



KARELIA-AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalouden koulutusohjelma

Ilkka Simonen

MOPOAUTO LIIKENTEEEN HAASTEENA

Opinnäytetyö
Toukokuu 2013

	<p>OPINNÄYTETYÖ Toukokuu 2013 Liiketalouden koulutusohjelma</p> <p>Karjalankatu 3 80200JOENSUU p. (013) 260 6700</p>
<p>Tekijä Ilkka Simonen</p>	
<p>Nimeke Mopoauto liikenteen haasteena</p> <p>Pohjois-Karjalan Poliisilaitos, lupapalvelut</p>	
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tässä opinnäytetyössä on selvitetty uudistuneen ajokorttilain vaikutuksia mopoautoiluun. Mopoautojen määrä on kasvanut voimakkaasti Suomessa viime vuosina varsinkin nuorten keskuudessa. Samalla ovat nousseet myös onnettomuudet, joissa mopoauto on ollut osallisena. Opinnäytetyö tehdään yhteistyössä Pohjois-Karjalan poliisilaitoksen lupapalveluiden kanssa.</p> <p>Työ tehtiin haastattelututkimuksena, jossa haastateltiin poliisin ja tutkinnon vastaanottajan edustajaa. Tämän lisäksi tutkimusaineistoni koostuu pääsääntöisesti ajokorttilain muodostumiseen liittyvistä asiakirjoista ja aiheeseen liittyvistä kirjoituksista.</p> <p>Opinnäytetyöni esittelee millainen ajoneuvo mopoauto on ja minkälaisia haasteita se on aiheuttanut suomalaisessa liikenteessä. Työssä käydään läpi merkittävimmät mopoautoiluun liittyvät lakimuutokset, jotka astuivat voimaan vuoden 2013 alusta. Opinnäytetyöni antaa mainion esimerkin siitä kuinka laki nykypäivän Suomessa muodostuu. Työssäni sain selville lakimuutosten olevan oikean suuntaisia parantamaan mopoautojen kuljettajien valmiuksia liikenteeseen. Nostin esille myös kohtia, joissa näin muutokset riittämättömiksi.</p>	
<p>Kieli suomi</p>	<p>Sivuja 24 Liitteet Liitesivumäärä 1</p>
<p>Asiasanat mopoauto, ajokorttilaki, kevyt nelipyörä, lakimuutos</p>	

	<p>THESIS May 2013 Degree Programme in Business Economics Karjalankatu 3 FI 80200 JOENSUU FINLAND +358 50 260 6800</p>
<p>Author Ilkka Simonen</p>	
<p>Title Microcar is a challenge for Finnish traffic</p> <p>North Karelia Police Department, licence services</p>	
<p>Abstract</p> <p>This thesis deals with how the new Finnish driving licence law had affects by microcar. The law changes came into effect at the beginning of 2013. The aim of this study was present and assesses the changes relating to microcar. Research was performed by survey. This procees was executed in cooperation with North Karelia Police Department Licence services.</p> <p>The number of microcars has increased strongly in recent years. At the same time have increased microcar accidents. One goal of the new driving licence law was to improve microcar drivers attainments and these ways reduce accidents.</p> <p>This thesis presents what kind of vehicle the microcar actually is. In addition, the study shows how the new driving licence law had formed. Outcome of the research shows that the changes in the law have been step in the right direction. However, some changes have been insufficient.</p>	
<p>Language Finnish</p>	<p>Pages 24 Appendices 1 Pages of Appendices 1</p>
<p>Keywords</p> <p>microcar, driving licence law, light quadricycles</p>	

Sisältö

1	Johdanto	5
1.1	Opinnäytetyön tausta ja tavoitteet	5
1.2	Rakenne	6
1.3	Tutkimusmenetelmät	6
2	Mopoauto	8
2.1	Kevyt nelipyörä	8
2.2	Mopoauton tunnistaminen ja määräykset matkustajista	10
2.3	Virittäminen vaarallista	11
3	Ajokorttilain muutosten taustat	12
3.1	Mopoautoiluun liittyvien lakimuutosten muodostuminen	12
3.2	Muutosten taustalla direktiivi	13
4	Muutosten vaikutukset mopoautoon	14
4.1	Mopoauto uuteen ajoneuvoluokkaan	14
4.2	Mopoauton ikäraja kysymys	15
4.3	Kuljettajantutkinto AM-luokassa	16
4.4	Opetuslupa kaksimerkittävää muutosta	18
4.5	Voimassaolo säännökset	19
5	Pohdinta	20
	Lähteet	24

Liitteet

Liite 1 Lista asiantuntijoista

1 Johdanto

1.1 Opinnäytetyön tausta ja tavoitteet

Mopoautot ovat yleistyneet voimakkaasti suomalaisessa liikenteessä. Varsinkin nuoret ovat ottaneet mopoautot innokkaasti vastaan ja mopoautoilu on synnyttänyt ihmisissä voimakkaita mielipiteitä niin puolesta kuin vastaan. Vuoden 2013 alusta voimaan astunut uusi ajokorttilaki toi mukanaan muutoksia mopoauton ajo-oikeuden saamiselle.

Ajokorttilain (AKL 386/2011) muutokset koskivat laajasti eri ajoneuvoja ja ajokorttiluokkia. Valitsin opinnäytetyöni kohteeksi kuitenkin nimenomaisesti mopoauton niiden määrän voimakkaan lisääntymisen vuoksi. Lisäksi mopoauton kohdalla lakimuutokset olivat erityisen merkittäviä. Opinnäytetyöni tehdään yhteistyössä Pohjois-Karjalan poliisilaitoksen Joensuun lupapalveluiden kanssa, jossa suoritin opintoihini kuuluvan työharjoittelun.

Opinnäytetyöni esittelee lukijalle lakimuutoksiin liittyvät tosiasiat ja kuinka nämä vaikuttavat mopoauton lupaprosessiin. Mopoauton ajolupaa hankkiessaan on hakijan asioitava aina poliisin, tutkinnon vastaanottajan, sekä lakimuutoksen jälkeen myös autokoulun kanssa. Opinnäytetyöni tarkastelee mopoautoon liittyviä muutoksia ensisijaisesti poliisin lupapalveluiden ja tutkinnon vastaanottajan näkökulmasta.

