

Liikenne- ja viestintäministeriölle,

Asia: Vastaus lausuntopyyntöön ”Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja rakenteen muuttaminen”-raportista ja siinä esitetyistä lainsäädännön kehittämisehdotuksista

Suomen Motoristit ry (SMOTO) kiittää tilaisuudesta lausua asiassa. SMOTO puoltaa voimakkaasti raportin kehittämisehdotusten pikaista toteuttamista ja esittää lausuntonaan kohteliaimmin seuraavaa.

1. Ehdotusten vaikutuksista liikenneturvallisuuteen

1.1. EU-oikeuteen perustuvat tekniset vaatimukset

Tätä kirjoitettaessa voimassa olevassa Suomen kansallisessa lainsäädännössä edellytetään käytännössä EU:n erityisdirektiivien vaatimusten ja testausmenettelyjen noudattamista täysimääräisesti tai lähes täysimääräisesti sekä yksittäiskappaleina valmistettujen moottoripyörien rekisteröintikatsastuksissa että rakenteeltaan muutettujen moottoripyörien muutoskatsastuksissa. Erityisdirektiiveissä säädetty vaatimukset ja niiden toteamiseksi edellytetyt testausmenettelyt on kehitetty tietyn tyyppisten moottoripyörien laajamittaista sarjatuotantoa varten. Testauspalvelujen saatavuus Suomessa on erittäin rajoitettua ja hinnaltaan kallista. Lisäksi sarjatuotantoa varten kehitetyt testausmenetelmät soveltuvat usein huonosti yksilöllisesti valmistettujen tai muutettujen moottoripyörien hyväksymiseen. Käytännössä tästä on kahdenlaisia seuraamuksia: voimassa olevan sääntelyn noudattamisen vaikeuden vuoksi harrastajat joko luopuvat rakenteluhankkeestaan, tai jättävät noudattamatta voimassa olevaa lakia. Viimeksi mainittu seuraamus lienee yleisempi muutoskatsastusvaatimusten osalta, kun taas yksittäiskappaleina valmistettuja moottoripyöriä ei käytännössä rakenneta lainkaan.

Raportissa esitetään ehdotukset yksittäiskappaleina valmistettujen moottoripyörien teknisiksi vaatimuksiksi sekä moottoripyörien muutoskatsastuksissa sovellettaviksi teknisiksi vaatimuksiksi. Ehdotukset perustuvat sisältönsä puolesta voimassa oleviin erityisdirektiiveihin, joissa säädetty tekninen vaatimustaso on ehdotettu säilytettäväksi lähes kaikilta osin. Sen sijaan testausmenetelmiä on yksinkertaistettu siten, että vaatimustason täyttyminen voidaan ehdotuksen mukaan pääsääntöisesti todeta katsastustoimipaikoilla. Niiltä osin, kun vähäisinä pidettäviä kevennyksiä direktiivien vaatimustasoon on esitetty, niitä on perusteltu sääntelyn paremmalla soveltuvuudella rakenteeltaan erityyppisiin moottoripyöriin, eikä niillä voida perustellusti olettaa olevan haitallisia vaikutuksia liikenneturvallisuuden kannalta, osoitetuista vaikutuksista puhumattakaan.

SMOTO pitää raportin ehdotuksia moottoripyöräilyn harrastajia hyvin palvelevina ja perusteltuina. SMOTO katsoo, että toteutuessaan raportin ehdotukset edistävät liikenneturvallisuutta, koska niiden käytännön vaikutusten seurauksena vältetään tällä hetkellä vallitseva tilanne, jossa voimassa olevaa lakia ei edes yritetä noudattaa ja muutoskatsastusvelvollisuus yleisesti laiminlyödään.

1.2. Kansalliset vaatimukset

Voimassa oleva, moottoripyörien rakenteen muuttamista koskeva liikenneministeriön päätös on sisällöllisesti vanhentunut ja palvelee melko huonosti tavoitteitaan. Monet päätöksessä säädettyistä vaatimuksista rajoittavat rakentelua tavalla, jota ei voida liikenneturvallisuuden näkökulmasta teknisesti perustella. Lisäksi päätöksen soveltamisala on tarpeettoman kapea; sääntely tulisi raportissa esitetyin tavoin ulottaa myös yksilöllisesti valmistettuihin rakennettuina ajoneuvoina rekisteröitäviin moottoripyöriin.

