriä oli 31.3.2008 ajoneuvoliikennerekisterissä yhteensä 4 234 kappaletta, joista liikenteessä 4 181.

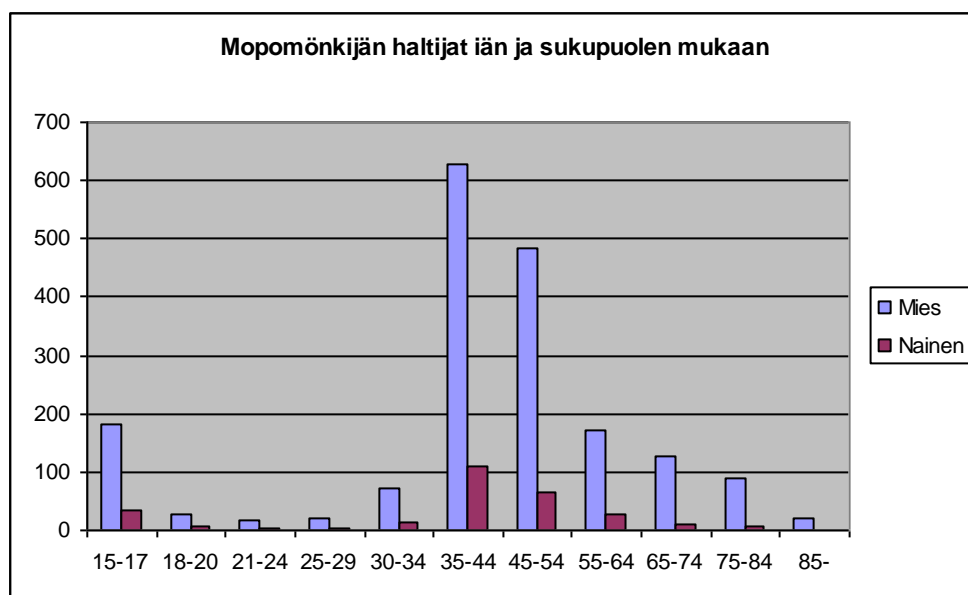
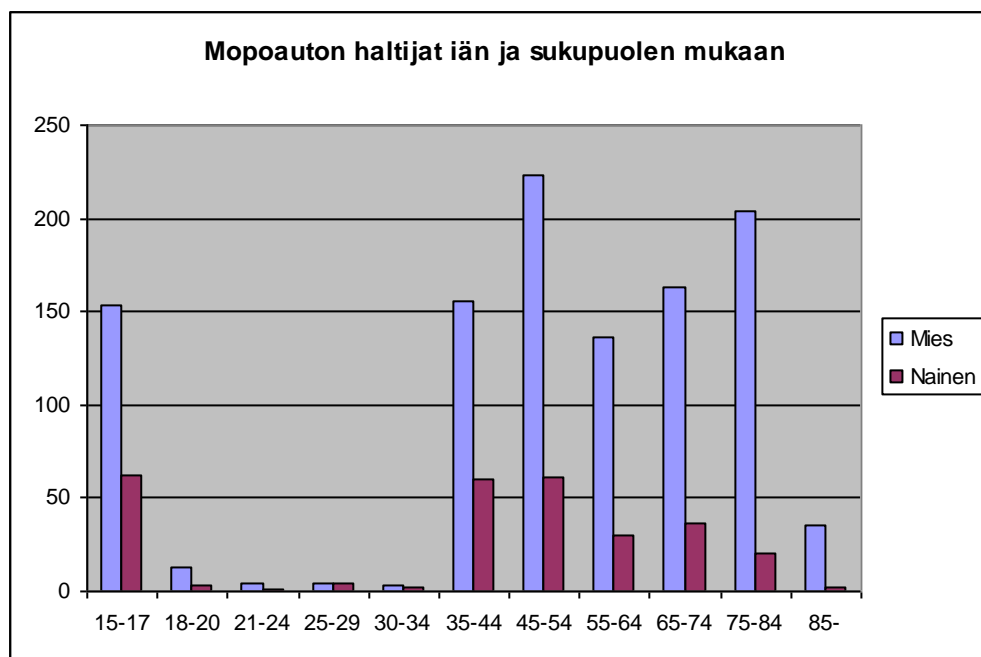
Kevyet nelipyörät on ajoneuvoluokka, joka pitää sisällään hyvin erilaisia avo- ja umpikorisia laitteita. Kevyiden nelipyörien kaupanimillä voivat olla esimerkiksi mopauto, tieliikennemönkijä taikka golfauto. Sekaannusta lisää se, että tehokkaammat mönkijät kuuluvat nelipyöriin (L_{7e} -luokka), joiden kuljettamiseen vaaditaan B-luokan ajo-oikeus (henkilöautokortti).

