

## **Lausunto ajokorttilain muutosesitykseen**

### **Lausunnon antaja**

Moto Survival Finland ry niminen yhdistys on perustettu 31.08.2002.

Yhdistyksen kotipaikka on Tampere ja toimialueena on koko maa.

Yhdistys pyrkii toiminnallaan kohottamaan moottoripyöräilyharrastuksen arvostusta, edistämään moottoripyöräilylle myönteistä liikennekulttuuria sekä kouluttaa motoristeja omaksumaan turvallisia ajotapoja. Omilta jäseniltään yhdistys edellyttää esimerkillistä liikennekäyttäytymistä. Samalla se pyrkii edistämään hyviä suhteita moottoripyöräilijöiden ja yleisön välille.

Moto Survival Finlandin kouluttajina toimivat alan ammattilaiset. Kouluttajista 77% on suorittanut Smok ry:n vaativat kouluttajatestit ja kuusi jäsentämme on valittu Smokin vuoden moottoripyöräkouluttajaksi Suomessa. Kaikilla Moto Survival Finlandin kouluttajilla on vuosien kokemus mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden kouluttamisesta sekä ajokorttiin johtavassa että vapaaehtoisessa jatkokoulutuksessa.

### **Ajokorttilain muuttaminen**

Uudessa ajokorttilakiesityksessä esitetään tuntuvia vähennyksiä kaksipyöräisten teoria- ja ajo-opetusmääriin. Moto Survival Finland on tästä hyvin huolissaan, koska se väistämättä lisää liikennevahinkoja. Moottoripyöräilijä on liikenteessä suojatonta, eikä uusi tekniikka auta suojatonta osapuolta. Kaksipyöräisellä ajamaan opettelu vaatii perusteellisen ammattitaitoisen koulutuksen koska oppiminen virheiden kautta voi olla kohtalokasta. Autossa opettaja voi aina virheen jälkeen puuttua tilanteeseen ajoneuvon hallintalaitteilla. Kaksipyöräisessä tätä mahdollisuutta ei ole ja näin mopo tai moottoripyörä voi jatkaa kulkuaan hallitsemattomasti kunnes lopulta kaatuu tai törmää johonkin.

Tutkintopainotteinen ajokortin suorittaminen ei toimi mopo- ja moottoripyöräajokortin suorittamisessa. Saamiemme tietojen mukaan mopo- ja moottoripyörätutkinnot ei kehity millään tavalla. Tämän johdosta on erittäin huolestuttavaa poistaa ja vähentää koulutusta molemmista korttiluokista tutkintoa aidosti kehittämättä. Pahimmassa tilanteessa vaadittuja tehtäviä tai liikenteessä ajoa tehdään tutkinnossa ensimmäistä kertaa. Vaikka hyvällä onnella välttyttäisiin vahingoilta niin mahdollisuus tutkinnon hyväksyntään on häviävän pieni, josta taas seuraa lisää turhia kustannuksia ajokortin suorittajalle. Tutkinnossa parhaimmillaankin voidaan mitata vain teknistä ajotaitoa.

Liikenteessä turvallisuus on päätavoite. Ajoneuvon kuljettajan pitää osata ajoneuvonsa suunnan, sijainnin ja nopeuden hallinta kaikissa tilanteissa sekä häntä kulloinkin koskevat liikennesäännöt. Näitä voidaan mitata tutkinnossa mutta niitä ei voi turvallisesti omatoimisesti opetella. Turvallisuuteen liittyviä tavoitteita kuten itsestä, muista tienkäyttäjistä ja ympäristöstä johtuvia riskejä voidaan oppia vain riittävän laajassa koulutuksessa, näitä asioita ei voida tutkinnossa mitata. Nuorten ajokortin suorittajien sosiaalisuuteen ja ekologisuuteen on vielä helppo vaikuttaa.

### **Koulutuksella on vaikutusta**

Mopoilijoiden koulutuksella on saatu aikaiseksi merkittäviä tuloksia. Vuonna 2011 mopo-opetus (3 ajotuntia) tuli pakolliseksi, sekä autokoulu- että yhteisopetuksen vaikutuksesta vakavat henkilövahingot vähenivät yli 40% (Trafi 2012). Vuonna 2015 mopoilijoiden turvallisuus on edelleen parantunut, sairaalaan joutuneiden mopoilijoiden määrä on puoliintunut (HUS). Tulos oli

sama, vaikka siinä huomioitiin mopoilijoiden määrän väheneminen. Tämä osoittaa selkeästi koulutuksen vaikutuksen. Vuonna 2000 tullut pakollinen mopokortti (vain teoriakoe) ei vaikuttanut mopoilijoiden onnettomuuksien vähenemiseen, ainoa vaikutus oli, että liikenteestä poistuivat kortittomat mopoilijat.

Mopoluokassa pakollisella tutkinnolla (2000) ei ollut merkittävää turvallisuusvaikutusta. Turvallisuusvaikutukset näkyivät merkittävästi, kun vuonna 2011 mopo-opetus tuli pakolliseksi. Sekä autokoulu- että yhteisopetuksen vaikutuksesta vakavat henkilövahingot vähenivät yli 40% (Trafi).

Mopoilijoiden turvallisuus on edelleen parantunut (HUS). Nuorten mopo-onnettomuuksissa on tapahtunut selkeä lasku vuoden 2011 jälkeen. Sairaalahoitoon mopo-onnettomuuden vuoksi joutuneiden nuorten 15-vuotiaiden määrä puolittui vuoteen 2013 mennessä. Muutos vuotuisissa potilasmäärissä olisi yksinään voinut johtua vain mopokortin suosion vähenemisestä, mutta vastaava muutos havaittiin myös tarkasteltaessa potilasmääriä suhteessa uusien mopokorttien määrään. Tutkimuksen perusteella teoria- ja ajo-opetus vaikuttavat toimivalta tavalla vähentää mopo-onnettomuuksia ja lieventää niiden seurauksia (HUS).

Nykyiset opetusmäärät ovat lisänneet moottoripyöräilyn turvallisuutta. Moottoripyöräilijöiden liikennekuolemien määrä on lähes puolittunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Loukkaantuneiden määrä on laskenut kolmanneksella (Tilastokatsaus 2017).

## **Muutosesitys**

Ajokorttiin johtavaa koulutusta saa antaa vain koulutettu liikenneopettaja  
(Liikenneopettajan erikoisammattitutkinto LEAT 3.3)

Mopokortti (AM120, opetusmäärät ennallaan):  
teoriaopetusta 6h ja ajo-opetusta 3h  
teoria- ja käsittelykoe

Moottoripyöräkortti:  
Nykyisestä teoriaopetuksesta (12h) puolet voidaan suorittaa digitaalisin tasotestein.  
Ajo-opetusta 9h  
teoria-, käsittely- ja liikennekoe.  
Aiemmin suoritettu ajokortti vähentää opetuksesta jo opetetut asiat

Moottoripyöräkortin korottaminen  
Moottoripyöräkorotuksessa Moto Survival Finland ry ehdottaa, että moottoripyöräkortin korotus suoritetaan vaihtoehtoisesti korotuskoulutuksen tai tutkinnon kautta. Tämä on liikenneturvallisesti perusteltua ja antaa ajokorttia korottavalle valinnanvaraa.

A1 -> A2 koulutus 3h tai valinnaisesti tutkinto ilman koulutusta  
A2 ->A koulutus 3h tai valinnaisesti tutkinto ilma koulutusta

Yhteistyöterveisin:  
Punkalaitumella 22.6.2017  
Juha Vaskunlahti  
Moto Survival Finland ry puheenjohtaja