Raportissa ensinnäkin ehdotetaan täsmennettäväksi sellaisia muutoskatsastuksessa noudatettavia vaatimuksia, joiden tutkimiseen katsastustoimipaikoilla on tekniset edellytykset. Toiseksi raportissa ehdotetaan erikseen tutkittavaksi tietyn laajuuden ylittävät muutokset siten, että jokainen ajoneuvoyksilö testataan asiantuntevan tahon toimesta erikseen.

SMOTO katsoo, että toteutuessaan myös nämä ehdotukset ovat omiaan edistämään rakennettujen tai rakenteeltaan muutettujen moottoripyörien liikenneturvallisuutta. Muutoskatsastuksissa sovellettavien vaatimusten osalta positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen on oletettavasti huomattava, koska ehdotetut vaatimukset perustuvat tutkittuun tietoon ja ovat harrastajien kohtuudella täytettävissä.

2. Ehdotusten vaikutuksista ympäristöön

2.1. Muutoskatsastuksessa sovellettavat ympäristövaatimukset

Moottoripyörien laissa säädetyistä ympäristövaatimuksista tässä merkityksellisiä vaatimuksia ovat pakokaasupäästöjä, melua ja sähkömagneettista säteilyä koskevat vaatimukset. Kuten yllä kohdassa 1.1. on esitetty, tätä kirjoitettaessa voimassa oleva lainsäädäntö edellyttää mainittujen vaatimusten toteennäyttämistä direktiiveissä säädettyjen testausmenetelmien avulla sekä rekisteröinti- että muutoskatsastuksissa. Koska testauspalveluja joko ei ole lainkaan saatavilla tai niiden hinta on asian laatuun nähden harrastajille kohtuuton, sääntelyn noudattamista laiminlyödään yleisesti. Lisäksi prototyyppitestaamista varten suunniteltuja menettelyjä voidaan perustellusti pitää epätarkoituksenmukaisina yksittäisten ajoneuvojen testaamisessa.

Sääntelyllä aikaansaatavan järjestelmän toiminnan kehittämiseksi voidaan ajatella useita vaihtoehtoja. Yksi näistä on teknisten vaatimusten kontrolloitavuuden lisääminen, jota esimerkiksi direktiivi varaosakatalysaattorien e-merkintäpakosta edustaa. Tämä lähestymistapa on uusien tai uudehkojen moottoripyörien muutoskatsastuksia silmällä pitäen omaksuttu myös raportissa.

Vanhempien moottoripyörien muutoskatsastuksissa raportissa ehdotetaan pakokaasupäästöjen ja melun osalta noudatettavaksi testausmenettelyjä, jotka ovat toteutettavissa katsastustoimipaikoilla, melun osalta myös poliisin toimesta teknisissä tienvarsitarkastuksissa. Ehdotetut vaatimukset vastaavat tasoltaan voimassa olevia vaatimuksia, mutta testausmenettelyt eivät ole välttämättä yhtä tarkkoja kuin direktiiveissä säädetyt menettelyt. Toisaalta niiden saatavuus ja kustannukset ovat direktiivien menettelyjä huomattavasti harrastajaystävällisempiä ja menettelyinä ne täyttävät tarkoituksensa yksittäisten ajoneuvojen testaamisessa huomattavasti voimassa olevaa sääntelyä paremmin.

SMOTO katsoo, että nämä ehdotukset ovat harrastajien kannalta kohtuullisia sekä vaatimustasonsa että testausmenettelyjensä osalta ja toteutuessaan ovat omiaan vähentämään moottoripyörien haitallisina pidettyjä ympäristövaikutuksia. Tämä johtuu siitä, että voimassa olevan lainsäädännön noudattamisen hankaluuden seurauksena nykytilanteessa ei tosiasiaassa sovelleta minkäänlaisia ympäristövaatimuksia. Yleisesti SMOTO pitää lainsäädännön kehittämisessä perusteltuna sitä, että harrastajia kannustetaan lain vaatimusten yleisen laiminlyönnin sijasta noudattamaan lakia asettamalla kohtuullisia ja myös harrastajien itsensä näkökulmasta hyvin perusteltavissa olevia vaatimuksia.