Liikennekäytössä olevista kevyistä nelipyöristä noin 38 % on mopautoja. Mönkijöitä on noin 61 %. Loput reilu 1 % ovat joko golfautoja tai niiden tyyppi ei ole selvillä.

Mopautojen keskihinnat liikkuvat noin 10 000 – 15 000 eurossa.

Kevyen nelipyörän kuljettamiseen tarvitaan aina vähintään M-luokan ajokortti.





2.6 Kansainvälistä vertailua

Alla esitetyt tiedot perustuvat työryhmän jäsenen Sami Mynttisen huhtikuussa 2008 tekemään kyselyyn.

Ruotsi

Ns. EU-mopo (2 pyörää ja maksiminopeus = 45 km/h)

Ruotsissa alaikäraja on 15 vuotta alle 25 km/h mopolle ja 16 vuotta yli 25 km/h mopolle. Ajokorttilupaa ei tarvita, koska virallista mopoajokorttia ei ole olemassa. Pakollista koulutusta on hankittava autokoulusta. Koulutus sisältää ainakin teoriaopetusta, mutta voi sisältää myös ajo-opetusta. Teoriakoe on myös pakollinen. Käsittelykoetta

tai ajokoetta liikenteessä ei edellytetä. Ei myöskään kypärän lisäksi muita varusteita. Ei erityistä koe-/seuranta-aikaa.

Ns. kevyt nelipyörä

Alaikäraja on 15 vuotta. Ei ajokorttilupaa. Pakollinen mopokurssi autokoulusta (voi sisältää teoriaa ja ajoa). Kurssin päätteeksi on suoritettava teoriakoe. Ei erityistä koe-/seuranta-aikaa.

Norja

Ns. EU-mopo (2 pyörää ja maksiminopeus = 45 km/h)

Alaikäraja on 16 vuotta. Ajokorttilupa tarvitaan. Pakollista teoriaopetusta ja ajo-opetusta (trafikalt grundkurs) edellytetään. Myös teoriakoe on pakollinen. Ei ajokoetta. Varustevaatimuksena kypärä, visiiri/lasit, hanskat, mopoiluun sopivat jalkineet sekä takki. Ei erityistä koe-/seuranta-aikaa.

Ns. kevyt nelipyörä

Alaikäraja on 16 vuotta. Ajokorttilupa tarvitaan. Ei erityistä koe-/seuranta-aikaa.

Islanti

Ns. EU-mopo (2 pyörää ja maksiminopeus = 45 km/h)

Islannissa alaikäraja on 15 vuotta. Ajokorttilupa tarvitaan. Pakollista teoriaopetusta (12 h) ja ajo-opetusta (9h) edellytetään. Sekä teoriakoe että mopon käsittelykoe ovat pakollisia. Ei erityistä koe-/seuranta-aikaa.

Ns. kevyt nelipyörä

Kuten B-kortti. Ajokorttilupa tarvitaan.

Tanska

Ns. EU-mopo (2 pyörää ja maksiminopeus = 45 km/h)

Alaikäraja on 15 vuotta. Ajokorttilupa tarvitaan. Pakollista teoriaopetusta (12 h) ja ajo-opetusta (9h) edellytetään. Sekä teoriakoe että mopon käsittelykoe ovat pakollisia. Kypärä ja hanskat vaaditaan varusteina. Kypärä ja hanskat vaaditaan varusteina. Ei erityistä koe-/seuranta-aikaa.

Ns. kevyt nelipyörä

Kuten B-kortti. Ajokorttilupa tarvitaan.

Fär-saaret

Ns. EU-mopo (2 pyörää ja maksiminopeus = 45 km/h)

Alaikäraja on 16 vuotta. Ajokorttilupa tarvitaan. Ei pakollista teoria- tai ajo-opetusta. Teoriakoe on pakollinen. Ei käsittely- tai liikenneajokoetta. Kypärä on oltava kiinnitettynä. Ei erityistä koe-/seuranta-aikaa.

Ns. kevyt nelipyörä

Toistaiseksi ei sallittu Fär-saarilla.