Uusi ajokorttilaki tuo mukanaan täysin uuden ajokorttiluokan, jonka käsittely näyttelee suurta osaa opinnäytetyössäni. Muut merkittävät muutokset koskevat mopoauton kuljettajan tutkintoa, sekä uudistuneita opetuslupa käytäntöjä. Työni toimii mopoautoiluun liittyvän kokonaisuuden hahmottajana. Opinnäytetyöni tarkoituksena on nivoa yhteen mopoautoiluun liittyvät säännökset ja näin helpottaa ajoneuvoa koskevan tiedon etsimistä

1.2 Rakenne

Opinnäytetyöni alussa kerron mistä mopoautossa kulkuneuvona on kyse. Tämän jälkeen esittelen lyhyesti prosessin, jonka kautta uusi ajokorttilaki on muodostunut. Näen lain muodostumisen esittelyn mielenkiintoisena ja erityisesti opiskelujani tukevana asiana. Samalla myös selvitän, minkä vuoksi ajokorttilain uudistus on tehty.

Opinnäytetyöni pääosa keskittyy ajokorttilain muutosten vaikutuksien arvioimiseen ja kuinka nämä muutokset ovat vaikuttaneet mopoauton ajoluvan saamiseen. En tyydy luettelemaan pelkkiä lakimuutosten vaikutuksia, vaan tuon esille eri osapuolten näkemyksiä lakimuutoksista ja mopoautoilmiöstä yleensä. Lisäksi esittelen työssäni omia mielipiteitäni, sekä julkisuudessa esitettyjä näkökulmia mopoautoilusta ja uudesta ajokorttilaista.

Lopuksi pohdin tutkimukseni tuloksia ja arvioin uuden ajokorttilain onnistumista. Tuon esille tärkeimpiä huomaamiani seikkoja ja pyrin ennustamaan ajokorttilain muutosten vaikutuksia, sekä lain kehittymistä. Viimeiseksi arvioin opinnäytetyöprosessiani ja työni jatkumahdollisuuksia.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen lähtökohtana on kuvata todellista elämää. Kvalitatiivisen tutkimuksen perimmäisenä tavoitteena on löytää ja paljastaa tosiasioita, eikä todentaa olemassa olevia väittämiä. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2009, 161.) Laadulliselle tutkimukselle on luoteenomaista kerätä aineistoa, joka mahdollistaa monet erilaiset näkökulmat. Laadullisen tutkimuksen aineiston ominaispiirteitä ovat ilmaisullinen rikkaus ja monitasoisuus. (Alasuutari 2011, 84.)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa puhutaan usein tutkimusongelman sijasta tutkimustehtävästä. Tutkimukseen tulisi löytää kuitenkin johtoajatus ja muodostaa tämän perusteella pääongelma. Pääongelmaa analysoimalla saadaan selvitettyä alaongelmat, joista käytetään myös nimitystä osaongelmat. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2009, 126.)

Tutkimustarkoituksessa tehty haastattelu on tiedonkeruun muoto, jonka avulla pyritään saamaan mahdollisimman luotettavaa tietoa. Tutkimushaastattelun muodoista on olemassa kirjallisuudessa erilaisia ryhmiä ja nimikkeitä. Teema-haastattelussa kysymyksillä ei ole tarkkaa muotoa tai järjestystä. Haastattelun perustana toimivat tiedossa olevat aihepiirit eli teema-alueet. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2009, 207–208.) Kvalitatiivisessa tutkimuksessa ei ole tarpeellista tai mahdollista kerätä suurta joukkoa tutkimusyksiköitä (Alasuutari 2011, 39).

Käytin tutkimuksessani aineiston keräämiseen teemahaastattelua. Haastattelin poliisin, sekä tutkinnon vastaanottajan edustajaa. Haastatteluissani selvitin lakimuutosten konkreettisia vaikutuksia mopautoilun lupaprosessiin ja ajoluvan saamiseen. Käytin haastatteluiden pohjana otteita uudesta ajokorttilaista, sekä mopoputosta kirjoitettuja artikkeleita. Lisäksi minulla oli haastatteluissa mukana runko asiasanoista ja teemoista, joista halusin erityisesti tietoa. Näillä välineillä pidin teemahaastattelun asiassa ja herätin haastateltavissa uusia mielipiteitä ja näkökulmia.

Tallensin tekemäni haastattelut nauhoittamalla. Teemahaastattelussa keskeistä on haastattelijan ja haastateltavan vuorovaikutus, joten olennaisten asioiden kirjaaminen pelkillä muistiinpanoilla luotettavasti on mahdotonta. Haastatteluiden kulkua ohjasin nimenomaisesti haastateltavan osaamis- ja kokemusalueille.

Tutkimukseni tehtävä on tuottaa mahdollisimman laadukas ja erityisesti poliisin lupapalveluita palveleva opinnäytetyö. Pääongelmani on ajokorttilainmuutos ja sen vaikutukset mopautoiluun. Osaongelmien selvittäminen ja valitseminen on työni kannalta haasteellinen tehtävä.

Laadullinen analyysi on erilaista verrattuna kvantitatiiviseen analyysiin. Laadullisessa tutkimuksessa aineistoa analysoidaan kokonaisuutena. Aineistoa tarkastellessa tulee kiinnittää huomiota siihen, mikä on olennaista tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen kannalta. Laadullisen analyysin toisena vaiheena on arvoituksen ratkaiseminen, jota kutsutaan myös tulkinnaksi. Mitä enemmän tutkijalla on käytössään vihjeitä mysteerin ratkaisemiseen, sitä paremmin hän voi luottaa saamansa ratkaisun mielekkyyteen. (Alasuutari 2011, 38–48.)

Aloitin aineistoni analysoinnin selvittämällä ensin työni perustana toimivat faktat, eli lakimuutokset. Toisessa vaiheessa purin haastattelut kirjalliseen muotoon ja kokosin kaiken aineiston kokonaisuudeksi. Tämän jälkeen poimin tutkimusaineistostani asioita, jotka ovat olennaisia opinnäytetyöni kannalta. Rajasin tutkimusongelmani mahdollisimman tarkasti, jolla vältin työtäni ajautumasta sivuraitteille. Ennen kirjoittamisprosessin aloittamista havainnoin aineistostani selkeitä huippukohtia, joita toin työssäni erityisesti esille.

Tutkijan on otettava tutkiessaan huomiota moniin eettisiin kysymyksiin. Eettisesti hyvä tutkimus edellyttää hyvää tieteellistä käytäntöä. Tutkijan on vältettävä epärehellisyyttä kaikissa tutkimuksen vaiheissa. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2009, 23–25.)

Vaalin tutkimukseni eettisyyttä olemalla itselleni rehellinen. En lähtenyt tulkitsemaan haastatteluissa saamiani vastauksia tutkimukselleni suotuisiksi. Muu aineistoni oli luonteeltaan hyvin yksiselitteistä. Esimerkiksi lain tai hallituksen esityksen epäeettinen muuntelu olisi jo itsessään hyvin räikeä tutkimuksessa oleva asiavirhe.