2.2. Yksittäiskappaleina valmistettuja moottoripyöriä koskevat ympäristövaatimukset

Yksittäiskappaleina valmistettujen moottoripyörien ympäristövaatimusten osalta raportissa ehdotetaan nykytilaan verrattuna jonkin verran kevyempää vaatimustasoa. SMOTO katsoo, että ympäristövaatimuksia on aiheellista keventää, mikäli keventämisen puolesta voidaan esittää riittävän painavia perusteita ja keventämisen vaikutukset liikenteen kokonaisympäristövaikutuksiin voidaan rajoittaa riittävän vähäisiksi.

Tällä hetkellä voimassa olevan vaatimustason täyttäminen on käytännössä harrastajille ja pienyrityksille miltei mahdoton tehtävä. Erityisesti voimassa olevat pakokaasupäästövaatimukset

täyttäviä komponentteja on saatavilla erittäin rajoitetusti ja direktiivin mukaisia testauspalveluja ei ole Suomessa tarjolla lainkaan. Silmällä pitäen sitä, että yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän on rekisteröintikatsastuksessa täytettävä kaikki voimassa olevat vaatimukset, voidaan todeta, että ympäristösääntely on tällä hetkellä merkittävin yksittäiskappaleina valmistettujen moottoripyörien rekisteröinnin este. Harrastajalle ei ole hyötyä siitä, että muut vaatimukset kyetään täyttämään niin kauan kuin voimassa olevaan lakiin sisältyy yksikin vaatimus, jota harrastajien resursseilla ei kyetä täyttämään.

Raportissa kevennetyn vaatimustason soveltamisala on ehdotettu rajoitettavaksi vain yksittäiskappaleina valmistettuihin moottoripyöriin, jotka on määritelty tiukasti siten, että tällaisessa moottoripyörässä on oltava enemmän kuin puolet muita kuin tyyppihyväksytyjen tai muulla tavoin liikenteeseen hyväksytyjen ajoneuvojen osia. Näin ollen sääntelyä sovellettaisiin vain todellisuudessa yksittäin valmistettuihin moottoripyöriin, eikä tyyppihyväksynnässä sovellettavia vaatimuksia voi käytännössä kiertää. Vastaavasti ehdotetun sääntelyn nojalla hyväksytään liikenteeseen vuositasolla arviolta vain muutamia kymmeniä ajoneuvoyksilöitä, minkä seurauksena sääntelyn toteuttamisen vaikutus liikenteen kokonaisympäristökuormitukseen on niin pieni, ettei sitä voida millään mittarilla edes havaita.

SMOTO pitää yllä mainittua riittävänä perusteena sille, että yksittäiskappaleina valmistettujen moottoripyörien ympäristövaatimuksia voidaan raportissa ehdotetulla tavalla keventää. Tällä tavoin voidaan huomattavasti edistää ajoneuvoharrastuksen positiivisia kulttuurisia vaikutuksia sekä alalla toimivien pienyritysten toimintaedellytyksiä aiheuttamatta kuitenkaan havaittavissa olevia kielteisiä ympäristövaikutuksia.

3. Ehdotusten soveltumisesta valvonnan tarpeisiin

3.1 Ehdotusten säädösteknisestä toteuttamistavasta

Raporttiin liitettyssä säädösehdotuksessa moottoripyörien rakentamista ja muuttamista koskevat säännökset on relevantteine säädösviittaauksineen koottu yhteen säädökseen, jossa kaikki vaatimukset on selkeästi auki kirjoitettu. SMOTO puoltaa tätä sääntelytapaa useasta eri syystä. Yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän hyväksymisessä ei nykyisen säädösrakenteen perusteella riitä, että rakentaja itse hallitsee noin tuhannen sivun direktiivikokonaisuuden: myös valvontaviranomaisten, katsastusmiesten ja poliisin, on hallittava sama monimutkainen direktiivikokonaisuus. Nykytilanteessa lainsäädännön vaikeaselkoisuus on johtanut valvontakäytännön epäyhdenäisyyteen ja muutamiin ylilyönteihin – sääntelyä soveltavat viranomaiset eivät itsekään aina hallitse säädöskokonaisuutta. Nykyistä säädösmallia voidaan näin ollen perustellusti arvostella.

