

Tiedote

Julkaisuvapaa heti

Ajokortti uudistuksessa mennään mopo- ja mp-kortin osalta rajusti huonompaan suuntaan

Suomalaisten moottoripyöräilijöiden edunvalvoja Suomen Motoristit ry (SMOTO) toteaa, että aiottu ajokortti uudistus toteuttaa autoteollisuuden tavoitteita autokortin helpottamisen suhteen, mutta mopo- ja mp-korttien vaatimuksia ollaan tiukentamassa vastoin kaikkia - erityisesti EU:n asettamia - tavoitteita.

– Uudistuksen tavoitteena oli EU:n Valkoisen kirjan näkemys saavuttaa yhtenäisempi liikennepoliittikka ja paikallisen sääntelyn purkaminen. Autokortin osalta näin on käymässä, mutta mopojen ja moottoripyörien osalta asiat etenevät päinvastoin: korttien saamista hankaloitetaan ja vaatimustasoa nostetaan kohtuuttoman vaikeaksi, kertoo SMOTO:n asiantuntija Veli-Pekka Rätinen.

Ajokortti uudistus tehdään autotuojiin agendan mukaan: ajokortti-ikää pudotetaan alemmas ja mopoautot korvataan 16-vuotiaiden ajoharjoitteluautoilla.

– Mopokortin osalta käytännön harjoittelu korvataan muutamalla teoriatunnilla. Hyväksi osoittautunut käsittelykoe korvattaisiin liikenteessä suoritettavalla ajokokeella. Mopolla ajamista ei kuitenkaan pysty harjoittelemaan laillisesti missään ilman mopokorttia, paitsi autokoulun kautta. Se taas tuplaa kortin hinnan helposti yli 1000 euron, Rätinen hämmästelee. – Uudistus heikentää suoraan liikenneturvallisuutta, koska pyörän käsittelyä ei suoranaisesti opeteta korttiin liittyen.

Kevytmoottoripyöräkortin osalta SMOTO ehdotti, että B-kortin omaava voisi suorittaa sen (A1) pelkällä käsittelykokeella. EU:n alueella 12 maassa B-kortilla saa suoraan ajaa kevytmoottoripyörällä. Aloitetta ei kuitenkaan käsittelyvaiheessa noteerattu mitenkään siitä huolimatta, että Autokoululiitto kannatti sitä.

– Moottoripyöräkortin käsittelykoetta kiristettiin rajusti, vaikka se nykyään on EU-direktiivin mukainen. Kokeen U-käännös tiukennettiin kääntösäde plus yhteen metriin, vaikka se kaikkien kouluttajien ja asiantuntijoiden mukaan on liian tiukka ja Autokoululiiton mukaan turha. Se siirtää fokuksen käsittelyssä epäolennaisiin asioihin. Oppilaan aika menee ohjausstopparikäännöksen harjoitteluun ja tärkeimpien asioiden painotus jää vähemmälle.

Väistötehtävässä 9 metrin väistöalue rajattiin kahdeksaan - tässäkin direktiivi ei sitä edellytä. 9 metrin tilassa pystyy väistämään kallistamalla, kahdeksassa on pakko tehdä vastaohjaus. Kortinsaajalta vaaditaan todella paljon, että pystyy saamaan kortin, Rätinen väittää. – Erityisesti naismotoristit joutuvat tässä huonompaan asemaan.

Moottoroitujen kaksipyöräisten osalta jokaista asiaa tiukennetaan "liikenneturvallisuuden perustuen". Tähän ei kuitenkaan olemassa olevien tilastojen valossa ole perustetta.

Tiukentaminen on erikoista, sillä kaupunkialueilla pitäisi suosia moottoroituja kaksipyöräisiä. Se vähentäisi ruuhkia ja päästöjä ja vaatisi paljon vähemmän pysäköintitilaa. Lisäksi se parantaisi liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta.



2 (2)

– Uudistuksessa on siis vielä paljon paikattavaa, mikäli sillä pyritään tasa-arvoisesti suitsimaan turhaa byrokratiaa ja kustannuksia sekä yhdenmukaistamaan sitä EU-lainsäädännön ja Valkoisen kirjan tavoitteiden mukaiseksi. Vielä se on kuitenkin mahdollista nämä asiat huomioiden, Veli-Pekka Ratinen korostaa SMOTOn kantaa.

Lisätietoja: Asiantuntija Veli-Pekka Ratinen, Suomen Motoristit, puh. 0500 811 664.