2 Mopoauto

2.1 Kevyt nelipyörä

Mopoauto luokitellaan yleisesti kevyeksi nelipyöräksi, jolloin sen täytyy täyttää tietyt vaatimukset. Kevyiksi nelipyöräksi luokitellaan myös tieliikenne käyttöön hyväksytyt mönkijät. Kevyen nelipyörän ominaisuuksista on määrätty EU:n ajokorttidirektiivissä (2002/24/EY 1 artikla 3 kohta). Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi esittelee kevyen nelipyörän vaatimukset selkeästi seuraavalla tavalla:

Nelipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka kuormittamaton massa on enintään 350 kg ilman sähköajoneuvon akkujen massaa ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. L6e-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. (Trafi, ajoneuvoluokat.)

Autokoulun mopo- ja mopoautokirjassa (Vesalainen, 2011) ohjeistetaan oleellisesta mopoautoon liittyvästä tekijästä, eli ajoneuvon polkimista. Mopoautossa on kaksi poljinta, joista vasemmanpuoleinen on jarru ja oikeanpuoleinen kaasua. Kuljettajalle voi syntyä houkutus ajaa mopoautoa kahdella eri jalalla, mutta näin kuitenkin tule toimia. Ajaessa tulee käyttää ainoastaan oikeata jalkaa, sillä tilannetta jossa tarvitsisi painaa kaasua ja jarrua yhtä aikaa ei saisi syntyä. (Vesalainen, 2011, 50.)

Mopoauto eroaa henkilöautosta sen pienemmän koon ja tehokkuuden takia. Erona tavalliseen mopoon on taas luonnollisesti umpinainen kori ja neljä pyörää. Asiantuntijat suhtautuvat mopoautoon varauksellisesti. Eniten huolestuneisuutta herättää mopoautojen kasvanut määrä onnettomuus tilastoissa.

Sanomalehti Karjalaisen julkaisemassa kirjoituksessa (Sanomalehti Karjalainen 2012, Linnovaara/STT) liikenneturvan koulutuspäällikkö Antero Lammi mainitsee mopoauton ongelmalliseksi ajoneuvoksi etenkin talviajossa. Lammi kertoo mopoauton lyhyen akselivälin aiheuttavan sen, että se pyörähtää helposti. Lisäksi mopoauton korkea painopiste Lammin mukaan edesauttaa ajoneuvon kaatumista. Mopoauton kapeus taas vaikuttaa siihen, että se ei mahdu kulkemaan talvella muodostuvissa urissa kuin toinen puoli kerrallaan. (Sanomalehti Karjalainen 2012, Linnovaara/STT.)

Hallituksen esityksessä (HE 212/2010, 24) kuvataan mopoautojen määrän voimakasta kasvua Suomessa. Vuonna 2005 kevyitä nelipyöriä oli rekisterissä noin 2000, kun taas vuonna 2009 määrä oli jo lähes 6000. Samalla ovat nousseet liikenneonnettomuudet, joissa kevyt nelipyörä on ollut osallisena. Vuonna 2005 kevyt nelipyörä oli osallisena 27 onnettomuudessa jonka liikennevakuutus on korvannut. Vuonna 2009 korvattu määrä oli noin 280. (HE 212/2010, 24)

2.2 Mopoauton tunnistaminen ja määräykset matkustajista

Valtioneuvoston asetus (791/2005) ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta määrää tiettyjä oleellisia erityisehtoja kevyelle nelipyörälle. Kevyessä nelipyörässä tulee olla hitaan ajoneuvon kilpi (791/2005, 51 a §). Kevyen nelipyörän kuljettajan, matkustajien ja tavaran yhteismassa ei saa ylittää 200 kg. rajaa (791/2005, 39§).

Hitaan ajoneuvon kilpi on erittäin tärkeä osa mopoauton turvallisuutta. Se antaa varsinkin pimeällä ajettaessa takaa tulevalle kuljettajalle tiedon, että edessä oleva ajoneuvo ei saa välttämättä ajaa nopeusrajoituksen sallimaa nopeutta. Mopoautolle asetettu 200 kg painorajoitus tarkoittaa käytännössä sitä, että mopoautossa voi kuljettajan lisäksi olla ainoastaan yksi matkustaja. Tosin mopoautot ovat muutenkin yleisesti rekisteröity kahdelle henkilölle. Laki tieliikennelain muuttamisesta (234/2006) määrää turvavyön pakolliseksi kevyen nelipyörän kuljettajalle ja matkustajille (234/2006, 88§ kohta 5).

Kuvasta 1 tulee esille kuinka tärkeä tunniste hitaan ajoneuvonkilpi on. Myös pienempi rekisterikilpi hyvä keino erottaa mopoauto henkilöautosta. (Kuva 1).



Kuva 1 Hitaan ajoneuvonkilpi ja rekisterikilpi. (Yleisradio 2013.)

Mopoautojen rekisterikilvet ovat erilaiset verrattuna henkilöautoon. Yleisradion uutisessa (Yleisradio, 2013) lukija kritisoi mopoauton rekisterikilpien kokoa, koska niitä on vaikea nähdä ongelmia tilanteissa. Uutisessa on myös pohdittu pienien kilpien vaikutusta mopoautoilijan asenteeseen ajoneuvoa kohtaan. Liikenneturvallisuusviraston yksikköpäällikkö Toni Pallaspuro vastaa uutisessa kritiikkiin ja mainitsee, että mopoautojen kilvet eivät voi olla samanlaiset henkilöauton rekisterikilpien kanssa. Muuten ne voisivat sekoittua helposti pieniin henkilöautoihin. (Yleisradio, 2013.)

Pallaspuro (Yleisradio, 2013) toivoo autoilijoiden hyväksyvän mopoautot liikenteessä ja suhteuttavan omaa käyttäytymistä niitä kohtaan. Mikäli autoilija kokee mopoauton aiheuttaman liikenneonnettomuuden suureksi, niin Pallaspuro neuvoo ottamaan yhteyttä poliisiin hälytysnumeron kautta ja seuraamaan ajoneuvoa. (Yleisradio, 2013.)

2.3 Virittäminen vaarallista

Mopoautojen määrän lisääntyessä myös niiden muuntelu suurempien nopeuksien saavuttamiseksi on yleistynyt. Moottoriajoneuvojen niin kutsuttu virittäminen voi tehdä ajoneuvosta hyvinkin vaarallisen. Mikäli kevyt nelipyörä ei täytä sille asetettuja vaatimuksia, voidaan se luokitella joksikin muuksi ajoneuvoksi.