SMOTO esittää käsityksensä, että raportissa ehdotettu säädöstekniikka on osaltaan omiaan parantamaan valvonnan edellytyksiä. Vaatimusten kokoaminen yhteen säädökseen, relevanttien säädösviittausten käyttö sekä vaatimusten selkeä sanallinen auki kirjoittaminen selkeyttävät lainsäädäntöä ja edesauttavat sen ymmärrettävyyttä, mikä ilman muuta hyödyttää myös valvontaviranomaisia. SMOTO huomauttaa myös, että useissa muissa maissa, mm. Ruotsissa ja Iso-Britanniassa, vastaava sääntely on toteutettu tämän tyyppisen säädöstekniikan avulla.

3.2 Ehdotusten teknisestä soveltuvuudesta valvonnan tarpeisiin

SMOTO toteaa, että raportin ehdotusten ydin perustuu nimenomaan testausmenettelyjen kehittämiseen kustannustehokkaiksi ja menettelyjen saatavuuden parantamiseen, mikä palvelee harrastajien ohella erityisesti valvonnan tarpeita. Esimerkiksi melunvalvontaan ei voimassa olevan lain mukaan noudatettavia menettelyjä ole Suomessa yleisesti saatavilla juuri lainkaan, mutta raportissa ehdotettu melun paikallaan mittaaminen sijaan voidaan toteuttaa tienvarsitarkastuksessakin. Sama koskee lähes kaikkia muitakin vaatimuksia. Kun lisäksi otetaan huomioon, että vaatimusten aukikirjoittaminen selkeyttää lainsäädäntöä ja helpottaa sääntelyä soveltavien viranomaisten työtä, SMOTO esittää käsityksensä, että raportin ehdotukset parantavat sääntelyn valvonnan edellytyksiä merkittävästi nykytilaan verrattuna.

4. Ehdotuksen vaikutuksista markkinoihin

Ajoneuvoihin sovellettavien teknisten vaatimusten eriyttämiseen ajoneuvon alkuperän tai valmistustavan perusteella on Suomessa tavattu suhtautua pidättyvästi. Perusteluna on esitetty, että markkinat häiriintyvät, mikäli kaikkiin rekisteröitäviin ajoneuvoihin ei sovelleta täsmälleen samoja sääntöjä, toisin sanoen ajoneuvoja ei kohdella yhdenvertaisin perustein. Tämän argumentin kestävyuden tutkimiseksi on pohdittava sitä, millä perustein teknisten vaatimusten soveltamisalaa on mahdollista eriyttää ja millaisia vaikutuksia vaatimustason eriyttämisestä todellisuudessa aiheutuisi.

Suomen markkinoita (samoin kuin EU-markkinoita) silmällä pitäen voidaan ajatella, että vaatimusten soveltamisalaa kategorisoitaisiin suhteessa henkilöihin. Raportissa yksittäiskappaleena valmistettuja moottoripyöriä koskevien ehdotusten soveltamisalaa ei kuitenkaan mitenkään ole rajattu suhteessa henkilöihin, vaan sääntelyn soveltamisalan piiriin ovat oikeutettuja niin yksityishenkilöt, pienyritykset kuin suuret kotimaiset merkkimaahantuoijatkin. Samoin sääntelyä sovelletaan myös yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän määritelmän täyttäviin ulkomailta tuotuihin ajoneuvoihin maahantuojaan henkilöstä riippumatta. Näin ollen henkilöön kohdistuvasta syrjinnästä ei voi olla kysymys, vaan henkilörelaation osalta ehdotus on neutraali ja toteuttaa siten yhdenvertaisen kohtelun vaatimukset poikkeuksetta.