Hollanti

Ns. EU-mopo (2 pyörää ja maksiminopeus = 45 km/h)

Alaikäraja on 15 vuotta. Ajokorttilupa tarvitaan. Ei pakollista teoria- tai ajo-opetusta. Teoriakoe on pakollinen (50 kysymystä). Liikenneajokoevaatimuksesta on tehty esi-

tys, jonka päätöstä on siirretty. Paras arvaus on, että päätös siirtyisi vielä ensi vuoden alkupuolelle. Aiheen poliittisen luonteen vuoksi ajokokeen kattohinnaksi on määrätty 300 €. Esitys on tehty mopoilun lähtökohdista, ja edellyttäisi mopoinvestointeja tutkinnon vastaanottajille. Kokonaisuudessaan esityksenmukaisilla toimilla asetettu kattohintaa tulee ylittymään. Kun hollantilaisia tutkinnon vastaanottajia on myös ollut vaikea taivutella mopon selkään, todennäköisintä on, että liikenneajokokeesta tullaan luopumaan. Kompromissiksi näyttäisi muodostuvan ajokoe suljetulla alueella, joka painottuisi käsittelytehtäviin, mutta voisi sisältää myös joitakin ”simulaatioharjoituksia” liikenteessä ajamisesta. Ei erillistä seurantajaksoa.

Kevyt nelipyörä

Alaikäraja 16 vuotta. Ajokorttilupa vaaditaan. Ei pakollista teoria- tai ajo-opetusta. Pakollinen teoriakoe vaaditaan. Käsittelykoetta suljetulla alueella edellytetään. Ei liikenneajokoetta. Ei erillistä seurantajaksoa.

Englanti

Ns. EU-mopo (2 pyörää ja maksiminopeus = 45 km/h)

Alaikäraja on 16 vuotta. Ajokorttilupaa ei (ilmeisesti) tarvita. Pakollista peruskurssia (1 päivä) autokoulussa (DSAn hyväksymässä) edellytetään. Kurssilla on käsittelyharjoituksia ja jonkin verran teoriaa. Kurssin jälkeen oppilas on valmis harjoittelemaan itsenäisesti ajamista liikenteessä. Harjoittelujakso kestää seuraavaan ajokorttiin asti (B-kortin voi saada Englannissa 17-vuotiaana). Harjoittelun aikana on pidettävä erityistä L-kylttiä (=’Learner’). Teoria- ja liikenneajokoekin ovat mahdollisia vaatimuksia. Ne on suoritettava, mikäli haluaa eron L-kyltistä. (Tällaiset tapaukset ovat kuitenkin hyvin harvinaisia, vain muutamia satoja vuodessa, koska useimmat odottavat MP- tai B-kortin saamista). Tällöin ajokoe reititeineen räätälöidään / suunnitellaan MP-ajokokeen pohjalta, ja tutkinnon vastaanottaja seuraa ajokokeessa mopoa autolla.

Kevyt nelipyörä

Englannissa ei toistaiseksi ole ollut kevyitä nelipyöriä, eikä siten ole ollut tarvetta kokeellekaan.

3 Työryhmän ehdotukset

3.1 Mopoilua koskevat ehdotukset

3.1.1 Ikäraja

III ajokorttidirektiivin mukaan AM-luokkaa koskeva ikäraja on 16 vuotta, mutta sallittu kansallinen liikkumavara on 14–18 vuotta. Suomessa nykyistä 15 vuoden ikärajaa puoltaa mm. peruskoulun päättäneiden nuorten tarve liikkua itsenäisesti toisen asteen koulutuspaikoille sekä nuorten itsenäinen työmatkaliikkumisen ja asioinnin tarve.

Rikosoikeudellisen vastuun näkökulmasta ei toisaalta voida puoltaa mopon kuljettamista alle 15-vuotiaana, minkä vuoksi myöskään ajoharjoittelua liikenteessä ei voitaisi aloittaa alle 15 vuoden ikäisenä. Käsittelyopetusta muulta liikenteeltä eristetyllä alueella olisi mahdollista suorittaa ennen säädetyin iän täyttymistä. Vastaavasti teoriaopetukseen voisi osallistua jo ennen 15 vuoden ikää.

Työryhmä esittää, että mopojen kuljettamiseen liittyvä alaikäraja säilytetään 15 vuodessa. Mopoja koskevaan teoria- ja käsittelyopetukseen voisi osallistua jo ennen 15 ikävuoden täyttämistä.