Sanomalehti Karjalainen (Sanomalehti Karjalainen 2012) uutisoi tapauksesta, jossa henkilö oli kuljettanut mopoautoa 66 kilometrin tuntinopeudella. Kuljettajalla oli voimassaoleva kevyen nelipyörän kuljettamiseen oikeuttava MT-luokan ajokortti, mutta poliisi luokitteli ajoneuvon liiallisen rakenteellisen nopeuden vuoksi nelipyöräksi. Kuljettajalla ei ollut nelipyörän kuljettamiseen oikeuttavaa B-luokan ajokorttia, joten tämä määrättiin ajokieltoon. Lisäksi henkilön maksettavaksi koitui nelipyörästä aiheutuvia veromaksuja yli 2000 euroa. (Sanomalehti Karjalainen 2012.)

Hakkarainen (2012) muistuttaa virittämisen vaaroista. Varsinkin taajamaliikenteessä jopa vähäiset nopeuden muutokset ovat merkittäviä. Hakkarainen korostaa mielenkiintoisella esimerkillään oikean tilannenopeuden merkitystä verrattu-

na jarrutusmatkaan. Kaksi ajoneuvoa, joista toisen nopeus on 40 kilometriä tunnissa ja toisen 60 kilometriä tunnissa aloittavat jarruttamisen ennen suojatietä yhtä aikaa. Ajoneuvo joka ajaa 40 km/h pysähtyy suojatien eteen, mutta toisen ajoneuvon nopeus on vielä 55 km/h. Eli kansankielellä sanottuna pieni nopeuden nostaminen aiheuttaa hyvinkin suuren jäännösnopeuden kasvun. Hän nostaa esille myös kysymyksen siitä, ovatko muunnellun ajoneuvon jarrut ja muut hallintalaitteet tehty uusia nopeuksia varten. (Hakkarainen 2012.)

Mopoauton ja mopon yksi merkittävä ero on mopoauton katsastusvelvollisuus. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että mopoauto on katsastettava samoin perustein kuin henkilöauto. Katsastusvelvoitteella pyritään parantamaan mopoauton liikenneturvallisuutta. Mopoautoja koskee myös talvirengaspakko. (Trafi, 2011.)

Näen mopoauton katsastusvelvollisuuden erittäin merkittävänä tekijänä koko mopoautoilun kannalta. Se antaa mopoauton käyttäjille selkeän viestin siitä, että mopoauto on hyvin lähellä henkilöautoa ja niiden kunnon arviointi ei perustu pelkästään poliisin tekemiin satunnaisiin tarkastuksiin liikenteessä. Katsastusvelvoite ohjaa niin nuorta kuin varttuneempaakin kuljettajaa pitämään huolta ajoneuvon kunnosta. Se antaa myös käytetyn mopoauton ostajalle tärkeää informaatiota ajoneuvon kunnosta.

3 Ajokorttilain muutosten taustat

3.1 Mopoautoiluun liittyvien lakimuutosten muodostuminen

Ensimmäisen virallinen asiakirja mopoautoon liittyvistä lakimuutoksista on kansanedustaja Tero Rönin vuonna 2007 eduskunnalle antama toimenpidealoite (TPA 45/2007 vp). Aloitteessaan Rönni kritisoi silloista järjestelmää, jossa kevyen nelipyörän ajo-oikeuden sai pelkällä kirjallisella kokeella, jota pidettiin yleisesti helppona. Rönni toi esille mopoautojen määrän voimakkaan kasvun, joka johtui vuonna 2003 tehdyllä mopoautojen myyntiveron poistamisella ja nuorten mopoautoon kohdistuvasta muotivillityksestä. Hän myös mainitsi, että liiken-

teessä tapahtuneet vahingot kohdistuivat erityisesti 15 – 18 vuotiaisiin henkilöihin. (TPA 45/2007 vp.)

Toinen mopoautoa koskeva toimenpideoite (TPA 43/2008 vp) on kansanedustaja Janne Seurujärven allekirjoittama. Seurujärven aloite on hyvin samansisältöinen Rönнин aloitteen kanssa. Hän mainitsee mopoautojen määrän nousseen voimakkaasti vuonna 2006, joka on näkynyt myös onnettomuustilastoista. Onnettomuuksien syynä on ollut usein nuoren taitamattomuus ajoneuvon hallinnassa. (TPA 43/2008 vp.)

Eduskunta on lähettänyt lokakuun 28. päivä liikenne ja viestintävaliokunnan käsittelemään hallituksen esityksen ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Liikenne ja viestintävaliokunnan kuultavana (Liite 1) on ollut kaksikymmentäyksi eri henkilöä, joiden mielipiteitä on kuultu ennen hallituksen esityksen muodostamista. Mopoauton kohdalla henkilöistä erottuu Suomen Mopoauto Oy:n toimitusjohtaja Harri Nyholm (Liite 1).

Valiokunta on käsitellyt esitystä valmistellessaan myös yhdeksän eri lakialoitetta, mukaan lukien Rönнин ja Seurujärven tekemät toimenpideoitteet. Näiden aloitteiden, asiantuntija lausuntojen ja kahdeksan muun lausunnon pohjalta on muodostettu hallituksen esitys ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 212/2010), joka on lähetetty eduskunnan hyväksyttäväksi.

3.2 Muutosten taustalla direktiivi

Euroopan unionin lainsäädäntö vaikuttaa nykypäivänä olennaisesti Suomen lain säädäntöön. Ajokorttilaki ei tee tässä poikkeusta, sillä etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2006/126/EY) ajokorteista on vaikuttanut vahvasti uuden ajokorttilain syntymiseen ja sen muotoon.

Hallituksen esityksessä (HE 212/2010, 7) todetaan, että kolmannella ajokorttidirektiivillä jatketaan Euroopan unionin ajokorttilainsäädännön yhtenäistämistä. Kolmas ajokorttidirektiivi edellyttää, että sen edellyttämät muutokset astuvat voimaan 19.1.2013 alkaen. Hallituksen esityksessä mainitaan myös, että ajo-

korttilainsäädännön kokonaisuudistus on tarpeellinen, koska nykyinen ajokorttilainsäädäntö on monien muutosten jälkeen vaikeaselkoista ja hajaantunutta. (HE 212/2010, 24.)

Jormanainen (Jormanainen 2012) kertoo, että varsinkin suurissa laki valmisteluissa virkamiesryhmät kuulevat lausuntoja monilta tahoilta. Samalla hän kuitenkin toteaa, että ajokorttilain muutoksessa suurin osa lainsäädännöstä tulee EU:sta, joten niihin ei voida kansallisesti paljoa vaikuttaa. (Jormanainen 2012.)