Toinen, raportissa omaksuttu lähestymistapa kategorisoida sääntelyn soveltamisalaa liittyy ajoneuvojen valmistustapaan. Tämän lähestymistavan osalta on ensinnäkin todettava, että voimassa oleva lainsäädäntö ei kohtele tasapuolisesti kaikkia valmistustapoja. Erityisdirektiivien testausmenetelmät on suunniteltu laajamittaista sarjatuotantoa varten ja ne perustuvat prototyyppitestaamiseen. Yhden ajoneuvoyksilön hyväksyntä tuottaa sarjavalmistajille oikeuden saattaa markkinoille periaatteessa rajattoman määrän testatun tyyppin mukaisia ajoneuvoja, jolloin testauskulujen osuus kuluttajahinnasta per ajoneuvo on hyvin pieni. Kun samat testit vaaditaan myös yksittäiskappaleena valmistetulta ajoneuvolta, muodostuu testauskulujen osuus kyseisen ajoneuvon kuluttajahinnasta (tai rekisteröintikustannuksista, jos kyseessä on yksityishenkilön omaan käyttöönsä valmistama ajoneuvo) niin suureksi, että edellytyksiä kilpailulle sarjavalmistajien ajoneuvojen kanssa ei ole olemassa. Vastaavasti mahdollisuus omavalmistajien ajoneuvon rakentamiseen ja rekisteröimiseen on kustannusten osalta tällä hetkellä useimpien harrastajien ulottumattomissa. Kuluttajateorian näkökulmasta tätä voidaan pitää merkittävänä ongelmana, sillä voimassa olevan sääntelyn seurauksena markkinoilla tarjolla oleva tuotevalikoima on keinotekoisin perustein kapeampi. Kuten edellä on esitetty, yhteiskunnan kannalta riittävän painavia liikenneturvallisuuksien tai ympäristöön liittyviä perusteita markkinavalikoiman rajoittamiseksi ei kuitenkaan voida esittää.

Raportin ehdotuksissa on otettu yllä kuvattu ongelma huomioon. On tärkeää havaita, että myös EU:n tyyppi hyväksyntäsääntelyn rakenne sisältää ajatuksen tuotantotavan ja hyväksymiskustannusten kohtuullisesta relaatiosta siten, että piensarjatyypin hyväksynnässä voidaan soveltaa kevyempiä vaatimuksia ja moottoripyörien osalta voimassa oleva tyyppi hyväksyntädirektiivi ei lainkaan koske yksittäisiä moottoripyöriä, vaan niiden sääntely on tavaroiden vapaan liikkuvuuden vaatimukset huomioon ottaen kansallisessa harkinnassa. Toisaalta raportissa ehdotetun sääntelyn soveltamisala on määritelmällisesti rajattu siten, että käytännössä tyyppi hyväksynnässä sovellettavan vaatimustason kiertäminen muuttamalla tyyppi hyväksytyt ajoneuvoja sääntelyn soveltamisalan piiriin pääsemiseksi ei ole kaupallisesta näkökulmasta kannattavaa.

Riippuen tyyppi hyväksynnän piiriin kuuluvien moottoripyörien valmistusmäärästä on ilmeistä, että yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän rekisteröintiin liittyvät hallinnolliset testaus- ym. kustannukset olisivat ehdotetussa mallissa lähempänä tyyppi hyväksytyt ajoneuvoyksilön rekisteröinnin hallinnollisia kustannuksia, vaikka todennäköistä on, että yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän osalta kustannustaso olisi edelleen korkeampi. Markkinoiden toiminnan kannalta tätä on syytä pitää positiivisena kehityssuuntana. Käytännössä se merkitsisi sitä, että kilpailu erilaisten tuotteiden välillä markkinoilla lisääntyisi, joskin yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän määritelmällisen ahtauden seurauksena vaikutus moottoripyörämarkkinoihin on oletettavasti hyvin pieni.