3.1.2 Koulutusvaatimukset

Onnettomuustilastojen perusteella voidaan todeta mopoilijoiden valmiuksissa sellaisia tiedollisia, taidollisia ja asenteisiin liittyviä puutteita, että nykyistä teoriakoetta ei voida pitää riittävänä vaatimuksena mopokortin saamiselle. Ajovalmiuteen liittyviä haasteita ovat ainakin ajoneuvon paikka tiellä, väistämiset, risteysajo, nopeuden sääntely sekä variaattorivetoisen skootterimopon hallinta. Mopoilijoiden ajovalmiuksien parantaminen edellyttää työryhmän näkemyksen mukaan pakollista koulutusta, johon sisältyisi teoriaopetusta, mopon käsittelyopetusta ja ajo-opetusta liikenteessä.

Teoriaopetuksessa tulisi käsitellä ainakin mopon kuljettamiseen liittyviä edellytyksiä ja ajovarusteita, mopoiluun liittyviä liikennesääntöjä ja mopoilun riskien ymmärtämistä. Teoriaopetuksen tavoitteena olisi lisäksi mopojen virittämisen vähentäminen ja oikean ajoasenteen merkityksen ymmärtäminen. Työryhmä arvioi riittäväksi teoriaopetuksen määräksi 4-6 teorialuntia (à 45 min).

Käsittelyopetuksen tavoitteena olisi mopon käsittelyn oppiminen siinä määrin, että liikenteessä ajaminen voitaisiin turvallisesti aloittaa. Käsittelyopetus suoritettaisiin muulta liikenteeltä eristetyllä alueella. Käsittelyopetusta tulisi työryhmän näkemyksen mukaan antaa vähintään kaksi 25 minuutin mittaista opetuskertaa. Käsittelyopetuksessa kiinnitettäisiin huomiota myös kuljettajan varusteisiin.

Liikenteessä järjestettävän ajo-opetuksen tavoitteena olisi, että mopoilija oppisi itsenäisesti harjoittelemaan turvallista ja muut tienkäyttäjät huomioivaa ajamista liikenteessä. Liikenneajoa tulisi järjestää vähintään neljä 25 minuutin mittaista ajokertaa.

Moottoripyöräopetus annetaan yleensä autokoulussa tai harjoitusluvalla. Harjoitusluvalla voidaan alkuopetuksen saamisen ja teoriakokeen ja käsittelykokeen suorittamisen jälkeen harjoitella itsenäisesti ajamista. Harjoituslupa on yleensä voimassa kolme kuukautta. Harjoituslupajakson päätteeksi moottoripyöräilijä suorittaa ajokokeen liikenteessä ja saa varsinaisen ajo-oikeuden. Työryhmä on kuitenkin päättänyt ehdottamaan mopoille kevyempää opetus- ja tutkintomallia.

Myös opetuslupaopetus on mahdollista, joskin harvinaista. Opetuslupaopetuksessa opettajalta vaaditaan opettajan kokeen suorittaminen, opetusajoneuvon ajo-oikeus ja kolmen vuoden ajokokemus. Työryhmän näkemyksen mukaan opettajalta olisi vaadittava voimassa oleva kaksipyöräisen (vähintään A1-luokan moottoripyörä) ajo-oikeus. Opetuslupaopettajan sopivuus tehtävään arvioidaan liikenneerikkomusten ja henkilökohtaisten ominaisuuksien perusteella.

Työryhmän arvion mukaan mopokorttia varten hyväksytysti suoritettu opetus voitaisiin osaksi lukea oppilaan hyväksi myöhemmässä autokouluopetuksessa. Opetusta ja hyväksilukua koskevat vaatimukset tarkennettaisiin myöhemmässä vaiheessa opetus suunnitelman vahvistamisen yhteydessä.

Työryhmä esittää, että mopokortin saaminen edellyttäisi pakollista teoriaopetusta, käsittelyopetusta muulta liikenteeltä eristetyltä alueella ja ajo-opetusta liikenteessä.

3.1.3 Tutkintovaatimukset

Pakollisen opetuksen lisäksi tulisi työryhmän näkemyksen mukaan mitata opittuja taitoja teoriakokeella ja ainakin käsittelykokeella.

Teoriakoe ehdotetaan toteutettavaksi nykymuotoisena.

Käsittelykoe suoritettaisiin muulta liikenteeltä eristetyllä alueella. Käsittelykokeessa arvioitaisiin mopoilijan mopon käsittelyvalmiuksia. Tavoitteena olisi varmistaa, että mopoilija voi turvallisesti aloittaa itsenäisen ajoharjoittelun liikenteessä.