Ojanen ja Haapea käsittelevät kirjassaan (Ojanen & Haapea 2007, 1) EU-oikeuden ja kansallisen oikeuden välistä suhdetta. EU-oikeuden asema verrattuna jäsenvaltioiden oikeusjärjestyksiin on erityisen vahva. Siinä missä kansainväliset sopimukset jättävät sopimusten oikeusvaikutukset kunkin sopimusvaltion ratkaistavaksi, niin EU-oikeus määrää itse omasta asemastaan ja vaikuttamisestaan jäsenvaltioissa. (Ojanen & Haapea 2007, 1.)

4 Muutosten vaikutukset mopoautoon

4.1 Mopoauto uuteen ajoneuvoluokkaan

Uutta ajokorttilakia tutkiessa voivat erilaiset kirjaimet ja kirjainyhdistelmät eri ajokorttiluokkien osalta tuntua aluksi hieman vaikeaselkoisilta ja sekavilta. Opinnäytetyöni kannalta olennainen ajokorttiluokka on AM-luokka. AM-luokka on siinä mielessä erityinen, että se on aivan uusi ajokorttiluokka suomalaisessa liikenteessä ja lainsäädännössä.

Mopot ja kevyet nelipyörät kuuluivat ennen ajokorttiluokkaan M, joiden myöntäminen lopetettiin uuden ajokorttilain tullessa voimaan 19.1.2013. Samalla syntyi uusi ajokorttiluokka AM, joissa mopo ja kevyt nelipyörä on erotettu toisistaan. AM-kurssin suorittaminen mopolla tuo oikeuden ainoastaan mopon kuljettamiseen ja vastaavasti AM-kurssin suorittaminen mopoautolla tuo ajo-oikeuden ainoastaan kevyelle nelipyörälle. (Vesänen 2011, 11).

Ajokorttiluokat on uudessa ajokorttilaissa (AKL 4§) jaettu kahteen ryhmään. AM-luokka kuuluu ryhmään 1. AM-luokkaan kuuluvat mopot, eli ajoneuvot joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja enintään 45 km/h. Näiden lisäksi AM-luokkaan kuuluvat kevyet nelipyörät. (AKL 4§.)

AM-luokan ajo-oikeudesta on määrätty ajokorttilaissa (AKL 2:6). AM-luokan ajo-oikeuden haltijalla ei ole mopon tai kevyen nelipyörän ajo-oikeutta, mikäli ajokortissa ei ole merkintää vastaavaan kuljettajantutkinnon suorittamisesta tai muuta ajokorttia johon AM-luokan ajo-oikeus sisältyy. (AKL 2:6.)

Mopoauton kohdalla lainkohta käytännössä tarkoittaa sitä, että henkilöllä on oltava suoritettuna kevyen nelipyörän teoriakoe sekä ajokoe, jotta tällä on oikeus ajaa mopoautoa. Mopoautoa saa ajaa myös henkilöauton ajo-oikeuteen oikeuttavalla B-luokan ajokortilla.

4.2 Mopoauton ikäraja kysymys

Entisen M-luokan ajokortin sai 15-vuotiaana. Lainsäätäjä ei lähtenyt muuttamaan ikärajaa, vaikka direktiivi antoi siihen mahdollisuuden. Ajokorteista annetun direktiivin (2006/126/EY 4 artikla 6 kohta) mukaan jäsenvaltio voi AM-luokassa määrätä ikärajan 14–18 vuoden välille. Uudessa ajokorttilaissa AM-luokan vähimmäisikä on 15 vuotta (AKL 1:5.2).

Helsingin sanomien artikkelissa (Helsingin sanomat 2010) kerrotaan, kuinka liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2010 tehnyt ehdotuksen mopoauton ikärajan nostamisesta 16 ikävuoteen. Artikkelissa liikenneneuvos Anneli Tanntu perustelee ikärajan nostamista, koska mopoauton on auton kaltainen ajoneuvo. Artikkelissa mainitaan myös mopoautojen voimakkaasta yleistymisestä ja suurista onnettomuus määristä. (Helsingin Sanomat 2012.)

Liikenne ja viestintäministeriön tiedotteessa (LVM tiedote 2010) tulee esille kuinka ministeriö on ehdottanut AM-luokan ikärajaksi 16 vuotta. Ministeriö on ehdottanut, että uuteen ajokorttilakiin otettaisiin AM-luokan lisäksi kansallinen

MO-luokka. MO-luokan ajokortti oikeuttaisi taas ajamaan kaksipyöräistä mopoa 15-vuotiaana. (LVM tiedote 2010.)

Jormanainen (Jormanainen 2012) ei ota suoraan kantaa ikärajiin, koska hän näkee nuoren kuljettajan yksilönä. Toisilla valmiudet liikenteeseen ovat luonnollisesti paremmat kuin toisilla. Hän kuitenkin huomauttaa mopoauton olevan henkilöauton oloinen ajoneuvo, jolla ajetaan vain hieman hitaammin. Mopoautilla on kuitenkin pärjättävä samoissa olosuhteissa kuin henkilöautot. Jormanainen mainitsee, että ajatus mopoautosta liikenteessä rekkojen ja bussien välissä tuntuu joskus pelottavalta. (Jormanainen 2012.)

Perustelut 15 ikävuoden säilyttämiselle olivat varmasti olemassa. Olisi ollut kuitenkin mielenkiintoista nähdä millaista reaktioita kansalaisissa mahdollinen ikärajan nostaminen 16 vuoteen olisi herättänyt. Henkilökohtaisesti olisin kannattanut ikärajan nostamista. Toki nuoret ovat yksilöitä ja kehittyvät eri aikaan, mutta yleisesti ottaen en näe 15-vuotiasta kypsänä varsinkaan mopoauton kuljettajaksi.

4.3 Kuljettajantutkinto AM-luokassa

Ensimmäinen merkittävä muutos mopokorttiin astui voimaan vuonna 2000. Tällöin mopokortti määrättiin pakolliseksi vuonna 1985 tai sen jälkeen syntyneille ja sen suorittamiseen riitti teoriakoe. Kesäkuun alusta vuonna 2011 teoriakokeen lisäksi hyväksytyyn kuljettajantutkintoon tuli suorittaa ajokoe tai käsittelykoe. Ennen mopokortti antoi oikeuden ajaa myös kevyttä nelipyörää eli mopoautoa.

Uusi ajokorttilaki toi muutoksia sekä teoriakokeeseen ja ajo-opetukseen. Hallituksen esityksessä (HE 212/2010, 31) mainitaan, että entisessä kokeessa olleet kymmenen sanallista ja viisitoista liikennetilanteisiin liittyvää tehtävää, eivät olleet riittävä vaatimus ajo-oikeuden saamiselle. Hallituksen esityksessä lisävaatimuksia perusteltiin erityisesti onnettomuustiedoilla. Kevyen nelipyörän kuljettajien suurimpia puutteita ovat olleet ajoneuvon hallinta, sekä risteysajo. (HE 212/2010, 31–32.)