Edellä mainituista syistä SMOTO toteaa, että raportin ehdotuksilla ei ole syrjiviä tai markkinoiden toimintaa kielteisesti ohjaavia vaikutuksia. Vaatimus yhdenvertaisesta kohtelusta on tarkoitettu sovellettavaksi henkilöihin, ei ajoneuvoihin. Tämä vaatimus toteutuu raportin ehdotuksissa, sillä henkilöön kohdistuvia rajoitteita ei ole esitetty. Raportin ehdotukset parantavat toteutuessaan moottoripyöräkuluttajien asemaa, sillä valikoima markkinoilla ottaa tällöin paremmin huomioon kuluttajien yksilölliset tarpeet.

5. Periaatteellisesta kysymyksestä sallia poikkeuksia EU-vaatimukseen

Kuten edellä on esitetty, EU-lainsäädäntö ei estä jäsenvaltioita säätämästä omia kansallisia vaatimuksia yksittäisille ajoneuvoille. Yksittäisiä moottoripyöriä koskevat kansalliset vaatimukset eivät ole sidoksissa yhteenkään EU:n teknisiä vaatimuksia koskevaan erityisdirektiiviin, joskin liikenneturvallisuusnäkökulmasta direktiivien sääntely on perusteltua asettaa lähtökohdaksi kansallisten vaihtoehtoisten vaatimusten sisältöä pohdittaessa. EU-lainsäädännön kansalliselle laille asettamat vaatimukset on kattavasti kuvattu raportin I osassa. Merkille pantavaa on myös, että useat EU-jäsenvaltiot ovat säätäneet omat kansalliset vaatimukset yksittäin hyväksyttävillä ajoneuvoille; raportissa moottoripyörien kansallisista vaatimuksista vertailuun on otettu Ruotsi ja Iso-Britannia, joissa ajoneuvokulttuuri on Suomea huomattavasti kehittyneemmällä tasolla. Myös raportin ehdotukset Suomen kansallisiksi vaatimuksiksi vastaavat sisällöllisesti lähes täysin Ruotsissa ja Iso-Britanniassa tällä hetkellä voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Kysymys siitä, voiko Suomi sallia tietyille ajoneuvoryhmille poikkeuksia EU-lainsäädännössä tyyppihyväksyttävillä ajoneuvoille asetetuista vaatimuksista, on näin ollen luonteeltaan yhteiskuntapolitiittinen eikä oikeudellinen. Niinpä kysymystä on lähestyttävä pohtimalla, mitkä yhteiskunnalliset syyt puoltavat vaatimustason eriyttämistä ja mitkä tekijät mahdollisesti voisivat puhua eriyttämistä vastaan. Ensiksi mainittuihin on luettava ainakin moottoripyörien hyväksyntään liittyvät taloudelliset ja prosessuaaliset syyt sekä moottoripyöräharrastukseen liittyvät sosiaaliset ja kulttuuriset syyt. Jälkimmäiseen ryhmään puolestaan voidaan ajatella kuuluvan liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön liittyvät tekijät sekä sääntelyn valvottavuus. Kuten yllä on esitetty, raportin ehdotuksilla ei voida osoittaa olevan kielteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia, vaan asia on pikemminkin päinvastoin. Myös moottoripyöräilyn ympäristökuormitus pikemminkin vähenisi kuin lisääntyisi ehdotusten toteuttamisen seurauksena. Lisäksi ehdotukset parantaisivat sääntelyn valvonnan edellytyksiä merkittävästi nykytilaan verrattuna. Näin ollen SMOTO esittää käsityksensä, että liikenneturvallisuuteen, ympäristötekijöihin tai valvontaan liittyvin argumentein vaatimustason eriyttämistä ei voida hyväksyttävien perustein vastustaa.

Moottoripyörien rakenteluharrastuksen sosiaalisia ja kulttuurisia vaikutuksia on käsitelty H-DCF:n julkaisemassa ns. Chopper-muistiossa, jonka ovat kirjoittaneet Teemu S. Lindfors ja Juha Tervonen. Referoimatta muistion sisältöä enempää SMOTO yhtyy muistiossa esitettyyn ja toteaa moottoripyörien rakenteluharrastuksella olevan yhteiskunnan kannalta positiivisia sosiaalisia ja kulttuurisia vaikutuksia. SMOTO huomauttaa myös, että eduskunta on useissa valiokuntamietinnöissään edellyttänyt ajoneuvoharrastuksen edellytysten parantamista. Näiden kannanottojen perusteena ovat nimenomaan harrastuksen positiiviset sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset.

