

# Lausunto ajokorttilain muutosesitykseen

## Lausunnon antaja

Suomen moottoripyöräkouluttajat ry:n (SMOK) tarkoituksena on kehittää ja ylläpitää MP-kouluttajien ammattitaitoa. SMOKin n. 200 jäsentä ovat tyypillisesti autokoulun opettajia tai muuten aktiivisesti moottoripyöräkoulutuksen kanssa työskenteleviä.

## Ajokorttilain muutosehdotukset

SMOK ry on huolissaan kaksipyöräisten koulutuksessa suunniteltuihin tuntuviin vähennyksiin teoria- ja ajo-opetuksessa, koska se väistämättä lisäisi liikennevahinkoja. Moottoripyöräilijä on liikenteessä suojaton, eikä uusi tekniikka auta suojatonta osapuolta. Virheiden kautta oppiminen kaksipyöräisellä on erittäin riskialtista. Hyvän kouluttajan opissa riskit ovat huomattavasti pienemmät kuin omatoimisessa harjoittelussa.

Tutkintopainotteinen ajokortin suorittaminen ei toimi mopo- ja moottoripyöräajokortin suorittamisessa. Pahimmassa tapauksessa vaadittuja käsittelykokeen tehtäviä tai liikenteessä ajoa tehdään tutkinnossa ensimmäistä kertaa. Vahinkoriski on erittäin suuri ja vaikka onnettomuuksilta hyvällä onnella vältyttäisiin, lisää tutkinnon yrittäminen useampaan kertaan ajokortin suorittajan kustannuksia huomattavasti.

Koulutusuudistuksia suunnitellessa turvallisuuden tulisi aina olla päätavoite. Ajoneuvon kuljettajan pitää osata ajoneuvonsa suunnan, sijainnin ja nopeuden hallinta kaikissa tilanteissa sekä häntä kulloinkin koskevat liikennesäännöt. Näitä voidaan mitata tutkinnossa jossain määrin, mutta niitä ei voi turvallisesti omatoimisesti opetella. Turvallisuuteen liittyviä tavoitteita kuten itsestä, muista tienkäyttäjistä ja ympäristöstä johtuvia riskejä voidaan oppia vain riittävän laajassa koulutuksessa. Nuorten ajokortin suorittajien sosiaalisuuteen ja ekologisuuteen on vielä helppo vaikuttaa. Tutkinnossa ei pystytä mittaamaan muuta kuin ajoneuvon tekninen suorittaminen. Kuljettajalähtöisiä riskejä ajokoe ei kuitenkaan pysty mittaamaan, mutta koulutuksella niihin pystytään vaikuttamaan.

## Koulutuksella on vaikutusta

Moottoripyörien ja mopojen turvallisuuskehitys on 2000-luvulla ollut positiivista. Koulutuksella on saatu aikaan merkittäviä tuloksia varsinkin mopoilijoiden osalta. Kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden mopoilijoiden määrä on tippunut alle puoleen vuoden 2011 mopokorttiuudistuksen jälkeen.

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

## Muutosesitys

Mopokortti AM120: Teoriaopetusta 6h ja ajo-opetusta 3h, teoria- ja käsittelykoe kuten nykyiselläänkin. Varsinkaan mopon pakollista liikenneajoharjoittelua ei tule poistaa. Mopo on usein ensimmäinen moottoriajoneuvo, jolla nuori saa kosketuksen liikenteeseen. Asenteisiin ja liikennetaitoihin tulisi päästä vaikuttamaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

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

Harjoitusluvalla ajokortin suorittavat harjoittelevat lähes pelkkää moottoripyörän käsittelyä. Nuorilla kuljettajilla onnettomuudet kuitenkin harvemmin johtuvat puutteellisesta käsittelytaidosta. Käsittelykokeen jälkeen harjoitusluvan suorittajan liikennetaitojen opettelu jää omalle vastuulle. Opetuksen painopistettä tulisi siirtää enemmän liikenneajoharjoitteluun.

Moottoripyöräkortin korottaminen: Nykyinen koulutus kortin korottamiseen on toimiva. Koulutuksessa pystytään yksilöllisesti keskittymään erilaisten kuljettajien riskeihin. Rinnalla voisi olla toisena vaihtoehtona kevyempi koulutus ja tutkinto. Kortin suorittaja voisi valita itselleen paremman vaihtoehdon. Pelkkä tutkinto on ajokortin korottajilla lisää ajotaitoa eikä mittaa oleellisia asioita.

Terveisin

Juho Levänen

SMOK ry puheenjohtaja