Jormanainen (2012) ei pidä nykyistä teoriakoetta helppona. Mieluummin hän pitää koetta hieman vaikeahkona. Samalla hän kuitenkin mainitsee, että osalla oppilailla on puutteita perusasioissa, kuten risteysajosäännöissä. (Jormanainen 2012.)

Kevyen nelipyörän kuljettajantutkintoon vaadittavasta ajo-opetuksesta on säädetty erikseen asetuksella (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 12§). Kevyen nelipyörän kohdalla opetusta on oltava vähintään kolme tuntia, joista kaksi on ajo-opetusta liikenteessä ja yksi tunti käsittelyopetusta (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 12§).

Jormanainen (2012) kertoo, että opetuksen lisääntyminen on luonnollisesti hyvä asia. Mikäli opetusta entisestään lisättäisiin, niin se lisäisi myös opetuksen hintaa, joka on noussut keskusteluissa kynnyskysymykseksi. Hän mainitsee, että nuoret ovat yleisesti hyvin motivoituneita oppimaan. Jos ei muuten, niin kokeiden läpäiseminen on suuri motivaation lähde. (Jormanainen 2012.)

Ylikonstaapeli Hakkarainen (Hakkarainen 2012) kertoo kokemuksellaan, että yleisimmät nuorten mopoautoilijoiden heikkoudet liikenteessä koskevat ryhmittymistä sekä risteysajoa. Tähän Hakkarainen mainitsee suurimmaksi syyksi kokemuksen puutteen. Nuoren yleinen liikennesilmä ei ole tarpeeksi kehittynyt ja esimerkiksi yläpuolisten opasteiden seuraaminen on usein puutteellista. Uusi ajoharjoittelua vaativa AM-luokan ajo-opetus antaakin uudelle mopoauton kuljettajalle paremmat valmiudet liikenteeseen. (Hakkarainen 2012.)

On helppoa todeta, että aikaisempi teoriakoe on ollut varsin vaillinainen mittamaan kuljettajan osaamista toimimaan turvallisena osana liikennettä mopon tai kevyen nelipyörän ratissa. Kolme tuntia pakollista ajo-opetusta on oikea suunta, mutta mielestäni edelleen riittämätön toimenpide varsinkin mopoauton kohdalla. Mopoauton samankaltaisuus henkilöauton kanssa verrattuna vaadittavan ajo-opetuksen määrään on yhtälönä absurdi. Toki on muistettava autokoulujen resurssit järjestää ajo-opetustunteja suurelle oppilasjoukolle, mikäli vaadittavien opetustuntien määrä olisi suurempi.

4.4 Opetuslupa kaks merkittävää muutosta

Ajokorttilaki uudistus toi mukanaan muutoksia myös opetuslupa käytäntöihin. Kevyen nelipyörän opetuksen kohdalla voidaan puhua kahdesta merkittävästä muutoksesta.

AM-luokan ajokorttia varten annettavassa opetuslupaopetuksessa erityisenä tavoitteena on lisätä uusien kuljettajien turvallisuutta ja siihen vaikuttavien näkökohtien huomioon ottamista ajamisessa opetusluvan haltijan osallistumisella opetukseen. (AKL 35:2).

Uudessa ajokorttilaissa AM-luokassa opetusluvan hakijan on oltava vähintään 21-vuotias. Opetusluvan hakijalla täytyy olla kolme vuotta voimassa ollut kevyen nelipyörän tai B-luokan ajokortti. (AKL 40§.) Nykyisin opetusluvan saamiselle pidetään vaatimuksena lähes poikkeuksetta perheenjäsenyyttä. Käytännön tasolla lakiuudistus mahdollistaa sen, että vanhempi kaveri voi toimia nuoren opettajana.

Perheen sisäisessä opetuslupaopetuksessa opetuksen motiivit ja päämäärä ovat erilaisia. Vanhemman opettaessa omaa lastaan panostetaan opetuksessa turvallisuuteen ja pyritään varmistamaan opetettavan todellinen asioiden sisäistäminen. Perheen ulkopuolinen opettaja voi pedagogisesti olla jopa parempi opettaja, mutta mietittäväksi jää ovatko oppimisen päämäärät samat. (Jormanainen 2012.)

Hallituksen esityksessä (HE 212/2010, 23) todetaan, että nykymallissa opettajan ja opetettavan on edellytetty asuvan samassa taloudessa ja osoitteessa. Tämä on koettu varsinkin uusperheiden yleistyessä ongelmalliseksi. Poliisin käyttämänä opetusluvan myöntämiseen liittyvä tarkoituspäätös harkinta ei kohtelee kansalaisia tasapuolisesti. Myöntämisperusteet ovat myös saattaneet vaihdella poliisipiireittäin. (HE 212/2010, 23.)

Toisella laki muutoksella pyritään parantamaan opetuslupaoppilaan ja opettajan tietämystä liikenneturvallisuuteen liittyvistä seikoista. Ajokorttilaissa (AKL 41§) määrätään, että opettajan ja opetettavan on osallistuttava yhdessä autokoulussa annettavaan opetukseen. Opetus annetaan ennen ajo-opetuksen antamista

ja se käsittelee ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä turvallisuus asioita. (AKL 41§.) AM-luokan kohdalla tämä tarkoittaa käytännössä tunnin mittaista yhteistä opetusta.

Mopoauton opetuksen kohdalla näen opetuslupa perusteiden löysentämisen järkevänä asiana. Mielestäni kansalaisilla tulee olla tasapuoliset mahdollisuudet valita opetuslupaopetuksen ja autokoulun väliltä. Varsinkin ajoluvan saamiseen liittyvät hinnan nousut voivat pian tarkoittaa sitä, että opetuslupaopetus halvempaa vaihtoehtona on perheissä ainut vaihtoehto. Olisin kuitenkin lisännyt lakiin kohdan, joka velvoittaisi alaikäisen huoltajaa osallistumaan autokoulussa käytävään opetukseen yhdessä opettajan ja opetettavan kanssa. Tällä varmistettaisiin huoltajan tai huoltajien tietoisuus siitä, mihin nuori on ryhtymässä ja kuinka huoltaja voi tukea ja valvoa nuorta opetuksen aikana ja sen jälkeen.

Muiksi perusteiksi opetuslupakäytännön muuttamiselle AM-luokan kohdalla näen mopoauton erityisyyden ajoneuvona. Mikäli lähipiiristä löytyy opettaja, jolla on kokemusta mopoautolla ajamisesta, on tämä varmasti parempi opettaja kuin vanhempi, joka ei ole koskaan ajanut mopoautoa. Täytyy myös muistaa, että on perheitä, joissa kukaan ei omista ajokorttia. Vanhemmat voivat kokea myös itsensä heikkoina opettajina tai aika ei riitä tarpeeksi riittävän ja laadullisen opetuksen antamiseksi.