Moottoripyörien rakenteluharrastuksen taloudellisiin vaikutuksiin voidaan ensinnäkin lukea raportin ehdotusten vaikutukset markkinoiden toimintaan. Kuten edellä on esitetty, raportin ehdotusten toteuttaminen lisäisi markkinoilla kuluttajille tarjolla olevaa tuotevalikoimaa, mikä ilman muuta parantaa kuluttajien asemaa. Rakenteluharrastuksen muita taloudellisia vaikutuksia on niin ikään käsitelty yllä mainitussa Chopper-muistiossa. Vaikka kansantalouden mittakaavassa vaikutukset ovat vähäisiä, ne ovat talouden toiminnan kannalta silti positiivisia. Erityisesti on syytä painottaa, että raportin ehdotukset parantaisivat alalla toimivien kotimaisten pienyritysten toimintaedellytyksiä. Tämä kehityssuunta on yhdenmukainen raportissa viitatus Pienyritysjäyden politiikkaohjelman sisällön kanssa. Lisäksi on huomattava, että kotimaisten moottoripyörien ja niiden osien valmistajien toiminnasta kertyvä tulo- ja arvonlisäverokertymä jää kokonaisuudessaan Suomeen. Edelleen raportin ehdotusten toteuttamisesta seuraisi myös katsastuspalvelujen kysynnän kasvu, joka sekä vaikuttaa talouden kannalta positiivisesti. Taloudellisten vaikutusten arvioinnin osalta SMOTO yhtyy

Chopper-muistiossa esitettyyn ja toteaa raportin ehdotusten toteuttamisen olevan taloudellisten vaikutusten osalta yksinomaan positiivinen toimenpide.

Lopuksi voidaan vielä todeta, että moottoripyörien teknisten vaatimusten sääntelyn liikenneturvallisuus- ja ympäristöperusteisia yhteiskunnallisia tavoitteita silmällä pitäen raportin ehdotuksia vaatimuksiksi testausmenettelyineen voidaan perustellusti pitää nykyistä sääntelyä paremmin tavoitteitaan palvelevina ja kustannustehokkaampina. Näin ollen niiden käyttöönottoa voidaan perustella myös hallinnollisista ja prosessuaalisista syistä.

6. Lopuksi

Yhteenvetona SMOTO toteaa, että lausuttavaksi lähetetty raportti on sisällöllisesti hyvin perusteltu ja tarjoaa lähes valmiin mallin moottoripyörien rakenteluharrastusta koskevan lainsäädännön kehittämiseksi. SMOTO:n käsityksen mukaan mitään sellaisia yhteiskunnallisia syitä, joiden nojalla lainsäädännön kehittäminen raportissa ehdotetulla tavalla voitaisiin torjua, ei näytä olevan olemassa. Sen sijaan positiivisia yhteiskunnallisia vaikutuksia ehdotusten toteuttamisella voidaan osoittaa olevan paljonkin. Valmisteilla oleva ajoneuvolain muutos osaltaan tukee ja edellyttää raportin ehdotusten toteuttamista.

SMOTO huomauttaa myös, että jo ns. APU 1-raportissa laaja joukko sidosryhmiä on allekirjoittanut tavoitteen, jonka mukaan "Rakennettujen ajoneuvojen säännöksillä tulisi luoda puitteet, joilla ajoneuvon omavalmistus yleisesti on mahdollista yksilöllisesti valmistettaville ajoneuvoille EU-tyyppihyväksynnän sallimissa kansallisissa puitteissa." Tämän raportin antamisesta kulunut aikaa useampi vuosi, joten SMOTO toivoo, että käsillä olevan raportin ehdotukset toteutettaisiin ilman enempää viivytyksiä.

Espoossa 28. marraskuuta 2008,

Juha Liesilinna
Puheenjohtaja
Suomen Motoristit ry