Työryhmässä arvioitiin myös liikenneajokokeen järjestämistä. Siihen liittyvien käytännön vaikutusten vuoksi työryhmä ei kuitenkaan esitä liikenneajokokeen järjestämistä. Ongelmina nähtiin mm. tutkintoasemien palvelutuotannon ruuhkautuminen ja sitä kautta vaikutukset myös muiden ajoneuvoluokkien tutkintojen saatavuuteen, liikenneajokokeen taloudelliset vaikutukset sekä kokeiden vastaanottaminen autolla, jolloin kaikkia mopon kannalta oleellisia reittivalintoja ei voida käyttää. Myös ulkomainen kehitys puoltaa liikenneajokokeesta luopumista: missään kyselyn kohteena olleessa maassa ei ollut järjestetty pakollista liikenneajokoetta. Työryhmässä arvioitiin, että käsittelykokeella ja sitä täydentävällä autokoulujen ammattimaisella liikenneopetuksella voitaisiin parantaa riittävästi mopoilijoiden ajovalmiuksia ja siten lisätä mopoilun turvallisuutta.

Työryhmä esittää, että tutkintovaatimuksina olisivat teoriakoe ja käsittelykoe.

3.1.4 Uuden mopoilijan rikkomusseuranta

Työryhmässä harkittiin myös erityisen rikkomusseurantajakson ottamista käyttöön mopokortin suorittaneille. Rikkomusseurantajakso koskee nykyisin TLL 75 § 3 momentin mukaisesti lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijoita sekä kahden vuoden ajan moottoripyörän ajo-oikeuden haltijoita, joilla ei ole auton ajo-oikeutta. Nyt esitettävässä mallissa mopon ajo-oikeus ei kuitenkaan olisi lyhytaikainen, joten rikkomusseurantajakson käyttöön ottaminen mopoille edellyttäisi säädösmuutoksia. Seurantajakson toteuttaminen edellyttäisi lisäksi muutoksia tietojärjestelmiin, joten sitä ei ehdoteta tässä aikataulussa.

3.2 Kevyttä nelipyörää koskevat ehdotukset

3.2.1 Ikäraja

Kevyiden nelipyöräisten osalta työryhmässä keskusteltiin ikärajan nostamisesta 16 vuoteen kevyeen nelipyörään liittyvien riskitekijöiden vuoksi.

Mopoja ja kevyitä nelipyöriä koskevien vähimmäisikärajojen eriyttämisellä olisi vaikutuksia ainakin opetuksen ja tutkintojen käytännön järjestämiseen, ajokorttiin ja ajokorttitietoja ylläpitäviin järjestelmiin. Samaan ajokorttiluokkaan kuuluvien ajoneuvojen kuljetusoikeus tulisi tällöin ilmaista kortissa, esimerkiksi erityisehdolla taikka poikkeavalla luokkamerkinnällä.

Työryhmä esittää, että kevyiden nelipyörien ikävaatimukset pysyisivät toistaiseksi ennallaan, ja että asiaa arvioitaisiin uudelleen viimeistään siinä yhteydessä, kun III ajokorttidirektiivin implementointia valmistellaan.

3.2.2 Koulutus- ja tutkintovaatimukset

Kevyiden nelipyörien koulutusvaatimusten eriyttäminen mopovaatimuksista olisi työryhmän mielestä perusteltua. Kevyiden nelipyörien, erityisesti mopoautojen, kuljettamisessa tarvittavat valmiudet vastaavat lähinnä henkilöautoilun valmiuksia. Myös kevyttä nelipyörää koskevat liikennesäännöt eroavat mopoja koskevista liikennesäännöistä. Koulutuksessa tulisikin tavoitella kevyiden nelipyörien kuljettamiseen liittyvien riskien ymmärtämistä ja liikennevalmiuksia. Kevyiden nelipyörien tutkintovaatimuksena olisi teoriakoe ja liikenneajokoe.

Kevyiden nelipyörien vähäisen määrän sekä opetuksen saatavuuteen ja ajokorttiin liittyvien muutostarpeiden vuoksi työryhmä kuitenkin katsoo, että tässä vaiheessa uudistukset tulisi keskittää mopoihin, eikä kevyttä nelipyörää erotettaisi moposta M-luokan ajokorttivaatimuksissa. Lisäksi tulisi seurata kansainvälistä kehitystä, koska kevyitä nelipyöriä koskeva lainsäädäntö ja vaatimukset poikkeavat toisistaan eri jäsenmaissa tällä hetkellä huomattavasti. Kevyitä nelipyöriä koskeva uudistus esitetäänkin lykättäväksi III ajokorttidirektiivin implementointivaiheeseen.

Työryhmä esittää, että kevyitä nelipyöriä koskevat koulutus- ja tutkintovaatimukset olisivat toistaiseksi samat kuin mopoilla.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Kansalaiselle aiheutuvat mopokortin hankkimiseen liittyvät kustannukset tulevat uudistuksen myötä nousemaan. Nykyisin mopokortin hinta on noin 90 euroa. Alustavan arvion mukaan esitetty koulutus ja tutkinto tulisivat maksamaan 400–500 euroa autokoulussa suoritettuna ja 150–200 euroa opetusluvalla suoritettuna. Kustannusvaikutusta toisaalta tasaa se, että M-kortin suorittaminen voitaisiin lukea osaksi oppilaan hyväksi myöhempiä ajokorttiluokkia suoritettaessa.

Autokouluille aiheutuu uudistuksesta investointitarpeita. Ajo-opetuksen järjestäminen edellyttää muun ohella, että autokouluilla on käytettävissä mopoja. Pakollinen opetus ja käsittelykoe olisi työryhmän arvion mukaan mahdollista suorittaa myös kevyellä nelipyörällä, koska suoritettava ajokorttiluokka oikeuttaa sekä mopojen että kevyiden

nelipyörien kuljettamiseen. Tutkintoajoneuvoa koskevat vaatimukset tulisivat täsmennettäviksi myöhemmin.

Lisäksi saattaa olla tarpeen tarkistaa autokoulutoimintaa koskevia säännöksiä, kuten autokoulujen vakuuksia siltä osin kuin toiminta kohdistuu mopokoulutukseen.

Mopon ja kevyen nelipyörän vaatimusten mahdollisella eriyttämisellä jatkossa olisi vaikutusta tietojärjestelmiin.

4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esityksellä ei ole olennaista vaikutusta poliisiin tai Ajoneuvohallintokeskuksen resurssitarpeeseen.

Pakollisen liikenneajokokeen käyttöönotto aiheuttaisi tutkintoasemille jonkin verran lisärekrytointien välitöntä tarvetta ja tutkintotoiminnan ruuhkaantumista. Myös käsittelykokeen käyttöönotto lisää ruuhkautumisen riskiä.

4.3 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Esitettyjen toimenpiteiden odotetaan lisäävän mopoilijoiden valmiuksia ajaa liikenteessä ja sitä kautta parantavan liikenneturvallisuutta.

4.4 Vaikutukset yritystoiminnalle

Autokoulujen kannalta pakollinen opetus toisi mahdollisuuksia liiketoiminnan kehittämiseen ja laajentamiseen ja sitä kautta mahdollisesti joitakin uusia työpaikkoja.

Mikäli kevyitä nelipyöriä koskevat vaatimukset eriytetään mopojen opetus- ja tutkintovaatimuksista, autokouluihin ja tutkinnon vastaanottajille on hankittava tarpeellinen ajokalusto. Toisaalta kevyttä nelipyörää koskevien vaatimusten tiukentuminen saattaa vähentää kansalaisten kiinnostusta kevyitä nelipyöriä kohtaan.

Uudistus saattaa vähentää kiinnostusta mopokortin hankkimiseen, mutta vaikutusta mopojen myyntiin ei voida tässä vaiheessa arvioida.

4.5 Muut vaikutukset

Autokouluista noin 10–20 % tarjoaa tällä hetkellä mopokoulutusta. Jos koulutus muuttuu pakolliseksi, Suomen autokoululiiton mukaan tulevaisuudessa jopa 80 % autokouluista tarjoaisi sitä. Opetuksen ja tutkintojen saatavuus saattaisi olla kuitenkin aluksi heikompa, mikä mahdollisesti aiheuttaisi ainakin alkuvaiheessa alueellisia eroja kansalaisten mahdollisuuksille hankkia mopokoulutusta. Saatavuutta parantaa mahdollisuus opetuslupaopetukseen.

5 Jatkoimenpiteet

Työryhmä esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi asiassa jatkotoimenpiteisiin ja tarvittavaan säädösvalmisteluun. Ryhmän arvion mukaan kaikki tässä esitetyt toimenpiteet voisivat olla toteutettavissa aikaisintaan keväällä 2009.