4.5 Voimassaolo säännökset

Mopoauton ajokortin voimassaolosta on määrätty ajokorttilaissa (AKL 22§). Ryhmään 1 kuuluva ajokortti annetaan 15 vuodeksi kerrallaan määräajaksi. Määräaika päättyy kuitenkin kortin hakijan täyttäessä 70 vuotta. Tämän jälkeen ajokortti myönnetään aina viideksi vuodeksi eteenpäin. Hakijalle joka on täyttänyt 65 vuotta, annetaan kortti myös viideksi vuodeksi. (AKL 22§.)

Mopoauton ajo-oikeus saadaan siis 15 vuodeksi. Monille etenkin nuorille kuljettajille tämä tietenkin toissijaista, koska he aikovat suorittaa tulevaisuudessa henkilöauton ajokortin. On kuitenkin mahdollista, että kuljettaja ei syystä tai toisesta suorita muuta ajokorttia kuin AM-luokan ajokortin. Tällaisten tapausten

kasvu voi olla mahdollista varsinkin silloin, mikäli ajokortin ja autoilun kustannusten kasvu jatkuu samanlaisena. Ajokortin uudistamisesta on määrätty tarkemmin ajokorttilain 27 §.

Ajokorttilaki (AKL 22§ kohta 1) velvoittaa ajokorttia uudistettaessa hakijalta uutta valokuvaa, sekä (AKL 22 kohta 2) uutta nimikirjoitusnäytettä. Lääkärin todistus vaaditaan AM-luokan kuljettajalta, mikäli tämä on täyttänyt 70 vuotta ennen uudistettavan ajokortin voimassaolon päättymistä (AKL 22 kohta 3).

AM-luokan ajokortin uudistajan täytyy siis ajokorttia uudistaessaan tuoda poliisille uusi valokuva ja antaa allekirjoitusnäyte ajokorttihakemukseen. Uskon että kansalaiset kokevat uudistamiset positiivisena asiana, sillä ajokorttia käytetään yleisesti henkilöllisyystodistuksena ja siinä oleva kuva halutaan pitää päivitettyinä. Päivitetty valokuva myös varmasti nopeuttaa ja helpottaa lainvalvojan toimintaa, koska kuljettajan henkilöllisyyttä ei tarvitse epäillä vanhentuneen valokuvan takia.

5 Pohdinta

Ajokorttilainmuutosten vaikutuksia arvioidessa ainoastaan tulevaisuus ja sen tuomat kokemukset paljastavat ovatko muutokset olleet onnistuneita. Mopoauton kohdalla kenties paras mittari, joilla muutoksia pystytään arvioimaan, ovat onnettomuustilastot. Niiden avulla saadaan tietoa mopoautojen osallisuudesta liikenneonnettomuuksiin, joiden vähentäminen on ollut etusijalla mopoautoa koskevissa lakimuutoksissa.

Jormanainen (Jormanainen, 2012) näkee mopoautoilussa paljon positiivisia puolia. Erityisesti se antaa nuorelle mahdollisuuden itsenäiseen liikkumiseen. Isommatkin tavarat kulkevat mukana harrastuksiin, eikä huonokaan sää ole välttämättä niin suuri este kuin esimerkiksi tavallisella mopolla liikuttaessa. Hän on vakuuttunut uuden AM-luokan tarpeellisuudesta, sekä mopon ja mopoauton erottamisesta. Ne ovat hänen mukaansa selvästi erilaiset ajoneuvot. (Jormanainen 2012).

Uutta AM-luokkaa, jossa mopo ja kevyt nelipyörä on erotettu, voidaankin pitää tärkeimpänä ja onnistuneimpana mopoautoiluun liittyvänä muutoksena uudessa ajokorttilaissa. Muutos antaa selvän viestin siitä, että mopoauto on kulkuneuvo jonka käsittelyyn vaaditaan aivan erilaisia taitoja kuin perinteisen mopon tai skootterin. Uskon vahvasti, että tämä tulee näkymään tulevaisuudessa yhä pienempinä onnettomuustilastoina mopoauton kohdalla.

On mielenkiintoista seurata kuinka ajokorttilainsäädäntö tulevaisuudessa niin Suomessa kuin Euroopan unionissakin kehittyy. Yhtenäisen ajokorttilain merkittävimmät haasteet ovat luonnollisesti maantieteelliset. Ajo-olosuhteet Suomen Lapissa ovat hyvin erilaiset kuin Välimeren maissa. Näkisin kuitenkin monien yksittäisten osa-alueiden, kuten esimerkiksi ikärajojen, promillerajojen ja ajokieltojärjestelmän yhtenäistäminen mahdolliseksi.

Mikäli mennään syvemmälle Euroopan unionin tavoitteisiin, niin mielestäni yhteisen ajokorttilain puolesta puhuu jo yksi EU:n perusoikeuksista, eli henkilöiden vapaa liikkuvuus. Kuljettajalla tulisi olla oikeus kuljettaa ajoneuvoa missä tahansa EU-valtiossa samoin oikeuksin. Se on mielestäni todellista vapaata liikkuvuutta.

Mopoautoilmiö jatkuu todennäköisesti nousujohteisena. Mopoautojen hintojen voidaan odottaa laskevan, sillä käytettyjen ajoneuvojen tarjonta kasvaa. Tulevaisuuden kysymykseksi nousee myös se, että tuleeko mopoautosta mahdollinen henkilöauton korvaaja. Varsinkin kaupungissa asuvalle henkilölle, joka tarvitsee autoa harvoin tai pelkästään lyhyisiin matkoihin, tämä voi olla mahdollista.

Opinnäytetyötä tehdessäni seurasin jatkuvasti mopoautoiluun liittyviä kirjoituksia ja keskustelin aiheesta eri ihmisten kanssa. Yleisesti ottaen mopoautot koettiin liikenteessä hyvin negatiivisena asiana. Esille ei noussut niinkään mopoauton hitaus vaan kuljettajien arvaamattomat liikkeet ja piittaamattomuus muita liikenteessä kulkijoita kohtaan. Jormanainen (Jormanainen 2012) muistuttaa, että mopoauto on kuitenkin Euroopan laajuinen ilmiö, joka pitää vain hyväksyä (Jormanainen 2012).

Olen Jormanaisen kanssa samoilla linjoilla siitä, että kiukuttelu mopoautoista ei auta. Suurella todennäköisyydellä ne ovat tulleet jäädäkseen suomalaiseen liikennekulttuuriin. Lainsäätäjän oikeudeksi ja velvollisuudeksi jääkin tehdä tarvittavia toimenpiteitä, jotta niin mopoautoista kuin niiden kuljettajista tulee osa turvallista suomalaista liikennettä. Mopoauton katsastusvelvollisuus on tekijä, joka pitää suurelta osin huolen siitä, että liikenteessä liikkuvat mopoautot ovat kunnossa. Suuremmaksi ongelmaksi koituukin kehitellä toimintamalleja, jossa mopoauton kuljettajalle pystytään antamaan mahdollisimman kattava koulutus ilman kohtuuttomia kustannuksia.

Opinnäytetyöni tarjoaa oivan esimerkin siitä, että myös oikeusalan opinnäytetyö voi käsitellä arkipäivän elämää ja aiheita. Tutkimusmateriaalin kerääminen kirjallista aineistoa lukuun ottamatta oli helppoa. Kuten työni johdannossa mainitsin, niin mopoautoilmiö aiheuttaa ihmisissä vahvoja vastakkaisia tuntemuksia ja mielipiteitä. Työn tekeminen yleisesti tunnetusta aiheesta aiheuttikin minulle tutkijana haasteen pystyä käsittelemään aihetta puolueettomasti. Onnistuin tässä kuitenkin mielestäni mainiosti.

Suurimmat kohtaamani ongelmat kohdistuivat aiheen rajaamiseen ja tutkimuksen kannalta oleellisten asioiden löytämiseen. Tutkimukseni laajuutta olisin voinut lisätä haastatteleamalla mopoautoluvan hakijoita tai autokouluopettajia. Näin olisin voinut kompensoida vähäistä kirjallista aineistoani. Muuten olin erittäin tyytyväinen haasteluissa esille saamiini asioihin. Ylikonstaapeli Hakkaraisen kanssa tekemästäni haastattelusta sain työhöni lopulta vähän konkreettista materiaalia, mutta haastattelu antoi minulle valtavasti ajatuksia työni toteuttamiseen.

Opinnäytetyöprosessin suurin opillinen anti oli saada selvittää itse, kuinka laki nykypäivän Suomessa muodostuu direktiivien, eduskunnan, virkamiesten ja asiantuntijoiden avulla. Työni parasta osaa esittivät perustellut näkemykset, joissa on otettu huomioon eri lähteistä saadut näkökulmat. Opinnäytetyöhöni kohdistuvat vähäiset kustannukset rahoitin itse.

Opinnäytetyötäni voi jatkossa hyödyntää tutkimuksissa, joiden lähtökohtana on uusi laki tai lakimuutos. Luonteva jatkumo opinnäytetyölleni olisi tulevaisuudessa tutkia sitä, miten uusi ajokorttilaki on vaikuttanut mopoautoiluun.

Lähteet

- Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.
- Alasuutari, P. 2011. Laadullinen tutkimus 2.0. Riika: Vastapaino.
- Vesalainen, T. 2011, Suomen Autokoululiiton hyväksymä oppikirja, Mopo- ja mopoautokirja, Opetustarvike Oy. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy.
- Ojanen, T., Haapea, A. EU-oikeuden perusteita 2007, EU-oikeuden perusteita 2 - aineellisen EU-oikeuden aloja ja ulottuvuuksia. Helsinki: Edita Prima Oy.
- Ajokorttilaki 386/2011.
- Hallituksen esitys Eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 212/2010.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY.
- EU:n ajokorttidirektiivi 2002/24/EY.
- Valtioneuvoston asetus ajokorteista 5.5.2011/423.
- Toimenpidealoite TPA 45/2007 vp Tero Rönni / SD.
- Toimenpidealoite TPA 43/2008 vp Janne Seurujärvi / keskusta.
- Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 23/2010 vp.
- Sanomalehti Karjalainen 6.2.2012., Janne Linnovaara/STT Tampere. Kiikkerä mopoauto on talviajossa huonoimmillaan.
- Sanomalehti Karjalainen 17.6.2012. Poliisi tulkitse viritetyn mopoauton nelipyöräiseksi - ajokielto ja veroja.
- Helsingin Sanomat. 20.5.2010. Juhani Saarinen. Mopoauton kuljettajan alaikäraja nousemassa 16 vuoteen.
- Liikenne ja viestintäministeriön tiedote 12.5.2010. Suomalainen ajokorttijärjestelmä uudistuu.
- Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta 791/2005.
- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.
<http://www.trafi.fi/tieliikenne/katsastukset/ajoneuvoluokat>
- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Julkaisu 31.3.2011. Mopoauto pitää katsastaa.
http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/1345/mopoauto_pitaa_katsastaa
- Yleisradio 26.3.2013. Simo Kymäläinen. Mopoautojen rekisterikilpi pysyy pienenä.
http://yle.fi/uutiset/mopoautojen_rekisterikilpi_pysyy_pienena/6552890
- Lista asiantuntijoista. Liite 1.
http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/livm_23_2010_p.shtml
- Haastattelu. 2012. Ylikonstaapeli Timo Hakkarainen. Pohjois-Karjalan Poliisilaitos.
- Haastattelu. 2012. Päällikkö Pentti Jormanainen. Ajovarma Oy.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina:

hallitusneuvos Eija Maunu ja hallitusneuvos Anna-Liisa Tarvainen, liikenne- ja viestintäministeriö

poliisitarkastaja Jari Pajunen, sisäasiainministeriö

lääkintöneuvos Raija Asola, sosiaali- ja terveysministeriö

osastonjohtaja Kari Hakuli, Liikenteen turvallisuusvirasto

ylikomisario Jussi Päivänsalo, Liikkuva poliisi

Consultant Senior Charlotte du Closel, European Quadricycle League
EQUAL

myyntijohtaja Tomi Kinnunen, Forteco Finland Oy

toimitusjohtaja Harri Nyholm, Suomen Mopoauto Oy

työsuojelusihteri Pertti Sulasalmi, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry

toimitusjohtaja Matti Peltola, Koneyrittäjien liitto

toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto

puheenjohtaja Antero Peiponen, Suomen Autokoululiitto

toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

koulutusohjelmajohtaja Pekka Ahlgren, Hämeen ammattikorkeakoulu, liikenneopettajakoulutus

hallituksen jäsen, professori Timo Tervo, Suomen Liikennelääketieteen yhdistys

Timo Mäki, Suomen Motoristit ry

puheenjohtaja Timo Lindström, Teknisen Kaupan ja Palveluiden Yhdistys

koulutuspäällikkö Antero Lammi, Liikenneturva

liikennepsykologian professori Esko Keskinen

toimitusjohtaja Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto