

## Sisällys

<b>Alkusanat .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Johdanto .....</b>	<b>6</b>
1.1 Kysymyksenasettelut ja tavoitteet.....	6
1.2 Moottoripyöräkannan ja harrastuksen kehitys Suomessa .....	6
1.3 Moottoripyörien rakenteluharrastus ja sen rajoitteet .....	7
<b>2 Moottoripyöräalan ja rakentelun taloudelliset vaikutukset .....</b>	<b>9</b>
2.1 Moottoripyöräala Suomessa .....	9
2.2 Moottoripyöräilyn välilliset vaikutukset.....	9
2.2.1 Moottoripyöräalan välilliset työllisyysvaikutukset.....	9
2.2.2 Polttoainekauppa.....	10
2.2.3 Vakuuttaminen.....	10
2.2.4 Matkailu ja tapahtumat .....	10
2.2.5 Kuljettajatutkinnot .....	11
2.3 Rakentelun taloudellinen arvio.....	11
2.3.1 Moottoripyörien valmistus ja ulkomaankauppa .....	11
2.3.2 Erikoispalvelujen kehittymismahdollisuudet .....	12
2.3.3 Tapahtumat ja muu liitännäistoiminta.....	12
2.4 Vertailutietoja Ruotsista .....	13
<b>3 Moottoripyörien rakentelun kulttuuriset ja sosiaaliset vaikutukset .....</b>	<b>14</b>
<b>4 Rakennettujen moottoripyörien liikenneturvallisuudesta .....</b>	<b>16</b>
4.1 Yleistä moottoripyörien liikenneturvallisuudesta .....	16
4.2 Yhdysvaltalainen Hurt-tutkimus.....	16
4.3 Eurooppalainen MAIDS-tutkimus .....	16
4.4 Pohjoismaisia selvityksiä .....	19
4.5 Iso-Britannia.....	20
4.6 Päätelmiä.....	20
<b>5 Moottoripyörien pakokaasupäästöt .....</b>	<b>21</b>
<b>6 Moottoripyörien rakentelua koskevassa sääntelyssä huomioitavia oikeudellisia lähtökohtia.....</b>	<b>22</b>
6.1 Yleistä.....	22
6.2 Eurooppaoikeudellinen sääntely .....	22
6.3 Suomen perustuslain asettamat vaatimukset.....	23
6.4 Suhteellisuusperiaate – tavoitteet, keinot ja seuraukset.....	24
6.4.1 Suhteellisuusperiaate ajoneuvojen verotuksessa .....	25

	6.4.2	Suhteellisuusperiaate ja liikenneturvallisuus .....	26
	6.4.3	Suhteellisuusperiaate ja ympäristönäkökohdat .....	26
<b>7</b>		<b>Moottoripyörien ajoneuvotekninen sääntely .....</b>	<b>28</b>
	7.1	Ajoneuvon identiteetti .....	28
	7.1.1	Sarjavalmisteinen tyyppihyväksytty ajoneuvo .....	28
	7.1.2	Piensarjatyypin hyväksytty ajoneuvo .....	28
	7.1.3	Yksittäiskappaleena valmistettu ajoneuvo .....	29
	7.1.4	Kanta-ajoneuvo, rakennettu ajoneuvo ja omavalmiste .....	29
	7.2	Identiteetin muuttuminen rakentelun seurauksena.....	30
	7.3	Identiteetin muuttumista koskevan sääntelyn seurauksista .....	31
	7.3.1	Liikenneturvallisuusvaikutukset.....	31
	7.3.2	Kunnostuskielto.....	33
	7.3.3	Valvonta.....	34
	7.4	Identiteettisääntelyn teoreettisesta perustasta.....	35
	7.5	Kehittämisehdotuksia.....	37
	7.6	Moottoripyörien tekniset vaatimukset .....	39
	7.6.1	Sarjavalmisteiset moottoripyörät.....	39
	7.6.2	Yksittäiskappaleina valmistetut moottoripyörät.....	40
	7.6.3	Eräitä muutettuja moottoripyöriä koskevia kansallisia vaatimuksia..	42
<b>8</b>		<b>Moottoripyörien verotus.....</b>	<b>46</b>
	8.1	Autoverotuksen vaikutuksista moottoripyöräilyyn Suomessa .....	46
	8.2	Museoikäisten moottoripyörien verotus.....	47
	8.3	Yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän verotus .....	48
	8.4	Moottoripyörän uudelleenverotus identiteetin muuttumisen seurauksena .....	50
<b>9</b>		<b>Lopputoteamuksia .....</b>	<b>53</b>

## Alkusanat

Moottoripyöriä koskee laaja joukko erilaisia säädöksiä, joko yksinomaan tai osana suurempaa asiayhteyttä, kuten autoverotuksen ja liikennevakuuttamisen osalta on asia. Lainsäädäntö on osittain iäkstä, eikä se kaikilta osin vastaa harrastuksen kehittämisen edellyttämää sääntelytarvetta tai eurooppaoikeuden vaatimuksia esimerkiksi tavaroiden vapaasta liikkuvuudesta. Nykyinen tilanne on kenties ongelmallisimmoottoripyörien rakenteluharrastuksen näkökulmasta. Rakenteluharrastus on ajettu nurkkaan lainsäädännön harkitsemattomalla kehittämisellä vaikutuksiin perehtymättä, eivätkä sen positiiviset vaikutukset pääse esille. Myös moottoripyöräilyä koskevat tosiasiat (tilasto- ja tutkimustieto) jäävät lainsäädännössä ja sen soveltamisessa paljolti hyödyntämättä.

Moottoripyöräilyn etujärjestöt ovat pitkään koettaneet vaikuttaa moottoripyöriä koskevan lainsäädännön kehittämiseen. Käytännössä keskeisimpiä vaikuttamisen välineitä ovat olleet viranomaisten järjestöiltä pyytämät lausunnot erilaisista säädösmuutoksista. Siinä suhteessa tilanne on viime aikoina parantunut. Joulukuussa 2004 Harley-Davidson Club Finland ry (H-DCF) sai muiden harrastajien etujärjestöjen ohella tilaisuuden tulla henkilökohtaisesti kuulluksi liikenne- ja viestintäministeriössä järjestetyssä tapaamisessa, jossa käsiteltiin ns. prosenttiasetuksen muutoksia. Tapaamisessa annettiin ministeriön edustajien toimesta ymmärtää, että ajoneuvojen rakenteluharrastusta kehittämään tullaan perustamaan työryhmä, jonka kokoonpano on sama kuin tapaamisessa ja jossa H-DCF näin ollen on edustettuna.

Tämän Suomessa historiallisen vaikutusmahdollisuuden vuoksi ja tietoisena tarpeesta koota moottoripyörien rakenteluun liittyvää tietoa eri aloilta yhteen päädyttiin kirjoittamaan asiasta muistio, jossa H-DCF:n tarpeita ja näkemyksiä tuodaan kootusti esiin. Muistiossa käsitellään yhteiskunnallisia vaikutuksia, joita moottoripyöräilyllä ja moottoripyörien rakenteluharrastuksella on todettu olevan, kuvataan voimassa olevan lainsäädännön ongelmakohtia ja tehdään niiden ratkaisemiseksi kehittämisehdotuksia. Muistion tavoitteena oli informaation välittämisen ohella toimia yllä mainitun työryhmän työskentelyn taustamateriaalina. Kun etujärjestöjä sittemmin pyydettiin nimeämään edustajansa työryhmään, saatiin todeta, että vastoin joulukuuisessa tapaamisessa saatua käsitystä H-DCF ei kuitenkaan ole työryhmässä edustettuna.

Muistion tiedot palvelevat paitsi H-DCF:n jäsenistöä, myös moottoripyöräilyn ja rakentelun harrastajia yleisemminkin. Eri etujärjestöjen päällekkäisen työn välttämiseksi muistion kirjoitustyöstä on tiedotettu Suomen Motoristit ry:lle (SMOTO) sekä Modified Motorcycle Association of Finland ry:lle (MMAF), joiden edustajat ovat tutustuneet muistion sisältöön. SMOTO on toimittanut myös tutkimusaineistoa kirjoittajien käyttöön.

Etujärjestötoiminnalle tyypilliseen tapaan kirjoittajat ovat laatineet muistion korvauksetta ansiotyönsä ohessa. Muistion kirjoittamiseen on käytetty työtunteja runsaasti, koska siinä käsitellyt asiat ja ongelmat eivät ole aivan yksinkertaisia sisäistää saati ratkaista. Jotta työ ei menisi hukkaan, toivotaan asiaa käsittelevien viranomaisten ottavan muistiossa esitetyt seikat huomioon huolimatta siitä, että H-DCF:llä ei olisi varsinaista edustusta perustettavassa työryhmässä. Työryhmässä edustetut harrastajajärjestöt todennäköisesti kuitenkin seisovat useimpien muistiossa esitettyjen asioiden takana. Kirjoittajat uskovat, että muistion esittämät tiedot hyödyttävät ja helpottavat työryhmän työskentelyä merkittävästi.

Helsingissä 18.4.2005,

Teemu S. Lindfors  
OTK  
finanssioikeuden assistentti  
Helsingin yliopisto  
H-DCF:n jäsen

Juha Tervonen  
KTM  
konsultti, liikennetalous  
H-DCF:n jäsen

# 1 Johdanto

## 1.1 Kysymyksenasettelut ja tavoitteet

Tässä muistiossa tarkastellaan moottoripyörien rakenteluharrastusta seuraavista näkökulmista:

- moottoripyöräilyn ja moottoripyörien rakentelun nykytila ja rajoitteet Suomessa,
- moottoripyörien rakentelun taloudelliset vaikutukset,
- moottoripyörien rakentelun kulttuurilliset ja sosiaaliset vaikutukset,
- moottoripyörien rakentelun liikenneturvallisuusvaikutukset,
- moottoripyörien rakentelun ympäristövaikutukset,
- rakentelua rajoittavan lainsäädännön ja sen seuraamusten analysointi sekä
- rakentelua koskevan lainsäädännön kehittämisehdotukset.

Muistion alussa esitetään yleistietoa moottoripyöräilystä ja sen kehityksestä. Koko alaa koskevalla tarkastelulla luodaan moottoripyöräilyn viitekehys. Rakenteluharrastuksen osalta luonnehditaan sen kohtaamia ongelmia, eli rakentamisen ajoneuvoteknisiä rajoitteita sekä siihen liittyvää moottoripyörien verotusta. Muistiossa pyritään osoittamaan, että Suomen nykyinen ajoneuvotekninen ja verotuksellinen lainsäädäntö asettavat harrastukseen liittyvälle kulttuurille sekä pien-teollisuuden ja -yrityksien kehittymiselle tarpeettomia rajoitteita. Rajoitteet vaikuttavat moottoripyöräilyyn liitännäisaloineen myös kokonaisuutena.

Keskeisimmät asiat, joihin toivotaan muutoksia, ovat:

- verotus; erityisesti uudelleenverotus osavaihdosten johdosta, omavalmisteiden verotus sekä vanhojen moottoripyörien verotus,
- moottoripyörien identiteettiä koskeva sääntely ja siitä nykyisellään seuraava korjaamiskielto,
- eräät moottoripyörien muuttamista koskevat kotimaiset tekniset rajoitteet,
- omavalmisteisten moottoripyörien tekninen vaatimustaso ja sen osoittaminen sekä
- muutettujen ja rakennettujen moottoripyörien katsastusmenettely.

Suomen nykytilanteelle ja esitetyille argumenteille esitetään vertailutietoa Ruotsista ja muista maista.

## 1.2 Moottoripyöräkannan ja harrastuksen kehitys Suomessa

Moottoripyöräharrastus ja ajoneuvokanta ovat kasvaneet Suomessa nopeasti. Suomen moottoripyöräkanta on yli kaksinkertaistunut vuonna 1997 rekisterissä olleista, noin 68 000 moottoripyörästä noin 142 000 moottoripyörään vuonna 2004 (liite 1).<sup>1</sup> Kasvu on kohdistunut tasaisesti kaikkiin moottoripyörätyyppeihin ja kokoluokkiin.

Moottoripyöräily on kokenut uuden tulemisen. Aikaisemman kerran moottoripyöräkanta kasvoi Suomessa suureksi (yli 100 000 yksilöä) 1950-luvun puolivälistä 1960-luvun puoliväliin. Tuolloin moottoripyörä oli hyötyajoneuvo; sillä muun muassa käytiin savotassa ja sillä tehtiin asiointimatkat. Käyttö oli usein ympärivuotista.

1970-luvun alussa henkilöauto syrjäytti moottoripyörän hyötyajoneuvona. 1970-luvun alusta 1990-luvun alkuun moottoripyöräkanta oli varsin vakio, noin 45 000 – 60 000 ajoneuvoa. Kan-

---

<sup>1</sup> Huomionarviosta on, että kannasta noin 20 000 – 30 000 moottoripyörää ei ole vuosittain liikenteessä (liikennevaikutuksessa). Lisäksi museojoneuvoksi rekisteröidyillä moottoripyörillä ajetaan korkeintaan 30 päivänä ajokaudessa, useimmiten selvästi vähemmän.

nan kokoa rajoitti hankintaverotuksen ankaruus, mistä syystä moottoripyörän hankkiminen vapaa-ajan ajoneuvoksi oli kovin kallista.

Viime vuosien voimakkaan moottoripyöräkannan kasvun myötä moottoripyöräalan tukku- ja vähittäiskauppa sekä huolto- ja korjaamotoiminta ovat myös kasvaneet. Alan kasvu jakautuu uusien Suomeen ensirekisteröitävien moottoripyörien myynnin, Keski-Euroopasta käytettynä tuotavien moottoripyörien myynnin sekä varuste-, tarvike- ja varaosakaupan kesken. Rakenteluharrastusta palvelevalla pienteollisuudella on selvästi kysyntää, mutta tarjonnan kehittymiselle on selvät lainsäädännöstä johtuvat rajoitteet.

### 1.3 Moottoripyörien rakenteluharrastus ja sen rajoitteet

Moottoripyörien rakentelu on moottoripyöräharrastuksen tärkeä muoto. Sillä on pitkät perinteet useissa maissa. Harrastus sai alkunsa Yhdysvalloissa jo 1960-luvun alkupuolella. Muutamia vuosia myöhemmin se levisi anglosaksisiin maihin sekä esimerkiksi Kauko-Itään. Pohjoismaista varsinkin Ruotsissa harrastus on elänyt voimakkaana jo 1960-luvulta alkaen.

Moottoripyörän rakentamisella tarkoitetaan laajasti määriteltynä muun muassa:

- tehdasvalmisteisten varusteiden lisäämistä moottoripyörään,
- moottoripyörän alkuperäisten osien (esim. lokasuojat, polttoainesäiliöt ja satula) vaihtamista tehdasvalmisteisiin tai alkuperäisestä muokattuihin, tai itse valmistettuihin osiin,
- moottoripyörän rakenteen muuttamista (mm. renkaiden vaihtaminen, etuhaarukan pidentäminen, t-kappaleiden vaihtaminen tai rungon muokkaaminen),
- moottoripyörän rungon sekä muiden osien maalaamista, sekä
- moottorin kunnostamista ja virittämistä<sup>2</sup>.

Kaiken kaikkiaan kyse on moottoripyörän muuttamisesta tyyllisesti yksilölliseksi. Kevyemmin toteutettuna yksilöllisen tyylin hakemisessa puhutaan "customoinnista". Tällöin tyydytään vaihtamaan moottoripyörän alkuperäisiä osia tehdasvalmisteisiin tarvikkeena myytäviin alkuperäisestä poikkeaviin osiin. Varsinaisessa rakentamisessa on kyse moottoripyörän osien valmistamisesta, muokkaamisesta ja maalaamisesta itse tai alan palveluntarjoajien toimesta. Customointi käy yleensä nopeasti, kun taas moottoripyörän perusteellinen rakentaminen maalaamiseen vaatii jopa useita vuosia.

Customointia ja rakentelua ovat perinteisesti harjoittaneet tiettyjen moottoripyörämerkkien suositajat. Lähinnä tämä tarkoittaa Yhdysvalloissa ja Iso-Britanniassa valmistettujen moottoripyörien harrastajia sekä pienessä määrin Itä-Euroopassa valmistettujen moottoripyörien harrastajia. Viime vuosina customointi sekä rakentaminen ovat lisääntyneet myös japanilais- ja eurooppalaisvalmisteisten moottoripyörien piirissä.

Moottoripyörien customointiin ja rakenteluun kohdistuu Suomessa merkittävä määrä ajoneuvo-tekniisiä ja verotuksellisia säädöksiä, jotka on kehitetty varta vasten edellä mainittuja harrastajaryhmiä sekä moottoripyörämerkkejä ajatellen. Sen seurauksena harrastustoiminta on rajoittunutta ja alaan liittyvien korkeaa ammattitaitoa edellyttävien teknisten erikoispalvelujen kehittyminen kannattavaksi liiketoiminnaksi on vaikeaa, ellei mahdotonta.

Harrastusta ja alan pienteollisuuden kehittymistä rasittaa ensinnäkin moottoripyörien korkea autoverotus. Ero muihin harrastusajoneuvoihin on ratkaiseva. Muun muassa moottoriveneet, purjeveneet, moottorikelkat, vesiskootterit sekä asuntoautot eivät ole vastaavanlaisen verotuksen

---

<sup>2</sup> Maksimaalisen suorituskyvyn hakeminen tai edes sen merkittävä lisäys on tosin erittäin harvoin Chopper-tyyppisten moottoripyörien rakentelijoiden tavoitteena.

piirissä. Toiseksi Suomen ajoneuvotekninen lainsäädäntö rajoittaa tarpeettomasti rakentamisen teknisiä mahdollisuuksia tai tekee verotuksellisten seuraamusten ohella niiden toteuttamisesta niin kallista, ettei rakenteluun ole taloudellisia mahdollisuuksia harrastajana eikä toiminta kannata liiketoimintana. Keskeisimmät rajoitteet muodostuvat hyväksymismenettelyjen aiheuttamista kustannuksista, erityisesti testikustannuksista, sekä eräistä muutettuja ja rakennettuja moottoripyöriä koskevista erityisistä teknisistä vaatimuksista.

Asiat voisivat olla toisinkin. Vaikkapa naapurimaastamme Ruotsista esimerkkiä ottaen Suomeen voitaisiin kehittää harrastajaystävällinen ajoneuvotekninen ja verotuksellinen lainsäädäntö, joka sallii moottoripyörien rakentelussa vastaavanlaiset tekniset vapausasteet eikä rankaise rakentamista verotuksellisesti varsinkaan silloin, kun rakentelu kohdistuu jo kertaalleen verotettuun ajoneuvoon.

Moottoripyörien rakentelu harrastuksena, kulttuurina ja yrittäjyyden muotona kituu Suomessa sen potentiaaliin nähden. Liki pitäen kaikkialla Länsi-Euroopassa sekä Pohjois-Amerikassa moottoripyörien rakentelu erityisosaamista vaativine taitoineen on voimissaan. Sen ansiosta rakentelun ympärille rakentuva kulttuuri positiivisine sosiaalisine vaikutuksineen on niin ikään voimissaan. Lähin esimerkki löytyy Ruotsista, jossa alaan on suhtauduttu ajoneuvoteknisen lainsäädännön, ajoneuvoluokitusten sekä verotuksen osalta suotuisasti jo 1960-luvulta alkaen. Sama voidaan todeta kaikista maista, missä rakenteluharrastus kukoistaa. Toiminta on kehittynyt perinteikkääksi ja vahvaksi kulttuurin muodoksi sekä liiketoiminnaksi ja jopa vientiteollisuudeksi.

## 2 Moottoripyöräalan ja rakentelun taloudelliset vaikutukset

### 2.1 Moottoripyöräala Suomessa

Suomessa on yhteensä 235 yritystä toimialoilla *'moottoripyörien ja niiden osien ja varusteiden kauppa, huolto ja korjaus'* (taulukko 2.1). Toimiala työllisti vuonna 2003 lähes 700 henkeä ja alan liikevaihto oli yhteensä noin 315 miljoonaa euroa. Liikevaihdon määrästä (myynnin arvosta) arvioituna valtiolle kertyy arvonlisäverotuloja alalta noin 70 miljoonaa euroa vuodessa. Uusi- en ja käytettynä maahantuotujen moottoripyörien autoverotuksesta kertyy valtiolle nykyisin noin 30 miljoonaa euroa vuodessa. Moottoripyöräilyn varusteita ja tarvikkeita myydään myös yleisen teknisen kaupan piirissä, jonka määrää tässä esitetyt luvut eivät kuvaa.

Yritysten keskimääräinen koko on muutama henkeä ja liikevaihto hieman reilu miljoona euroa vuodessa. Pienyrityttäisyys on alalle tyypillistä. Suurimmat yritykset työllistävät useita kymmeniä henkilöitä ja pienimmät ovat yhden yrittäjäomistajan yrityksiä, joissa usein kuitenkin käytetään osa-aikaista työvoimaa etenkin ajokauden (sesongin) aikana. Moottoripyörien ja osien tukku- kaupan, vähittäiskaupan sekä huollon ja korjaamisen osuudet Suomen moottoripyöräalan kokoi- naisluvusta on esitetty taulukossa 2.2.

*Taulukko 2.1. Moottoripyörien ja niiden osien ja varusteiden kauppa, huolto ja korjaus (Tilastokeskus, 2004 ja 2005).*

Vuosi	Yrityksiä	Henkilöstö	Liikevaihto yhteensä (milj. euro)	Maksetut palkat (milj. euro)
2002	235	587	235	12
2003	234	681	315	17

*Taulukko 2.2. Moottoripyöräalan toimialojen osuudet (Tilastokeskus, 2004 ja 2005).*

Vuosi	Yrityksiä	Henkilöstö	Liikevaihto yhteensä (milj. euro)	Maksetut palkat (milj. euro)
<i>Moottoripyörien ja osien tukkukauppa</i>				
2003	42	213	148	6,6
<i>Moottoripyörien ja osien vähittäiskauppa</i>				
2003	114	397	157	9,2
<i>Moottoripyörien huolto ja korjaus</i>				
2003	78	70	10	0,7

## 2.2 Moottoripyöräilyn välilliset vaikutukset

### 2.2.1 Moottoripyöräalan välilliset työllisyysvaikutukset

Tilastokeskuksen panos-tuotostilastojen mukaan toimiala *'moottoriajoneuvojen kauppa, korjaus ja huolto sekä polttoaineiden vähittäismyynti'* synnyttävät yhden miljoonan euron tuotosta kohti suoraan 14 työpaikkaa (kuvattu edellisessä luvussa) ja sen lisäksi välillisesti neljä työpaikkaa muilla toimialoilla (kokonaisvaikutus miljoonan euron tuotosta kohti: 18 työpaikkaa).<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Välillisen työllistävyyden alhaisuus on seurausta tuontipainotteisesta tuotevalikoimasta.



## 2.2.2 Polttoainekauppa

Moottoripyöräily tuo tuloja myös polttoaineiden valmistukselle, jakelulle ja vähittäiskaupalle. Polttoaineiden myynnistä valtio saa polttoaineverotuloja sekä arvonlisäverotuloja. VTT:n Liisamallin mukaan moottoripyörät kuluttivat vuonna 2003 noin 24 miljoonaa litraa bensiiniä.<sup>4</sup> Öljy- ja kaasualan keskusliiton hintaseurannan mukaisilla keskihinnoilla<sup>5</sup> arvioituna polttoainemyynnin verollinen arvo on lähes 27 miljoonaa euroa. Polttoaineverotuottojen osuus siitä on hieman vajaa 15 miljoonaa euroa<sup>6</sup> ja arvonlisäverojen osuus hieman vajaa 5 miljoonaa euroa.

## 2.2.3 Vakuuttaminen

Moottoripyörien pakolliset ja vapaaehtoiset liikennevakuutukset synnyttävät tuloa vakuutusyhtiöille. Moottoripyöräkannan kasvun myötä vakuutusalan liikevaihto on kasvanut merkittävästi. Liikennevakuutuskeskuksen tiedotteiden mukaan esimerkiksi vuonna 2001 moottoripyöräilijät maksoivat liikennevakuutusmaksuja yhteensä noin 18,7 miljoonan euron arvosta. Siitä valtiolle tilitettävien vakuutusmaksuveron ja liikenneturvallisuusmaksun osuus oli noin 4 miljoonaa euroa.<sup>7</sup>

## 2.2.4 Matkailu ja tapahtumat

### *Matkailu*

Moottoripyörämatkailu on kasvattanut suosiotaan moottoripyörien lukumäärän lisääntyessä. Suomen motoristikanta muodostaa karkeasti ottaen samankokoisen potentiaalisen matkailijaryhmän kuin esimerkiksi matkaveneily.<sup>8</sup>

Perinteisen telttamatkailun ohella motoristit yöpyvät alati useammin hotelleissa, leirintäalueiden mökeissä ja muissa majoitusliikkeissä. Koska motoristi ei kuljeta mukanaan ruokaa ja juomaa, on tienvarsipalveluiden sekä matkailukohteiden ravintolapalveluiden käyttö merkittävää.

Matkailuvirtoja ja niihin liittyvää rahaliikennettä ei tilastoida Suomessa käyttäjäryhmittäin tarkkaan, mutta aihetta on mahdollista arvioida muiden lähteiden perusteella. Kauppa- ja teollisuusministeriön matkailutilinpidon mukaan maksullisessa majoituksessa yöpyvä henkilö käytti esimerkiksi vuonna 1999 rahaa keskimääräistä (lyhyttä) matkaa kohti kaikkinsa noin 200 euron verran (majoitus, ruokailu ja muut ostokset; KTM, 2001).

Matkamotoristin matkailutulovaikutukset sekä aluetaloudelliset vaikutukset ovat matkailijana periaatteessa esimerkiksi matkaveneilijää tai matkailuautoilijaa merkittävämpiä, koska majoitus- ja ravintolapalvelut ostetaan aina paikan päältä. Esimerkiksi Lapissa motoristit ovat liikkeellä muutoin hiljaisen kesäsesongin aikaan, ja ovat siten otollinen ryhmä sesonkivaihteluiden tasoitamisen kannalta.

Varmuudella voidaan sanoa, että suomalaiset motoristit käyttävät rahaa majoitus- ja ravintolapalveluihin sekä tienvarsipalveluihin useiden miljoonien eurojen verran ajokauden aikana.

<sup>4</sup> <http://lipasto.vtt.fi/lipasto/liisa/index.htm>

<sup>5</sup> [www.oil.fi](http://www.oil.fi)

<sup>6</sup> [www.ktm.fi](http://www.ktm.fi) -> energiaverotus.

<sup>7</sup> Vakuutusmaksuveron taso on 22 %.

<sup>8</sup> Suomessa on arviolta noin 70 000 – 100 000 yöpymiseen soveltuvaa matkaveneitä.

## ***Tapahtumat***

Motoristien kokoontumisajot kuuluvat Suomen tapahtumiltaan runsaaseen kesään. Yleensä leirintäalueille ja muiden majoituspalveluiden yhteyteen sijoituvia tapahtumia on kaiken kaikkiaan satoja. Kooltaan ne vaihtelevat muutaman kymmenen hengen päivätapahtumista useita tuhansia henkiä useaksi päiväksi yhteen tuoviin festivaaleihin. Eri puolille Suomea sijoituvien tapahtumien synnyttämä liikevaihto (majoitustarjonta, ravintolapalvelut sekä ohjelmatarjonta) on etenkin paikallisille yrittäjille merkittävä.

Ajokaudella motoristien viikoittaisiin "kahvikokoontumisiin" voi osallistua kerralla jopa sata-määrin harrastajia. Ne pitävät yllä lukuisten kahvilayrittäjän toimintaa. Suurimmilla paikkakunnilla talvisin järjestettävät moottoripyöränäyttelyt ovat tapahtumia sinällään. Parhaimmillaan kävijämäärät ovat kymmeniä tuhansia. Tapahtumat tuovat tuloja muun muassa järjestelyorganisaatioille sekä tilojen vuokraajille. Tapahtumien tiimoilla motoristien myötä Suomessa liikkuu rahaa varmuudella arvioituna useita miljoonia euroja vuodessa.

### **2.2.5 Kuljettajatutkinnot**

Moottoripyörien kuljettajakoulutus on merkittävä osa Suomen kuljettajakoulutusalan liikevaihdosta. Vuonna 2002 alalla oli yli 500 yritystä ja ne työllistivät noin 1 300 henkeä (Tilastokeskus, 2004). Osa näistä henkilöistä on erityisiä moottoripyörä-kouluttajia. Moottoripyöräkortteja myönnetään vuosittain useita tuhansia. Kuljettajakoulutuksen hinta oli vuonna 2004 noin 400 – 600 euroa (peruskoulutus ilman lisäopetusta). Kuljettajatutkinnot työllistävät myös katsastusala.

## **2.3 Rakentelun taloudellinen arvio**

### **2.3.1 Moottoripyörien valmistus ja ulkomaankauppa**

Yritystilastojen mukaan Suomessa oli vuonna 2003 (kuin myös vuonna 2002) vain yksi yritys, joka ilmoitti päätoimialakseen *'moottoripyörien valmistus'* (Tilastokeskus, 2004 ja 2005). Yrityksiä, jotka palvelevat moottoripyörien rakentamista tavalla tai toisella, esimerkiksi metallitöiden osalta, tiedetään olevan käytännössä muutama. Joka tapauksessa ala on hyvin pieni ja yritykset työllistävät lähinnä yhden omistajayrittäjän.

Yrittäjyyden vähäisyys on seurausta siitä, että moottoripyörien rakentamisen tekniset rajoitukset sekä verotukselliset seuraamukset tekevät asiakkaiden haluamien moottoripyörien rakentamisen joko mahdottomaksi, vaikeaksi ja kalliiksi teknisistä syistä, tai kalliiksi verotuksellisista syistä. Asiaa avataan seuraavassa.

Jos rakentelun aihiona on käytetty moottoripyörä, muuttuu sen identiteetti tietyn osamuutoksia koskevan rajan jälkeen omavalmisteeksi, josta langetetaan uuden moottoripyörän hankintaverot. Lisäksi moottoripyörän tekninen vaatimustaso määräytyy uudelleenverottamisen ajankohdan mukaan, vaikka aihiona olisi hyvinkin iäkäs moottoripyörä ja alkuperäisten osien osuus olisi korkea. Teknisten vaatimusten kiristyminen edellyttää myös lisäpanostuksia moottoripyörän varustetasoon. Harrastajien, yrittäjien ja motoristien etujärjestöjen mielestä ajoneuvon identiteetin, teknisten vaatimusten ja uudelleen verottamisen raja (50 % alkuperäisten osien määrästä) on keinotekoinen ja harrastusta sekä yritystoiminnan kehittymistä rajoittava.

Harrastajien tai yritysten rakentamien ja esimerkiksi näyttelyissä palkittujen pitkälle rakennettujen moottoripyörien (siis jalostusarvoltaan korkeiden tuotteiden) myyminen markkinoilla on

myös vaikeaa, ellei mahdotonta. Moottoripyörälle, jota ei voida käyttää tieliikenteessä, ei juuri ole markkinoita.

Moottoripyörien rakentaminen liiketoimintana on näin ollen Suomessa miltei olematonta. Omaehtoisen harrastamisen myötä rakennettuja moottoripyöriä syntyy kylläkin enemmän, mutta valmiiksi rakennetuille tai toimeksiannosta rakennettaville moottoripyörille olisi kysyntää.

Ajoneuvoteknisen lainsäädännön vuoksi myös rakennettujen moottoripyörien tuonti Suomeen on miltei mahdotonta niin harrastajille kuin yrityksillekin. Näin on jopa Euroopan yhteisön sisällä, vaikka rakennettu moottoripyörä olisi esimerkiksi Ruotsin tai Saksan erittäin tarkkoina pidettyjen rekisteröinti- ja katsastusviranomaisten hyväksymä.

### 2.3.2 Erikoispalvelujen kehittymismahdollisuudet

Moottoripyörien omaehtoisessa rakentamisessa tarvitaan useanlaisia teknisesti erittäin korkeatasoisia erikoispalveluja. Mikäli rakentaminen olisi vapaampaa, voisi erityispalvelujen tarjonnasta Suomessa saada leipänsä nykyistä selvästi isompi ryhmä yrittäjiä ja ammatinharjoittajia.

Rakentaminen työllistää muun muassa seuraavia ammattikuntia:

- peltisevät,
- erikoishitsaajat,
- jyrsijät,
- satulasevät ja nahkaompelijat,
- moottoripyörämekaanikot, sekä
- erikoismaalarit.

Kaikki ammattikunnat lukeutuvat käsityöläisyyteen, jonka ylläpitäminen on jo sinänsä tärkeää. Todistettavasti eräitä suomalaisia moottoripyörien rakentamisen taitajia on jopa muuttanut Ruotsiin harjoittamaan ammattiaan Suomen lainsäädännön estäessä sellaisten ratkaisujen toteuttamisen, mitä Ruotsin lainsäädäntö sallii.

Vapaammassa moottoripyörien rakentamisen olosuhteissa edellä mainittujen palveluiden volyyymi olisi nykyistä suurempi. Tämän selvityksen tarpeisiin tehdyt epäviralliset tiedustelut alan potentiaalisille yrittäjille kertovat, että useampi alan yritys olisi halukas lisäämään moottoripyörien rakentelua ja työllistämään sen myötä useampia henkilöitä.

Moottoripyörien rakentamisessa työpanoksen osuus on korkea ja siten välittömän työllistämisen ohella välillinen työllistämisaikutus on myös korkea. Tilastokeskuksen panos-tuotostilastojen mukaan esimerkiksi nykyinen kotimainen ajoneuvotuotanto (*'muu ajoneuvojen valmistus'*), synnyttää yhtä välitöntä työpaikkaa kohti välillisesti toisen työpaikan.

### 2.3.3 Tapahtumat ja muu liitännäistoiminta

Moottoripyörien rakentamisen ympärillä tapahtuu paljon. Suomessa on useita vuosittaisia näyttelytapahtumia, jotka ovat nimenomaan olemassa rakennettujen moottoripyörien esittelyä varten. Suurin ja pitkäikäisin alan erikoistapahtuma on Helsingissä järjestettävä American Car Show. Kesäisin järjestetään useita "drive-in" -näyttelyjä, joista osa on toiminut muutamia vuosia ja osa on vastikään saanut alkunsa.

Suomessa on yksi aikakauslehti, jonka toiminta perustuu pitkälti rakennettujen moottoripyörien ympärille.<sup>9</sup> Lisäksi muut lehdet myyvät aihetta osana tuotekonseptiaan.<sup>10</sup>

## 2.4 Vertailutietoja Ruotsista

Ruotsissa rekisterissä oleva moottoripyöräkanta on suuri Suomeen verrattuna. Tilastojen mukaan vuoden 2004 alussa käytössä oli noin 223 000 moottoripyörää. Lisäksi käyttämättömiä (ei liikenteessä olevia) moottoripyöriä oli yli 160 000 (taulukko 2.3).

*Taulukko 2.3. Ruotsissa rekisterissä olevat moottoripyörät alkuvuodesta 2004 (SIKA, 2004).*

Ajankohta	Käytössä	Ei käytössä
Tammikuu 2004	212 438	166 632
Helmikuu 2004	212 947	167 395
Maaliskuu 2004	222 494	161 875

Ruotsissa moottoripyöräalan yrityksiä oli vuonna 2000 virallisten tilastojen mukaan noin 760. Yritykset työllistivät yli 1 000 henkeä ja niiden liikevaihto oli noin 550 miljoonaa euroa (taulukko 2.4). Suomen vuoden 2003 lukuihin verrattuna Ruotsin yritysten lukumäärä on noin kolminkertainen, työllisyys on noin kaksinkertainen ja liikevaihto tätä nykyä noin kaksinkertainen.

*Taulukko 2.4. Moottoripyöräala Ruotsissa vuonna 2000 (Statistiska centralen, 2002).*

	Moottoripyöräkauppa ja huolto
Yritysten lukumäärä	758
Työlliset	1 062
Liikevaihto (netto) – milj. SEK ( milj. EUR)	4 905 (544)

\* 1 EUR = SEK 9,02 joulukuussa 2004 (Lähde: Suomen Pankki; [www.bof.fi](http://www.bof.fi)).

Moottoripyörien rakenteluun, rakenteluosien valmistukseen, moottorien virittämiseen, erikoismaalauksiin sekä muihin rakentelua palveleviin toimintoihin erikoistuneita yrityksiä on Ruotsissa lukuisia.<sup>11</sup> Monet niistä toimivat myös kansainvälisesti, eli alalle on syntynyt pienimuotoista vientiteollisuutta.

Ruotsissa toimii myös useita rakenteluun liittyviä aikakausjulkaisuja<sup>12</sup> ja alan suuria perinteiltään monikymmenvuotisia tapahtumia (osallistuja-/yleisömäärä tuhansia tai kymmeniä tuhansia) on useita. Eräät tapahtumista ovat saaneet viranomaisilta taloudellista tukea sekä virallisia tunnustuksia arvokkaasta kulttuuriryöstä sekä paikallisesti suuresta taloudellisesta merkityksestä. Esimerkiksi jokavuotinen Norrtäljen kaupungissa järjestettävä Custom Bike Show (yleisömäärä yhden lauantaipäivän aikana yli 10 000) mainitaan Roslagenin maakunnan kulttuuriesitteissä.

<sup>9</sup> Kopteri Magazine, [www.kopteri.com](http://www.kopteri.com)

<sup>10</sup> Mm. V8-Magazine.

<sup>11</sup> Ks. esim. <http://www.mectec.nu>, <http://www.calleschopperdelar.com>, <http://www.hogtech.com> ja <http://www.jarnhasten.com>.

<sup>12</sup> <http://www.mcm.se> ja <http://www.scanbike.se>

### 3 Moottoripyörien rakentelun kulttuuriset ja sosiaaliset vaikutukset

Moottoripyöräharrastukseen kuuluu useita sosiaalisia viitekehyksiä ja kulttuurin hienosyisiä muotoja. Moottoripyörien rakentelijat muodostavat kisharrastajien ja entisöijien ohella perheyneimmän moottoripyörien harrastajakunnan osan. Moottoripyörien rakenteluun liittyy useita ominaispiirteitä, jotka nostavat sen arvon harrastuksena niin yksilötasolla kuin kansallisesti arvioituna korkealle. Moottoripyörien rakentelu on voimakas vastakohta valmiiksi tuotetuille nykypäivän harrastuksille, joissa luovuuden ja omaperäisyyden merkitys on vähäinen.

Rakentelussa moottoripyöriin paneudutaan henkilökohtaisena haasteena; yksilölliseksi muokattu ajoneuvo on välttämätön osa harrastusta. Rakentelun intensiteetissä on eroja. Rakentelija voi muodostaa pitkäaikaisen suhteen itse rakentamaansa ajoneuvoon. Samaa ajoneuvoa saatetaan muokata aikaa myöten myös uuteen kuosiin. Aktiivisimmat rakentelijat siirtyvät yhden ajoneuvon valmistuttua kiireen vilkkaa seuraavaan kohteeseen. Valmiit ajopelit siirtyvät muiden harrastajien käyttöön. Useat alan harrastajat tunnustetaankin juuri yksilöllisistä ajoneuveistaan ja rakentelutyylitään.

Rakenteluharrastuksen motiivit kertovat harrastuksen sosiaalisista ja kulttuurillisista vaikutuksista. Yksilöllisen ajoneuvon rakentaminen tarjoaa mahdollisuuden toteuttaa itseään ja parhaimmillaan tuoda esiin ainutlaatuista luovuutta yhdistettynä käsin tekemisen taitoon. Yksilöllisten mieltymysten esiin tuominen on henkilökohtainen viesti rakentelijan identiteetistä. Yhtä lailla itsensä toteuttaminen muokkaa myös harrastajan persoonallisuutta. Moottoripyörien rakentelu on yksilötason identiteettiä vaikuttavaksi osalta huomattavan tärkeä harrastus; taiteeseen tai muihin harrastuksiin verrannollisesti konkreettinen luova omin käsin tekeminen on harrastajalle henkisen hyvinvoinnin ehto. Yksilötason motiivit tuottavat lisäksi kaupantekijäisinä runsaasti ulkopuolista hyvää.

Moottoripyörien rakentelu on käsityöläisyyttä, jonka arvo on korkea. Moottoripyörän rakentelija hallitsee useiden erikoisammattien taitoja. Täysin omavarainen harrastaja taitaa esimerkiksi metallityöt, erikoismaalaamisen sekä verhoilun. Näiden taitojen opiskeleminen, harjaannuttaminen sekä ylläpitäminen on nuorten sukupolvien osalta kansallisestikin tärkeää aikana, jolloin mainitut ammatilliset taidot, kuin myös käsin tekemisen taito ja rohkeus yleisestikin, ovat hiipumassa. Lisäksi rakentelu on usein kirjaimellista kierrättämistä; käytetyistä materiaaleista ja osista muokataan käypiä osia rakentelun kohteena olevaan moottoripyörään.

Rakentelun harrastajille sosiaalinen verkosto on tärkeä. Se tarjoaa mahdollisuuden vuorovaikutteiseen neuvonpitoon rakenteluun liittyvissä asioissa sekä toinen toistensa erityisosaamisen hyödyntämiseen. Kanssaharrastajien olemassaolo luo harrastukseen mielekkyyttä. Luoville harrastuksille tyypillisesti yksinäiset puurtajat eivät ole harvinaisia, mutta useimmille harrastajille kanssaharrastajat ovat välttämättömiä vähintään yleisönä ja palautteen saamiseksi. Harrastuksen seuraajat ja kevyemmän linjan rakentajat luovat yhdessä rakentajien kanssa Suomessa kaiken kaikkiaan varsin suuren, ehkä jopa tuhansia henkilöitä kattavan, sosiaalisen verkoston. Tämä verkosto toimii ajokaudella kokoontumisajojen yhteydessä ja talvisin muun muassa käytettyjen osien myyntiä varten järjestettävien rompetorien ja näyttelytapahtumien yhteydessä sekä harrastustalleilla.

Rakenteluharrastuksen kansainvälisesti pitkstä kulttuuriperinnöstä kertoo se, että jo kauan rakentelun erilaisia koulukuntia ja tyyliä on tunnettu yhteisillä yleisesti tiedossa olevilla nimikkeillä (esim. Swedish style chopper, bobber, Denver-tyyli tai raaseri). Myös moottoripyörän yksittäisiä tietyllä tavoin muotoiltuja osia tunnetaan usein vastaavilla nimikkeillä (mm. Texasstonga tai pisaratankki). Kulttuurin elinvoimasta kertoo se, että tyyliä nimikkeineen syntyy

jatkuvasti lisää niissä maissa, missä harrastukselle vallitsevat tarpeettomasti rajoittamattomat kehitysolosuhteet. Kaupallisesti toteutettuna tyyliuunnat ovat usein vakiintuneet teolliseksi muotoiluksi ja tuotteita myydään harrastajille alan pienteollisuuden tuotantona.

Koko kansan näkökulmasta arvioituna moottoripyörien rakentelu tarjoaa vastaavanlaista viihdetä ja kulttuuria, kuin mikä tahansa muu harrastus tai toiminto, jonka puitteista järjestetään yleisötapahtumia ja josta julkaistaan artikkeleita, kokonaisjulkaisuja tai televisiotuotantoa. Näissä yhteyksissä kulttuuri ja kaupallisuus kohtaavat sopuinnussa ja kysynnän määrä on selkeä indikaattori toiminnan tarpeellisuudesta.

## 4 Rakennettujen moottoripyörien liikenneturvallisuudesta

### 4.1 Yleistä moottoripyörien liikenneturvallisuudesta

Moottoripyörien liikenneturvallisuusominaisuuksia koskevaa kotimaista ja ulkomaista tutkimustietoa on yleisesti saatavilla verrattain runsaasti. Sen sijaan nimenomaan rakennettuja moottoripyöriä koskevaa tutkimustietoa on selvästi vähemmän. Eräitä tilastollisia selvityksiä ja tutkimuksia voidaan kuitenkin hyödyntää. Yksi näistä on Yhdysvalloissa jo vuonna 1981 tehty ”The Hurt Report”. Toinen kattava selvitys on eurooppalaisten moottoripyörävalmistajien koalition laatima MAIDS-tutkimus, jossa tutkittiin noin 900 Keski- ja Etelä-Euroopassa tapahtunutta moottoripyöräonnettomuutta. Lisäksi tässä jaksossa on hyödynnetty eräitä muita ulkomaisia tilastollisia selvityksiä.<sup>13</sup>

Yleisestä moottoripyörien onnettomuuksien syitä arvioineesta tutkimustiedosta voidaan havaita, että tekniset syyt tai moottoripyörän modifiointi ovat kovin harvoin onnettomuuden syitä. Sen sijaan yleisiä moottoripyöräonnettomuuden syitä ovat muun muassa ajovirhe, henkilökohtainen riskinotto (esim. ylinopeus tai juopumus) usein yhdistettynä ajotaidon puutteeseen, muun tieliikenteen moottoripyöräilijälle aiheuttama onnettomuus (päälleajo) tai hirvikolari. Seuraavaksi esitettävistä tutkimus- ja tilastotiedoista voidaan nähdä, että Chopper- ja Cruiser-tyyppisten moottoripyörien osallisuus onnettomuuksissa on yleisesti ottaen muita moottoripyörätyyppejä alhaisempi.

### 4.2 Yhdysvaltalainen Hurt-tutkimus

Hurt-tutkimuksessa<sup>14</sup> todettiin, että muunnellut moottoripyörät olivat suhteellisesti yliedustettuna onnettomuustilastoissa. Tutkimuksessa ei kuitenkaan analysoitu tilastollisesti korkeampaan onnettomuusriskiin johtaneita syitä. Sittenmin Yhdysvaltain National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) on pohtinut Hurt-tutkimuksen tuloksia rakentelun vaikutusten osalta. Tutkimuksen aineisto kerättiin aikana, jolloin rakentelussa tyyppillistä oli mm. poistaa moottoripyörän etujarru sekä kasvattaa ohjausakselin kulmaa ja etuhaarukan pituutta ymmärtämättä näiden muutosten merkitystä pyörän ohjausgeometriaan. Toisaalta muunneltuina moottoripyörinä tutkimuksessa käsiteltiin myös sellaisia moottoripyöriä, joihin tehdyillä muutoksilla ei ole vaikutusta hallittavuuteen, kuten äänenvaimentimen muutokset. NHTSA toteaaakin, että Hurt-tutkimuksen tuloksia ei voida tältä osin asettaa päätöksenteon pohjaksi.<sup>15</sup>

### 4.3 Eurooppalainen MAIDS-tutkimus

Eurooppalaisessa MAIDS-tutkimuksessa<sup>16</sup> tarkasteltiin 921 onnettomuutta vuosina 1999 - 2000, joissa osallisena oli kaksipyöräinen, moottorikäyttöinen ajoneuvo. Tietoja onnettomuuksista kerättiin Ranskassa, Saksassa, Alankomaissa, Espanjassa ja Italiassa. Saatua aineistoa ver-

<sup>13</sup> Suomalaisissa moottoripyöräilyn liikenneturvallisuustutkimuksissa ei käsitellä rakentelua. Kotimaisista tutkimuksista ks. tarkemmin esim. <http://www.bajahill.net/>.

<sup>14</sup> Hurt, H. H. – Quillet, J. V. – Thom, D. R.: Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures, Volume 1: Technical Report. Traffic Safety Center, University of Southern California, Los Angeles 1981.

<sup>15</sup> Ks. <http://www.nhtsa.dot.gov/>.

<sup>16</sup> In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers, Final report 1.2. ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motorcycle), Bryssel 2004.

rattiin 923 sellaiselta kuljettajalta saatuihin tietoihin, jotka eivät olleet tutkimusajankohtana olleet osallisena onnettomuuksiin. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää onnettomuuksien syitä sekä tekijöitä, jotka lisäävät onnettomuusriskiä.

MAIDS-tutkimuksessa esitetään runsaasti onnettomuuden syihin liittyvää tilastollista analyysia; mm. ympäristötekijät, inhimilliset tekijät, liikennejärjestelyt, kaksipyöräisten ajoneuvojen havaittavuus liikenteessä sekä suojavarusteiden käyttö. Tämän kirjoituksen näkökulmasta MAIDS on erityisen kiintoisa siksi, että tutkimuksessa yhtenä tilastollisena muuttujana oli moottoripyörän ”tyyppi”. Tutkimuksessa noudatettiin OECD:n suosittamaa jaottelua: Conventional street style, Cruiser style, Sport style, Chopper style, Touring style, Scooter style, Step-through style, Sport Touring style sekä Enduro style. Lisäksi omaksi luokakseen erotettiin vielä Modified Conventional Street Style.<sup>17</sup>

Onnettomuuksiin johtaneista syistä mainittakoon yleisesti, että inhimillinen virhe oli selvästi suurin yksittäinen onnettomuustekijä. Motoristien kannalta huolestuttavaa on se, että kaikista onnettomuuksista yli 50 prosentissa syynä oli muun henkilön kuin motoristin itsensä tekemä virhe. Muut tekijät, mukaan lukien onnettomuuspaikan ympäristö olivat onnettomuuden pääasiallisena syynä ainoastaan vajaassa 13 prosentissa tutkituista tapauksista.<sup>18</sup>

Moottoripyörän teknisellä kunnolla todettiin olleen vaikutusta onnettomuuksiin tai niiden seurauksiin kaikkiaan 5,1 prosentissa tutkituista tapauksista. Teknisellä kunnolla tarkoitetaan tässä sitä, että jokin moottoripyörän komponenteista ei toimi lainkaan tai toimii puutteellisesti. Eri tekijöiden tarkempi analyysi ilmenee seuraavasta taulukosta.

*Taulukko 4.1. Onnettomuuksiin vaikuttaneet tekniset syyt.<sup>19</sup>*

	Frekvenssi	%
Kumi- tai rengasongelma	34	3,7
Jarruongelma	11	1,2
Ohjausongelma	1	0,1
Jousitusongelma	1	0,1
Ajoneuvosta riippumaton ongelma	866	94
Tuntematon	8	0,9
<b>Yhteensä</b>	<b>921</b>	<b>100</b>

Eri moottoripyörätyypit olivat edustettuina onnettomuuksissa seuraavan taulukon mukaisessa suhteessa vertailuaineistoon.

<sup>17</sup> Kuvat eri luokkia edustavista moottoripyöräistä liitteessä 2.

<sup>18</sup> Kiintoisa huomio on, että motoristin muusta liikenteestä poikkeava nopeus – suurempi tai alhaisempi – todettiin onnettomuuteen vaikuttavaksi tekijäksi vain noin viidesosassa moottoripyöräonnettomuuksista, pois lukien mopot ja muut L1-luokan ajoneuvot.

<sup>19</sup> MAIDS s. 41.



Taulukko 4.2. Onnettomuusjakauma (kpl) moottoripyörätyypeittäin.<sup>20</sup>

	Onnettomuuksia	Vertailuaineisto
Step through	51	70
Scooter	354	349
Conventional street	131	117
Modified conventional street	25	8
Chopper	36	38
Enduro	65	45
Sport Touring	76	110
Sport	137	126
Cruiser	37	51
Other	4	1

Taulukosta voidaan havaita, että Chopper- ja Cruiser-luokkiin kuuluvat moottoripyörät ovat onnettomuustilastoissa edustettuina suhteellisesti hieman vertailuaineistoon vähemmän. Sen sijaan luokka Modified Conventional Street on selvästi yliedustettuna onnettomuustilastoissa, joskin otannan suhteellinen pienuus hieman heikentää tuloksen tilastollista arvoa. MAIDS:n loppupäätelmissä todetaan, että tilastollista näyttöä muiden kuin mainitun moottoripyörätyypin muita korkeammasta onnettomuusalttiudesta ei voitu osoittaa.<sup>21</sup> Erityisiä toimenpidesuosituksia ei tutkimuksessa esitetä.

MAIDS on tällä hetkellä tuorein ja kattavin selvitys moottoripyöräonnettomuuksista sekä niiden syistä ja seurauksista. Se tarjoaa arvokasta tietoa moottoripyöräilyn riskeistä ennen kaikkea motoristeille itselleen. Toiseksi, se tarjoaa tietoa liikennesuunnittelusta vastaaville viranomaisille ja osoittaa mm. ajokoulutuksen vaikuttavan moottoripyöräilijän onnettomuusriskiin.

Tämän kirjoituksen kannalta tärkein johtopäätös on, että rakentelun yleisimpinä kohteina olevat moottoripyöräluokat, Cruiserit ja Chopperit, eivät tilastollisesti ole muita moottoripyöriä riskialttiimpia liikenteessä. Päinvastoin, MAIDS:n nojalla voidaan päätellä, että näillä moottoripyörätyypeillä onnettomuusriski on hieman keskimääräistä pienempi. MAIDS-tutkimus osoittaa kuitenkin luokan Modified Conventional Street olevan muita luokkia riskialttiimpi. Havainto on kiintoisa ensinnäkin siinä mielessä, että kyseinen luokka on nostettu omaksi ryhmäkseen OECD:n luokituksesta poikkeavalla tavalla. Toisaalta se on myös ainoa luokka, jossa rakentelu erikseen mainitaan, vaikka mm. Chopper-luokkaan kuuluvat moottoripyörät ovat yleensä *kaikki* rakenneltuja, useimmiten vieläpä sangen suuressa määrin.

Omien havaintojemme mukaan rakentelu ei ylipäätään rajoitu nykyään enää tiettyyn moottoripyörätyyppiin tai -luokkaan, vaan kaikenlaisia moottoripyöriä rakennellaan enemmän tai vähemmän rakentelun edelleen kuitenkin painottuessa Cruiser- ja Chopper-luokkiin. Tätä havaintoa tukee myös Modified Conventional Street-luokan suhteellisen pieni osuus koko MAIDS-tutkimuksen aineistossa; toisaalta esimerkiksi tarvikeosien markkinoinnin laajuus kertoo, että rakentelun ympärillä pyörivä liiketoiminta on verrattain laajaa.

Ongelmalliseksi johtopäätösten vetämisen Modified Conventional Street-luokan onnettomuusriskialttiudesta tekee myös se, että MAIDS-tutkimuksessa ei edes yritetä selittää luokan riskialttiuden kohoamiseen johtaneita syitä; kysymys on ainoastaan onnettomuusfrekvenssin tilastollisesta analyysistä. Tilastollisestikin tutkimus on hieman harhaanjohtava, sillä siinä ei huomioida eri luokkien suhteellista osuutta koko moottoripyöräkannassa tutkimusalueilla, ajosuoritteiden huomioinnista puhumattakaan. Huomattavaa on kuitenkin, että MAIDS:ssa noudatettu tilastollinen analyysi osoittaa moottoripyörän teknisen puutteellisuuden olleen onnettomuuden osasyynä

<sup>20</sup> MAIDS s. 144 (muokattuna).

<sup>21</sup> MAIDS s. 130.

erittäin harvoin ja painottuen tällöinkin pyörän kunnossapitotoimien laiminlyöntiin kuten renkaiden oikea-aikaiseen uusimiseen tai jarrujen huoltoon.

#### 4.4 Pohjoismaisia selvityksiä

Norjalaisen MC-ulykker-tutkimuksen<sup>22</sup> aineisto käsittää 361 vakuutusyhtiöiden ja poliisin tilastoimaa moottoripyöräonnettomuutta. MAIDS-tutkimuksesta poikkeavasti MC-ulykker-tutkimuksessa voitiin havaita motoristi onnettomuuden aiheuttajaksi 58 prosentissa tutkituista tapauksista. Yleisimpinä onnettomuustyyppinä identifioitiin tieltä suistumiset sekä risteysonnettomuudet.<sup>23</sup> Onnettomuuksiin osallisista moottoripyörästä 26 prosenttia kuului luokkaan Standard Touring ja 23 prosenttia luokkaan Sport Touring. Sen sijaan Chopper-luokkaan kuului vain 7 prosenttia onnettomuuksiin osallisista moottoripyörästä.<sup>24</sup> Tutkimuksessa ei kuitenkaan verrata onnettomuuksiin osallisia moottoripyöräluokkia niiden suhteellisiin osuuksiin koko moottoripyöräkannasta eikä niiden ajosuoritetta. Näin ollen tieteellisesti päteviä johtopäätöksiä ei voida tutkimuksen pohjalta vetää.

Ruotsalainen vakuutusyhtiö Holmia on tilastoinut Chopper-luokkaan kuuluvien moottoripyöräiden sekä sivuvaunulla varustettujen moottoripyöräiden onnettomuusfrekvenssejä suhteessa moottoripyöräiden keskimääräiseen osallisuuteen tieliikenneonnettomuuksissa. Tilastoaineisto käsittää 50 000 moottoripyörää aikavälillä 1995 - 1998. Vuosittainen onnettomuusfrekvenssi on esitetty seuraavassa taulukossa, josta on pääteltävissä, että Chopper-luokkaan kuuluvilla moottoripyörillä sekä sivuvaunumoottoripyörillä tilastollinen onnettomuusfrekvenssi on *merkittävästi pienempi* kuin moottoripyörillä keskimäärin.

*Taulukko 4.3 Choppereiden ja sivuvaunullisten moottoripyöräiden esiintyminen onnettomuustilastoissa moottoripyöräiden yleiseen osallisuuteen verrattuna.*

<b>Vuosi</b>	<b>MP yleensä</b>	<b>Chopper</b>	<b>Sivuvaunu</b>
1995	2.6 %	1.9 %	0.77 %
1996	2.4 %	1.2 %	0.76 %
1997	2.5 %	1.4 %	0.0 %
1998	2.3 %	0.6 %	0.5 %

Ruotsissa tilastoidaan vuosittain moottoripyöräonnettomuuksia mm. merkkikohtaisesti. Suhteutettuna merkin osuuteen koko Ruotsin moottoripyöräkannasta saadaan rakentelijoiden erityisesti suosimista Harley-Davidson -merkkisistä moottoripyörästä koottua seuraava onnettomuusfrekvenssiä kuvaava taulukko vuosilta 1998 - 2001.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Wahl, Ragnhild – Fjerdings, Lillian – Meland, Solveig: MC-ulykker, SINTEF Bygg og miljøteknikk 2000.

<sup>23</sup> Wahl ym. s. 6.

<sup>24</sup> Wahl ym. s. 27.

<sup>25</sup> SIKA (1999-2002).

Taulukko 4.4. Harley-Davidson moottoripyörät onnettomuustilastoissa Ruotsissa.

Vuosi	Osuus koko moottoripyöräkannasta	Osuus onnettomuuksiin osallisista mp:stä
1998	10 %	4 %
1999	9 %	6 %
2000	9 %	9 %
2001	10 %	7 %

Tilastollisesti on kiistatonta, että Harley-Davidson moottoripyörät ovat keskimäärin suhteellista osuuttaan vähemmän edustettuina onnettomuustilastoissa. Ruotsissa on rekisterissä runsaasti myös omavalmisteisia Chopper-luokkaan kuuluvia moottoripyöriä. Amatörbygge-moottoripyörien onnettomuudet tilastoidaan luokassa ”muut merkit”. Näin ollen omavalmisteisia moottoripyöriä ei voida tarkastella vastaavasti kuin Harley-Davidsonia. Todettakoon kuitenkin, että vuosina 1998 - 2001 ’muiden merkkien’ osuus onnettomuuksiin osallisista moottoripyöristä oli myös selvästi pienempi kuin niiden yhteenlaskettu suhteellinen osuus koko moottoripyöräkannasta.<sup>26</sup>

#### 4.5 Iso-Britannia

Department for Transport on julkaissut tutkimuksen moottoripyöräonnettomuuksista, jonka aineistona oli 1 790 moottoripyöräonnettomuutta vuosina 1997 - 2002.<sup>27</sup> Tutkimuksessa todettiin suuren osan onnettomuuksista aiheutuneen muuten kuin motoristin itsensä tuottamuksesta. Samoin ajokoulutuksella todettiin olleen vaikutusta onnettomuusriskiin. Tutkimuksessa suhteutettiin eri moottoripyörätyyppien onnettomuusfrekvenssi niiden osuuteen moottoripyörien kokonaisymyynnistä. Rakentelijoiden suosimaan Custom-luokkaan kuuluvat moottoripyörät edustivat noin 2,5 prosentin osuutta kaikista onnettomuuksista, mutta noin 5,2 prosentin osuutta kokonaisymyynnistä. Tulos edustaa yhdenmukaista linjaa yllä käsiteltyjen tutkimusten kanssa. Vastaavia tuloksia löytyy edelleen myös muista maista ja tutkimuksista.

#### 4.6 Päätelmiä

Rakennettujen moottoripyörien liikenneturvallisuusriskejä koskevaa täsmällistä tutkimustietoa ei ole saatavilla. Yllä esitetyistä tilastollisista tutkimuksista käy kuitenkin selkeästi ilmi, että Custom/Chopper-luokkiin kuuluvat moottoripyörät ovat kantaosuuteensa nähden suhteellisesti vähemmän edustettuina onnettomuustilastoissa. Erityisen merkittäviä ovat havainnot Ruotsista, jossa ajoneuvojen rakentelua koskeva lainsäädäntö on huomattavasti liberaalimpaa kuin Suomessa, mutta jossa Harley-Davidson -merkkiset moottoripyörät sekä Chopper-moottoripyörät ovat keskimääräistä selvästi vähemmän edustettuina onnettomuustilastoissa. Vaikuttaa siis siltä, että moottoripyörien rakentelun rajoittaminen Suomen voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti naapurimaata tiukemmin ei ole liikenneturvallisuuden kannalta perusteltua. Toisaalta esimerkiksi Hurt-tutkimuksen nojalla on selvää, että mitä tahansa ajoneuvon rakenteellisia muutoksia ei ole syytä hyväksyä. Moottoripyörän hallittavuuteen liittyvien muutosten tekeminen erityisesti jarrujen ja ohjausgeometrian osalta vaikuttaa sen liikenneturvallisuusominaisuuksiin, joten asiasta lienee tarpeen huolehtia lainsäädännössä. Ohjausgeometriassa keskeisin yksittäinen tekijä vaikuttaisi olevan etujättö jousituksen, etuhaarukan kallistuskulman ja akselivälin ollessa etujättön sanelemilla ehdoilla määräytyvinä moottoripyörän hallittavuuden kannalta suhteellisesti vähemmän merkityksellisiä tekijöitä.

<sup>26</sup> SIKA (1999-2002).

<sup>27</sup> Clarke, D. – Ward, P. – Bartle, C. – Truman, W.: In Depth Study of Motorcycle Accidents. Road Safety Research Report No. 54, Department for Transport, London 2004.

## 5 Moottoripyörien pakokaasupäästöt

Moottoripyöräily aiheuttaa pakokaasupäästöjä samalla tavoin, kuin autoliikenne ja muut moottoroidut harrastusmuodot (esimerkiksi moottoriveneily, matkailuautoilu tai moottorikelkkailu). LIISA-malli (VTT, 2004) laskee Suomen tieliikenteen päästöjä ja myös moottoripyörien päästöt esitetään tuloksissa (taulukko 5.1). Vaikka vuonna 2003 moottoripyöräkanta oli jo varsin suuri, on moottoripyöräilyn suhteellinen osuus Suomen tieliikenteen pakokaasupäästöistä hyvin pieni. Lyhyen ajokauden vuoksi kokonaissuorite ja polttoaineiden kulutus ovat määrältään pieniä.

*Taulukko 5.1. Suomen tieliikenteen päästöt vuonna 2003, tonnia (VTT, 2004).*

tonnia	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Hiuk.	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O	SO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub>	Polttoneste*
Kaikki päästöt	286 766	34 930	66 048	3 453	2 174	1 664	141	11 439 623	3 642 034
Moottoripyörien osuus	11 455	1 424	145	11	113	1,2	0,86	56 223	17 944

\* Tonneista päästään litroihin jakamalla luku 0,75:llä.

Pakokaasupäästöjen merkitystä voidaan pohtia suhteellisten osuuksien ohella eri päästölajien aiheuttamien haittojen näkökulmasta. Haitallisimpia päästöjä ovat paikallista ilmanlaatua heikentävät päästöt, kuten häkä (CO), hiilivedyt (HC) ja typen oksidit (NO<sub>x</sub>), joilla suurina määrinä esiintyessä on merkittäviä terveysvaikutuksia. Moottoripyöräilyn osuus näistä päästöistä on hyvin pieni, eikä moottoripyöräily ole merkittävä ilmanlaadun uhkatekijä. Päästönormien kehitys alentaa uusien moottoripyörien päästöjä samalla tavoin kuin muun tieliikenteen päästöjä.

Hiilidioksidiin (CO<sub>2</sub>) ja muihin ilmastokaasuihin (CH<sub>4</sub> ja N<sub>2</sub>O) kohdistuu tällä hetkellä ilmasto-oliittisia paineita. Koska moottoripyöräilyn päästöjen suhde koko liikennejärjestelmän CO<sub>2</sub>-päästöihin on vähäinen (noin puoli prosenttia), ei moottoripyörien päästöillä ole Suomen ilmastotavoitteiden kannalta suurta merkitystä.<sup>28</sup>

<sup>28</sup> VTT:n arvion mukaan esimerkiksi Suomen moottoriveneilyn hiilidioksidipäästöt ovat noin 195 000 tonnia vuodessa, eli lähes nelinkertaiset moottoripyöräilyyn nähden. Itse asiassa LIISA mahdollisesti yliarvioi moottoripyörien päästöjä, koska malli ei huomioi sitä, että merkittävä osa mp-kannasta on ajokaudellakin pysyvästi seisontavaikutuksessa. Lisäksi museoajoneuvoksi rekisteröidyt mp:t liikkuvat vain vähän. Laskentaoletuksia kehitetään parhaillaan yhteistyössä Suomen Motoristit ry:n kanssa.

## 6 Moottoripyörien rakentelua koskevassa sääntelyssä huomioitava oikeudellisia lähtökohtia

### 6.1 Yleistä

Moottoripyöriä ja muita ajoneuvoja koskevan lainsäädännön taustalla on Suomessa kolme keskeistä tavoitetta, joita lainsäädännöllä pyritään suojaamaan ja edistämään. Näistä tavoitteista kaksi, *liikenneturvallisuus* ja tieliikenteen *ympäristövaikutukset*, kuuluvat ensisijaisesti liikenne- ja viestintäministeriön toimialaan. Kolmas tavoite, *fiskaalinen autoverotus ja autoverotuksen veropohjan turvaaminen*, kuuluu valtiovarainministeriön toimialaan.

Mainittujen tavoitteiden ohella harrastuksen näkökulmasta on tarve puhua vielä neljännestä tavoitteesta, ajoneuvojen rakenteluharrastuksen edellytysten turvaamisesta, mutta tätä näkökulmaa ei lainsäädännössä ole aina huomioitu.

Myös moottoripyöriä koskevan lainsäädännön valmistelussa ja soveltamisessa on huomioitava erityisten sisällöllisten tavoitteiden ohella oikeusjärjestyksemme kuuluvia muita vaatimuksia. Tällaisia vaatimuksia voidaan johtaa mm. eurooppaoikeudesta, Suomen perustuslaista sekä oikeusjärjestyksemme yleisistä opeista, erityisesti oikeusperiaatteista. Tällä hetkellä voimassa olevaa sääntelyä voidaan monin paikoin arvostella, koska mainittuja vaatimuksia ei ole sääntelyssä riittävässä määrin huomioitu. Suoranaisia ristiriitöjakin esiintyy. Seuraavassa käydään läpi eräitä keskeisimpiä oikeusjärjestyksessä tunnustettuja lainvalmistelussa huomioitavia tekijöitä.

### 6.2 Eurooppaoikeudellinen sääntely

Euroopan Unionin lainsäädännössä säännellään uusien sarjavalmisteteisten moottoripyörien teknisiä vaatimuksia. Sääntelyn tavoitteina ovat yhtäältä EU:n sisämarkkinoiden toiminnan edistäminen takaamalla jäsenvaltioiden kesken yhdenmukaiset standardit sarja- ja piensarjavalmisteteisille moottoripyörille, toisaalta moottoripyörien liikenneturvallisuus- ja ympäristöominaisuuksien turvaaminen säädöstasolla. Molempia tavoitteita palvelee erityisesti direktiivi 2002/24/EY<sup>29</sup>, jolla säännellään sarja- ja piensarjavalmisteteisten moottoripyörien tyyppihyväksyntää huomioiden kutakin osaa tai osakokonaisuutta koskevien erityisdirektiivien vaatimukset.

Ajoneuvojen tyyppihyväksymistä säänteleviä direktiivejä ei sovelleta yksittäisten ajoneuvojen hyväksyntään. Moottoripyörien osalta asia käy ilmi direktiivin 2002/24/EY 1 artiklan 1 kohdan säännöksestä. Direktiivin nojalla on jäsenvaltioiden kansallisessa harkinnassa, millä edellytyksillä toisessa jäsenvaltiossa yksittäiskappaleena valmistettu ajoneuvo voidaan hyväksyä käytettäväksi liikenteessä kuitenkin niin, että ajoneuvoon kuuluvia erityisdirektiivien mukaisesti hyväksytyjä osia tai osakokonaisuuksia jäsenvaltio ei voi kieltäytyä hyväksymästä. Samoin perustamissopimuksen määräyksiä on noudatettava myös yksittäin hyväksyttävien ajoneuvojen osalta erityisesti tilanteessa, jossa jäsenvaltiossa yksittäin hyväksytty ajoneuvo viedään toiseen jäsenvaltioon.

Yksittäiskappaleina valmistetut ajoneuvot jätettiin tarkoituksella tyyppihyväksyntädirektiivien soveltamisalan ulkopuolelle. Perusteena yksittäiskappaleina hyväksyttävien moottoripyörien jättämiselle direktiivien soveltamisalan ulkopuolelle on esitetty mm. *ajoneuvoharrastustoimin-*

<sup>29</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/24/EY, annettu 18 päivänä maaliskuuta 2002, kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä. EYVL L 124/1, 9.5.2002.

*nan edellytysten turvaaminen.* Useissa EU-jäsenvaltioissa direktiivejä ei niiden tarkoituksen mukaisesti sovelletakaan yksittäin hyväksyttäviin moottoripyöriin, vaan hyväksynnän edellytyksistä säädetään kansallisella tasolla. Päätäessään yksittäisten ajoneuvojen hyväksynnästä jäsenvaltiot nojautuvat usein eri asiantuntijatahojen lausuntoihin ajoneuvojen liikennekelpoisuudesta. Esimerkiksi Ruotsissa tällaista tahoja edustaa Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO), joka suorittaa eräänlaisen esikatsastuksen ja antaa katsastusviranomaisille lausuntoja yksittäin valmistettujen ajoneuvojen teknisistä ominaisuuksista.<sup>30</sup>

Eurooppaoikeuden ytimeen kuuluu perustamissopimuksen 28 artiklassa määritelty tavaroiden vapaa liikkuvuus unionin sisällä. Liikkuvuutta voidaan rajoittaa vain perustamissopimuksen 30 artiklassa säädetyn tavoin – tällöinkin huomioiden mm. suhteellisuusperiaatteen asettamat kehykset liikkuvuuden rajoittamisessa noudatettaville keinoille ja menetelmille. Moottoripyörien osalta rajoittamisperusteena voivat käytännössä olla vain turvallisuusnäkökohdat. On tärkeää havaita, että *perustamissopimus asettaa velvoitteita unionin jäsenvaltioille*; unionin kansalaisille se perustaa oikeuksia. Tämä merkitsee muun ohella, että soveltaessaan 30 artiklan rajoittamisperusteita *jäsenvaltion on osoitettava, että tuote on vaarallinen*. Tällä hetkellä tämä vaatimus ei Suomessa toteudu ajoneuvojen vapaan liikkuvuuden osalta. On selvää, että sarjavalmistettujen ajoneuvojen kohdalla on edellytettävä erityisdirektiivien vaatimusten täyttymistä ulottamatta direktiivien soveltamisalaa kuitenkin direktiiveissä säädettyä laajemmalle tai taannehtivasti sellaisiin ajoneuvoihin, joiden valmistumisajankohtana direktiivit eivät olleet voimassa. Samoin on selvää, että ajoneuvon kunto ja direktiivien vaatimusten täytyminen voidaan eurooppaoikeuden estämättä tarkastaa hyväksyttäessä ulkomailta tuotua ajoneuvoa Suomessa liikenteeseen.

Toisessa EU-jäsenvaltiossa yksittäiskappaleena liikenteeseen hyväksytyä ajoneuvoa direktiivit eivät kuitenkaan koske. Tällöin ainoaksi eurooppaoikeudelliseksi säädösperustaksi muodostuvat perustamissopimuksen 28 ja 30 artiklat – direktiivien säännösten tätä millään tavoin estämättä tai rajoittamatta. Artiklojen määräykset ovat varsin avoimia ja niitä on EY-tuomioistuimen ratkaisukäytännössä tulkittu laajahkosti. Oikeusvarmuuden näkökulmasta selkein ratkaisu olisi direktiivitasolla toteutettava sääntely myös yksittäin hyväksyttävien ajoneuvojen osalta. Koska tällaista sääntelyä ei toistaiseksi ole olemassa, on asia ratkaistava kansallisessa sääntelyssä. Jatkossa pyritään tuomaan esiin näkökohtia, joita lainsäädännössä tulisi tämän tavoitteen saavuttamiseksi moottoripyörien osalta huomioida niin kansallisella kuin eurooppalaisella tasollakin.

Huolimatta siitä, että erityisdirektiivejä ei niihin nimenomaisesti sisältyvän soveltamisalasääntönsä nojalla sovelleta yksittäin hyväksyttäviin moottoripyöriin, on huomattava, että direktiivien sääntelyllä on liikenneturvallisuutta edistävä päämäärä. Näin ollen arvioitaessa esimerkiksi uuden yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän liikenteeseen hyväksymisen edellyttämää sääntelytarvetta on *aiheellista tarkastella erikseen kunkin erityisdirektiivin soveltamisen tarpeellisuutta silmällä pitäen kuitenkin erityisesti suhteellisuusperiaatteen merkitystä*. Erityisdirektiivit on nimittäin suunnattu yksinomaan sarjavalmistettuihin moottoripyöriä valmistaville yrityksille, joilla on käytettävissään merkittävästi pienyrityksiä tai harrastelevia yksityishenkilöitä suuremmat resurssit direktiiveissä asetettujen tiukkojen vaatimusten täyttämiseen. Erityisdirektiivien vaatimusten täyttäminen yksittäiskappaleena harrastustoimintaa varten valmistetun moottoripyörän osalta saattaa muun muassa olla taloudellisesti suhteettoman kallista sillä tavoiteltuihin päämääriin nähden.

### 6.3 Suomen perustuslain asettamat vaatimukset

Suomen perustuslain 15 §:n omaisuuden suojausääntelyllä on tärkeä merkitys pohdittaessa ajoneuvorakentelua koskevien säännösten sisältöä yhtäältä verotuksen näkökulmasta, toisaalta ajo-

<sup>30</sup> Ks. <http://www.sfro.com>.

neuvoteknisten vaatimusten taannehtivan soveltamisen näkökulmasta. Ensinnäkin uudelleenverotusta koskeva voimassa oleva sääntely saattaa johtaa ajoneuvon uudelleenverotukseen yksinomaan kunnostustoimien seurauksena. Tämänkaltaista *veroa, joka pannaan maksuun omaisuuden kunnossapitotoimenpiteiden johdosta, voidaan luonnehtia konfiskatoriseksi* ja sellaisena perustuslain omaisuudensuojasääntelyn kanssa ristiriitaiseksi. *Oli ajoneuvojen verotusta koskeva järjestelmä millainen tahansa, se ei saa johtaa kaksinkertaiseen verotukseen yksinomaan siitä syystä, että ajoneuvon vaihdetaan rikkoutuneiden osien tilalle uusia vastaavia osia.* Sen sijaan omaisuudensuojasääntely ei estä sitä, että ajoneuvo verotetaan uudelleen, mikäli sen voidaan rakentelun johdosta katsoa muuttuneen toiseksi ajoneuvoksi. *Omaisuudensuojasääntely asettaa kuitenkin rajoitteita ajoneuvon identiteetin muuttumisen tulkinnalle; rakentelun tuloksena tehtyjen muutosten on oltava riittävän olennaisia,* jotta muutettu ajoneuvo voidaan *de facto* katsoa toiseksi ajoneuvoksi ja verottaa uudelleen.

Toiseksi ajoneuvon identiteetin muuttuminen rakentelun seurauksena johtaa voimassa olevan lainsäädännön nojalla tilanteeseen, jossa muutetun ajoneuvon on kaikilta osin täytettävä sen uudelleenrekisteröintiajankohtana voimassa olevat ajoneuvotekniset määräykset, mukaan lukien sarjavalmisteisia ajoneuvoja koskevat EY-hyväksyntävaatimukset. Toisin sanoen nykyjärjestelmässä kymmeniä vuosia vanhojen osien edellytetään täyttävän uusimmat tekniset vaatimukset tilanteessa, jossa vanhaa kanta-ajoneuvoa on muutettu yli 50 prosenttia. On ilmeistä, että jäljellä olevat kanta-ajoneuvon osat täyttävät uudet vaatimukset vain aniharvoin. Esimerkiksi 1950-luvulla valmistettu moottori, joka on tavallisesti moottoripyörän arvokkain yksittäinen osa, ei yleensä voi millään keinolla läpäistä uusimpia melu- ja päästövaatimuksia. Myös tämänkaltaista sääntelyä voidaan arvostella perustuslain omaisuudensuojasääntelyn näkökulmasta, sillä se johtaa *omaisuuden käyttöhyödyn menetykseen;* moottoripyörän osia tai osakokonaisuuksia ei enää hyväksytä käytettäväksi liikenteessä.

On kuitenkin huomattava, että moottoripyörää voidaan tarkastella myös kokonaisuutena – ei pelkästään osiensa summana. Esimerkiksi rekisteriin yksilöimistä silmällä pitäen kokonaisuuden yksilöiminen on välttämätöntäkin. On voitava ratkaista, onko moottoripyörä tulkittava sarjavalmisteiseksi vai joksikin muuksi. Samoin vuosimalli on voitava yksilöidä, sillä eri vuosimalleja koskevat erilaiset osaltaan kansainväliseen sääntelyyn perustuvat tekniset vaatimukset. Yksilöinti puolestaan perustuu ajoneuvon identiteettiä koskevaan sääntelyyn: jotta ajoneuvon voidaan perustellusti katsoa olevan identiteetiltään tiettyä vuosimallia edustava yksilö, on siihen *de facto* sisällyttävä riittävästi tuon vuosimallin osia. Tästä puolestaan seuraa johdonmukaisesti, että vanhojen osien osuuden alittaessa identiteetin säilymiseksi edellytettävän osuuden ajoneuvo menettää identiteettinsä ja syntyy uusi, alkuperäisestä poikkeava ajoneuvo, jota koskevat mahdollisesti erilaiset tekniset vaatimukset. Tällöin omaisuudensuoja saattaa syrjäytyä perustellusta syystä. *Se ei kuitenkaan tällöinkään menetä merkitystään lainsäädännöllisenä perusoikeutena.* Näin ollen lainsäädäntö olisi pyrittävä rakentamaan sillä tavoin, että omaisuudensuoja voidaan toteuttaa mahdollisimman laajasti. Käytännössä tämä edellyttää rakentelijoille tosiasiallisia mahdollisuuksia hyödyntää tavalla tai toisella myös vanhoja osia harrastuksessaan.

## 6.4 Suhteellisuusperiaate – tavoitteet, keinot ja seuraukset

Suhteellisuusperiaatteen ydinsisältö voidaan kiteyttää esimerkiksi seuraavasti: *lainsäädännössä tai hallintotoiminnassa käytettävien keinojen on oltava oikeassa suhteessa niillä tavoiteltuihin päämääriin nähden.* Suhteellisuusperiaatteen merkitys eurooppaoikeudessa on keskeinen muun muassa kansallisten verojärjestelmien eurooppaoikeudellisen yhteensopivuuden arvioinnissa. Tulkittessaan esimerkiksi yhteisön perusvapauksia rajoittavien kansallisten veronkiertonormien tai kansallista veropohjaa turvaavien normien yhteensopivuutta perustamissopimuksen määräyksiin nähden yhteisöjen tuomioistuin on noudattanut johdonmukaisesti linjaa, jonka mukaan normi voi olla oikeutettu vain siinä tapauksessa, jos sillä tavoiteltuun lopputulokseen ei voida

päästä millään lievemällä keinolla.<sup>31</sup> Vastaavasti säännöksen tulee kohdistua vain siihen toimintaan tai niihin verovelvollisiin, joita sillä tavoiteltu päämäärä koskee. Laajemmalle ulottuvat veronkiertonormit on säännönmukaisesti todettu perustamissopimuksen vastaisiksi vapaita liikkuvuus oikeuksia rajoittavina ja suhteellisuusperiaatteen vastaisina.

#### 6.4.1 Suhteellisuusperiaate ajoneuvojen verotuksessa

Suhteellisuusperiaatteella on keskeinen merkitys myös ajoneuvojen rakentelua koskevia säännöksiä pohdittaessa. Pohdittaessa ajoneuvojen *uudelleenverotusta* koskevaa voimassa olevaa sääntelyä on kysyttävä, *kohdistuuko sääntely vain ja ainoastaan sellaiseen toimintaan, jota sillä on nimenomaisesti tarkoitus rajoittaa, ja voitaisiinko sama lopputulos saavuttaa lievemmin rajoituksin*. Tällöin on muun ohella kysyttävä, voiko moottoripyörien (tai muiden harrasteajoneuvojen) rakentelussa ylipäätään olla kysymys veron tarkoituksellisesta kiertämisestä.

Uudelleenverotuksen taustalla on ajatus ajoneuvojen kloonaamisen estämisestä. Tavoite on perusteltavissa paitsi autoverotuksen veropohjan turvaamisen, myös ajoneuvoteknisten vaatimusten näkökulmasta. Ajoneuvojen kloonaaminen esimerkiksi rakentamalla 10 vuotta taksikäytössä kuluneen huonokuntoisen henkilöauton rekisteriotteen ympärille uusista osista tosiasiaa uutta vastaava henkilöauto ja välttämällä tällä tavoin mm. autoveroseuraamus ja uusien ympäristövaatimusten noudattaminen on yleensä veron kiertämiseen ja taloudellisen hyödyn saavuttamiseen tähtäävää toimintaa, jota on syytä laissa rajoittaa ja johon nykyinen sääntely ensisijaisesti kohdistuukin. Mikäli samat säännökset soveltuvat kuitenkin myös harrasteajoneuvojen rakenteluun, jossa kyse on aivan eri asiasta kuin mainitussa esimerkissä, on yleisesti kaikkiin ajoneuvoihin sovellettavaa järjestelmää pohdittava ensisijaisesti siitä näkökulmasta, miten vähäisillä rajoituksilla toivottuun lopputulokseen päästään.

Moottoripyörien rakentelussa kysymys on harrastustoiminnasta tai harrastustoimintaa palvelevasta yrittäjätoiminnasta. Tämä merkitsee muun ohella, että *veronkiertotarkoitusta* siinä merkityksessä, kuin veron kiertämisellä yleisesti ajatellaan olevan, *ei ole olemassa*. Moottoripyörien rakentelussa tavoitteena ei ole saavuttaa veroetua siten, että vanhan identiteetin omaavan moottoripyörän ympärille rakennetaan uusi käyttöajoneuvo veron välttämistarkoituksessa. Moottoripyörää ei nykyään voida ylipäätäänkään pitää hyötyajoneuvona kuten henkilöautoa, vaan sen käyttötarkoitus on lähes yksinomaan vapaa-ajan liikkuminen vastaavalla tavalla kuin esimerkiksi matkailuautojen ja huviveneiden osalta on asia. Rakentelussa kysymys on kulttuurista, käsityöstä ja harrastamisesta – ei veron tarkoituksellisesta välttämisestä. Rakentelun tavoitteena on yleensä rakentelu fyysisenä toimintana itsessään, taloudellisen hyödyn saavuttaminen vanhaa moottoripyörää rakentelemalla ei ole edes realistinen päämäärä.

Uudelleenverotusta koskevaa sääntelyä voidaankin kritisoida sillä, että veron kiertämistä torjumaan tarkoitettun sääntelyn tulisi olla *suhteellisuusperiaatteen* mukainen, so. se *ei saisi aiheuttaa tarpeetonta haittaa sellaiselle toiminnalle, johon sillä ei ole tarkoitus puuttua*. Samaa tarkoitusta palvelevista vaihtoehtoisista sääntely- ja tulkintamalleista tulisi omaksua se, joka parhaiten toteuttaa tavoitteensa aiheuttaen samalla mahdollisimman vähän haittaa.

Moottoripyörien autoverotusta voidaan arvioida suhteellisuusperiaatteen valossa myös yleisesti verotuksen tavoitteita ja tosiasiallisia seurauksia vertailemalla. On kysyttävä, onko verotuksella muitakin kuin fiskaalisia tavoitteita ja, mikäli vastaus on myönteinen, toteutuvatko nämä ohjaa-

---

<sup>31</sup> Tämän ns. ”rule of reason” -opin mukaisesti veronkiertösäännös voi siis lähtökohtaisesti rajoittaa perustamissopimuksessa turvattuja liikkuvuusvapauksia. Opin soveltumisedellytyksiä on kuitenkin tulkittu äärimmäisen tiukasti ottaen huomioon erityisesti suhteellisuusperiaatteen merkitys.



vat tavoitteet verotuksen keinoin. Fiskaalisten tavoitteiden osalta on edelleen kysyttävä, toteuttaako autoverotus niitä tavoitellulla tavalla.

#### 6.4.2 Suhteellisuusperiaate ja liikenneturvallisuus

Suhteellisuusperiaatteella on olennainen merkitys myös pohdittaessa muutettujen ja yksittäiskappaleina valmistettujen ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia. Lainsäätäjälle suunnattuna oikeusohjeena suhteellisuusperiaate merkitsee tällöin, että *ajoneuvojen rakentelua ei tule rajoittaa teknisillä säädöksillä enempää kuin on välttämätöntä ajoneuvojen liikenneturvallisuusominaisuuksien ja ympäristöominaisuuksien kannalta*. Voimassa olevassa lainsäädännössä on esimerkkejä säännöksistä, joiden suhteellisuusperiaatteen mukaisuutta on aiheellista arvioida uudelleen. Kuten yllä on esitetty, tässä kirjoituksessa tarkastelluissa vertailumaissa, erityisesti Ruotsissa, rakentelun kohteina yleisimmin käytettävät Chopper- ja Cruiser-luokkiin kuuluvat moottoripyörät ovat suhteessa ajoneuvokantaan selvästi osuuttaan vähemmän edustettuina onnettomuusfrekvenssiä kuvaavissa tilastoissa, vaikka kyseisissä maissa luokkiin kuuluvia moottoripyöriä koskevat huomattavasti Suomea vähemmän rajoittavat säännökset. Ruotsissa harrasteajoneuvoja on myös lukumääräisesti Suomea huomattavasti enemmän. Näin ollen voidaan arvioida, että Suomen sääntely ei täytä suhteellisuusperiaatteen vaatimuksia.

#### 6.4.3 Suhteellisuusperiaate ja ympäristönäkökohdat

Moottoripyörien ympäristökuormitus on Suomessa varsin vähäistä suhteessa liikenteen kokonaisympäristökuormitukseen. Eri päästölajien osalta puhutaan korkeintaan muutamasta prosentista liikenteen kokonaispäästöistä, useimmissa päästötyypeissä kysymys on ainoastaan promilleista. Moottoripyöräkannan uusimista edistävillä toimenpiteillä moottoripyörien absoluuttista ympäristökuormitusta voidaan joiltain osin entisestäänkin vähentää.

Kuten edellä on esitetty, omaisuudensuojasääntelyllä on merkitystä arvioitaessa mm. ajoneuvo-tekniisten säännösten soveltumista vanhoihin moottoripyöriin tai niiden osiin. Mikäli esimerkiksi vanha moottoria ei voida enää käyttää liikenteessä siitä syystä, että se ei täytä uusimpia päästö- ja melumääräyksiä, merkitsee tämä moottorin käyttöhyödyn menettämistä. Omaisuudensuojan syrjäytymistä voitaneen tältä osin perustella lähinnä ympäristöargumentein, jolloin kysymys on omaisuudensuojan ja ympäristökysymysten keskinäisten painoarvojen punninnasta. On useimmiten selvää, että uusi moottori on yleensä ympäristöystävällisempi kuin vanha moottori. Arvioinnissa on kuitenkin huomioitava myös suhteellisuusperiaatteen merkitys: seuraako vanhan moottorin käyttämisestä uudessa moottoripyörässä niin vakavia ympäristöseuraamuksia, että omaisuudensuojasta on perusteltua luopua?

Vanhoja ajoneuvoja ja toimivia tai kunnostuskelpoisia vanhoja moottoreita on olemassa maailmanlaajuisestikin rajallinen määrä, joka ”luonnollisesti” vähenee ajan kuluessa koko ajan. Suomessa yli 30 vuotta vanhoja moottoripyöriä on rekisterissä arviolta joitain tuhansia, erillisiä käyttökelpoisia samanikäisiä moottoreita ehkä joitain kymmeniä, korkeintaan satoja. Rekisteröityjenkin vanhojen moottoripyörien käyttöaste on alhainen jo maantieteellisistä syistä. Vaikka kaikki käyttökelpoiset vanhat moottorit otettaisiin Suomessa käyttöön, puhuttaisiin päästökuormituksen osalta aivan marginaalisesta asiasta, päästökuormituksen lisääntymisestä promillen kymmenyksillä.

Toisaalta on huomattava, että uudet moottorit ovat tyypillisesti iskutilavuudeltaan ja etenkin teholtaan merkittävästi vanhoja vastaavia suurempia. Suuri iskutilavuus ja teho merkitsevät puolestaan suurempaa kulutusta, jolla on välitön yhteys mm. hiilidioksidipäästöihin. Vanhat tehotomimmat moottorit kuluttavat etenkin hyväkuntoisina yleensä vähemmän polttoainetta kuin vastaavat uudet moottorit, joten niiden hiilidioksidipäästöt ovat samassa suhteessa pienempiä.

Tästä näkökulmasta voidaan todeta, että vanhojen moottoreiden käytön kieltämistä uusissa yksittäiskappaleina rekisteröitävissä moottoripyörissä ja tästä seuraavaa omaisuudensuojan syrjäytymistä ei voida suhteellisuusperiaatteen merkitys huomioon ottaen perustella ympäristöargumenteilla.

## 7 Moottoripyörien ajoneuvotekninen sääntely

### 7.1 Ajoneuvon identiteetti

Kaikilla Suomeen rekisteröitävillä ajoneuvoilla on laissa säädetty identiteetti, jonka nojalla ajoneuvo yksilöidään rekisteriin ja jonka nojalla määräytyvät ajoneuvoon sovellettavat tekniset vaatimukset. Myös autoverolain eräiden säännöksiens teoreettisena pohjana on ajoneuvon identiteetti tai sen muuttuminen. Identiteettiä koskeva sääntely pohjautuu osaltaan moottoripyörien tyyppihyväksyntää koskevaan direktiiviin 2002/24/EY.<sup>32</sup> Ajoneuvon identiteetti voi olla joko sarjavalmisteen tyyppihyväksytty ajoneuvo, piensarjatyypihyväksytty ajoneuvo, tai kansallisesti hyväksytty ajoneuvo. Viimeksi mainitun ryhmän osalta laissa käytetään termejä ”rakennettu ajoneuvo” ja ”omavalmiste”. Seuraavassa selvitetään ajoneuvolainsäädännössä käytettyjä identiteettiin liittyviä käsitteitä.

#### 7.1.1 Sarjavalmisteen tyyppihyväksytty ajoneuvo

Eräänlainen lähtökohta ajoneuvojen identiteetistä puhumiselle on sarjavalmisteen ajoneuvon käsite. Sarjavalmisteen ajoneuvoja valmistetaan verraten suuria eriä ja valmistaja on tyypillisesti yhtiö, joka harjoittaa elinkeinotoimintaa ja tarjoaa ajoneuvojaan myytäväksi ilman eri tilausta jälleenmyyjäverkostonsa välityksellä. Sarjavalmisteen ajoneuvoja koskevat täysimääräisesti ajoneuvolainsäädännössä tarkoitetut tyyppihyväksyntävaatimukset. Sarjavalmisteen ajoneuvoja on jo määritelmällisesti olemassa useita yksilöitä. Sarjavalmisteen ajoneuvon tekninen vaatimustaso Suomessa määräytyy yleensä sen käyttöönottoajankohdan perusteella siten, että ajoneuvon on täytettävä ne vaatimukset, jotka olivat voimassa Suomessa ajoneuvon käyttöönottoajankohtana.

#### 7.1.2 Piensarjatyypihyväksytty ajoneuvo

Tyyppihyväksyntävaatimuksista on direktiiveissä säädetty eräitä poikkeuksia. Moottoripyörien osalta yksi näistä on direktiivin 2002/24/EY 15 artiklan 3 kohdassa säädetty poikkeus, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat myöntää vapautuksen moottoripyörien eri osakokonaisuuksia sääntelevien erityisdirektiivien vaatimuksista sellaisille moottoripyörille, joita on tarkoitettu valmistettavaksi pieninä, enintään 200 yksikköä vuodessa käsittävinä sarjoina. Jäsenvaltiot voivat harkintansa mukaan hyväksyä tai olla hyväksymättä muussa jäsenvaltiossa myönnettyjen vapautusten hyväksymisestä. Suomessa tällaisia ajoneuvoja käsitellään ajoneuvolain 30 ja 40 §:ssä säädettyin tavoin piensarjatyypihyväksytyinä ajoneuvoina. Ajoneuvojen hyväksynnästä annetun valtioneuvoston asetuksen 13 §:ssä piensarjaan kuuluvien moottoripyörien lukumäärä on Suomessa rajoitettu 25 yksikköön vuodessa. Piensarjatyypihyväksyntää voi hakea periaatteessa myös harrastukseen ajoneuvoja valmistava henkilö, mutta käytännössä piensarjavalmisteen ajoneuvoja valmistetaan vain elinkeinotoimintana. Suomessa moottoripyöriä ei tällä hetkellä valmisteta piensarjoina.

---

<sup>32</sup> Direktiivissä ei tosin säädetä mitään identiteetin muuttumisesta, siinä ainoastaan määritellään sarja- ja piensarjavalmisteen ajoneuvoja koskevat vaatimukset.

### 7.1.3 Yksittäiskappaleena valmistettu ajoneuvo

Kuten yllä on esitetty, ajoneuvojen tyyppihyväksymistä säänteleviä direktiivejä ei sovelleta yksittäisten ajoneuvojen hyväksyntään, vaan yksittäiskappaleina valmistettuja ajoneuvoja voidaan lähtökohtaisesti hyväksyä liikenteessä käytettäväksi kansallisen sääntelyn mukaan. Asiasta käytetään toisinaan nimitystä ”kansallinen hyväksyntä”. On huomattava, että perustamissopimuksen määräykset koskevat myös kansallisesti hyväksytyjä ajoneuvoja.

Yksittäisen ajoneuvon valmistuksen motiivina on yleensä harrastus- ja kulttuuritoiminta. Usein ajoneuvoharrastaja hallitsee ajoneuvon valmistuksessa tarvittavaa tekniikkaa ja valmistaa osia käsityönä itse. Yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän osalta kaupallisesti valmistettujen osien määrä saattaa rajoittua vain moottoriin ja sen apulaitteisiin. Muun muassa useimmat pelti- ja metalliosat sekä runko voidaan valmistaa itse. Tavanomaista on myös muista ajoneuvoista peräisin olevien vanhojen osien hyödyntäminen siltä osin kuin se on lain puitteissa mahdollista; esimerkiksi autojen vanteita, valaisimia ja jarrujen osia on toisinaan hyödynnetty myös rakennetuissa moottoripyörissä. Ajoneuvon valmistajan tavoitteena on tyyppillisesti luoda yksilöllinen lopputulos, joka teknisiltä ominaisuuksiltaan ja muotoilultaan vastaa valmistajan henkilökohtaisia tarpeita ja mieltymyksiä.

On ilmeistä, että kaikki ajoneuvoharrastajat eivät hallitse ajoneuvon valmistamisessa tarpeellisia taitoja ainakaan riittävässä määrin valmistakseen kaiken itse. Tällöin tulee kyseeseen ostettujen palvelujen käyttö. Eräänlainen kaupallisten palvelujen käytön ääripää on tilanne, jossa elinkeinonharjoittaja valmistaa yksittäiskappaleena tilauksesta kokonaisen ajoneuvon tilaajan toivomusten mukaisesti. Tällöin osa osista valmistetaan usein käsityönä ja osa puolestaan valitaan tarviketoimittajien valikoimista, edelleen tilaajan toivomusten mukaisesti. Tilaaja saa valmiin ajoneuvon ”avaimet käteen” -periaatteella. Toisenlaisessa vaihtoehdossa ajoneuvon kokoa harrastaja, mutta jotkut osat hankitaan elinkeinonharjoittajilta tilauksesta. Myös kokonaan itse tehdyistä sekä valikoiduista tehdasvalmisteisista osista itse koottu ajoneuvo on mahdollinen. Esitetyn nojalla voidaan todeta, että yksittäiskappaleena valmistettu ajoneuvo (omavalmiste) voi olla valmistettu kaupallisesti, harrastustoimintana tai näiden välimuotona viimeksi mainitun ollessa valmistustapana tyyppillisin.

### 7.1.4 Kanta-ajoneuvo, rakennettu ajoneuvo ja omavalmiste

Vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista annetussa asetuksessa tarkoitettu kanta-ajoneuvo ja rakennettu ajoneuvo sekä omavalmiste ovat ajoneuvon rekisteri-identiteettiin liittyviä käsitteitä. Kanta-ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoyksilöä, josta peräisin olevat osat muodostavat kunnostetusta tai osista kootusta ajoneuvosta enemmän kuin 50 prosenttia. Kanta-ajoneuvo voi olla sarjavalmisteinen tai piensarjavalmisteinen ajoneuvo. Ajoneuvo, jolla on kanta-ajoneuvo, merkitään rekisteriin kanta-ajoneuvon merkkisenä ja mallisena. Jos alkuperäisistä osista on muutettu alle 50 prosenttia, merkitään rekisteriin lisähuomautus ”muutettu ajoneuvo”.

Rakennetulla ajoneuvolla puolestaan tarkoitetaan kunnostettua tai osista koottua ajoneuvoa, jolla ei ole kanta-ajoneuvoa. Mikäli rakennettua ajoneuvoa jatkossa muutetaan edelleen, rakennettu ajoneuvo on teoriassa itse oma kanta-ajoneuvonsa aina siihen saakka, kunnes 50 prosenttia sen osista on vaihdettu ja syntyy identiteetiltään uusi rakennettu ajoneuvo. Jos ajoneuvoa on muutettu siten, että se ei kaikilta osin vastaa mitään sarjavalmisteista ajoneuvoa, se merkitään rekisteriin rakennettuna ja muutettuna ajoneuvona. Lain käsitteistössä ei kuitenkaan ole otettu huomioon, että rakennettua ajoneuvoakin voidaan rakennella edelleen, jolloin rakennettu ajoneuvo on itse oma kanta-ajoneuvonsa.

Rakennettu ajoneuvo merkitään rekisteriin omavalmistemerkkisenä tai rekisteriin ilmoittajan erikseen ajoneuvolle ilmoittamana omamerkkisenä ja omatekoisena ajoneuvomallina. Kysymyksessä on näin ollen yksittäiskappaleena valmistettu ajoneuvo. Mikäli rakennettuun ajoneuvoon on käytetty sarjavalmisteisista ajoneuvoista peräisin olevia osia, merkitään tästä tieto rekisteriin. Rakennettu ajoneuvo voidaan kuitenkin periaatteessa koota kokonaankin itse valmistetuista osista tai tarvikkeosista.

## 7.2 Identiteetin muuttuminen rakentelun seurauksena

Yhden keskeisimmistä ajoneuvojen rakentelua haittaavista ongelmista muodostaa ajoneuvon identiteetin katoamista ja muuttumista koskeva sääntely. Ajoneuvolain (2002/1090) 7 §:ssä säädetään identiteetin muuttumisesta seuraavasti:

*Ajoneuvon rakenteen muuttaminen, ajoneuvon rakentaminen ja vaurioituneen ajoneuvon kunnostaminen*

*1. Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rakennetta ei saa käyttöönoton jälkeen muuttaa sellaiseksi, ettei ajoneuvo enää täytä sitä koskevia vaatimuksia, ellei liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetä vähäisistä poikkeuksista toisin. Jos ajoneuvon alkuperäisistä osista vaihdetaan 50 prosenttia tai enemmän, ajoneuvo on esitettävä rekisteröintikatsastukseen ja ajoneuvo merkitään rekisteriin rakennettuna ajoneuvona tai rakennettuna ja muutettuna ajoneuvona. Rakennetun ajoneuvon autoverosta säädetään autoverolaissa (1482/1994).*

*2. Ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien osuudesta ajoneuvosta, ajoneuvon rakenteen muuttamisen ehdoista, vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon rakentamisesta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.*

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista (2002/1258) 8 §:ssä identiteetin muuttumisesta säädetään lisäksi seuraavaa:

*3. Rakennettu ajoneuvo merkitään rekisteriin omavalmiste-merkkisenä tai rekisteriin ilmoittajan erikseen ajoneuvolle ilmoittamana omamerkkisenä ja omatekoisena ajoneuvomallina. Rekisteriotteen huomautuksia ja erikoisehtoja kohtaan merkitään tieto, minkä merkkisistä ajoneuvoista pääosa rakennetun ajoneuvon osista on peräisin. Jos rakennetun ajoneuvon osista enemmän kuin 50 prosenttia on peräisin tietynmerkisistä ajoneuvomallista ja rakennetun ajoneuvon rekisteriin ilmoittajalla on tavaramerkkilain (7/1964) mukainen oikeus ajoneuvon merkin käyttämiseen, rakennettu ajoneuvo saadaan merkitä rekisteriin sen merkkisenä ja mallisena tai mallin muunnoksena, millaisesta ajoneuvomallista enemmän kuin 50 prosenttia ajoneuvon osista on peräisin. Rakennetun ajoneuvon käyttöönottopäiväksi merkitään rakennetun ajoneuvon ensirekisteröintipäivä. Rekisteriin ja rekisteriotteeseen merkitään huomautus "RAKENNETTU AJONEUVO" tai "RAKENNETTU JA MUUTETTU AJONEUVO".*

Vallitseva tulkinta sääntelystä merkitsee, että alkuaan sarjavalmistetuisen moottoripyörän, jonka alkuperäisistä osista on vaihdettu yli 50 prosenttia, on veroseuraamusten ohella täytettävä sen uudelleenrekisteröintihetkellä voimassa olleet tekniset vaatimukset. Kun otetaan huomioon, että moottoripyörien rakenteluharrastuksessa pyritään tyypillisesti kierrättämään vanhoja osia ja osakokonaisuuksia, merkitsee sääntely käytännössä merkittävää haittaa rakenteluharrastukselle, sillä vanhat osat täyttävät nykypäivän vaatimukset sellaisenaan vain harvoin. Joidenkin osakokonaisuuksien vaatimustenmukaisuus on toisinaan mahdollista osoittaa testeillä, mutta tämä on Suomessa yleensä erittäin kallista (palveluja myyviä testauslaitoksia ei liiemmin ole, toisin kuin esi-

merkiksi Ruotsissa ja Saksassa). Prosenttirajan ylitys johtaakin yleensä rakennetun ajoneuvon käyttöhyödyn kertakaikkiseen menetykseen, minkä johdosta ammattimainen tai harrastajaraken- taja ei käytännössä voi rakennella ajoneuvoa enempää kuin 50 prosenttia.

## 7.3 Identiteetin muuttumista koskevan sääntelyn seurauksista

### 7.3.1 Liikenneturvallisuusvaikutukset

Ajoneuvolain esitöissä<sup>33</sup> mainitaan sääntelyn tarkoituksesta ja tavoitteista seuraavaa:

7 § Ajoneuvon rakenteen muuttaminen, ajoneuvon rakentaminen ja vaurioituneen ajoneuvon kunnos- taminen.

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin selvyuden vuoksi yleinen säännös, jonka mukaan *liikenteessä käy- tettävän ajoneuvon rakennetta ei saa käyttöönoton jälkeen muuttaa sellaiseksi, ettei ajoneuvo enää täytä sitä koskevia vaatimuksia*. Ajoneuvojen erilainen rakentelu on suosittu harrastus. Joissain tapa- uksissa muuttamistarve pohjautuu haluun muuttaa ajoneuvo paremmin käyttäjän tarpeisiin sopivak- si.

Momenttiin otettava *kielto on tarpeen sen johdosta, että ajoneuvoille asetettavat vaatimukset poh- jautuvat välttämättömiksi katsottuihin turvallisuus- ja ympäristötarpeisiin* eikä ole syytä sallia ajo- neuvoja huononnettavaksi säännösten edellyttämästä tasosta. Kielto on katsottu tarpeelliseksi siitä- kin huolimatta, että osa tehtäväksi haluttavista muutoksista ei välttämättä vaaranna muiden kuin ajo- neuvon käyttäjän itsensä turvallisuutta. Säännöksillä halutaan turvata myös käyttäjää itseänsä. Lisäk- si omaan käyttöönkin muutettu ajoneuvo yleensä jossain vaiheessa myydään edelleen toiselle käyttä- jälle, jonka turvallisuudesta tulee myös huolehtia.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin säätää vähäisistä poikkeuksista 1 momenttiin ehdotetusta muuttamiskiellostä. Asetuksessa otettaisiin huomioon toisaalta ajoneuvon rakentelijoi- den tarpeet ja toisaalta turvallisuuden ja ympäristöominaisuuksien säilyminen riittävällä, joskin eräissä tapauksissa alkuperäistä jossain määrin alemmalla tasolla. Momenttiin otettaisiin myös sään- nös, jonka mukaan *ajoneuvo on esitettävä rekisteröintikatsastukseen ja ajoneuvo merkitään rekiste- riin rakennettuna ajoneuvona tai rakennettuna ja muutettuna ajoneuvona, jos ajoneuvon alkuperäi- sistä osista vaihdetaan 50 prosenttia tai enemmän. Säännös otettaisiin lakiin sen johdosta, että sillä tosiasiallisesti säädetään verosta*. Momenttiin otettaisiin myös viittaus siihen, että rakennetun ajo- neuvon autoverosta säädetään autoverolaissa.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin valtuus säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella 1 mo- mentissa tarkoitettujen osien ja osakokonaisuuksien osuudesta ajoneuvosta. Näistä osuuksista ei ole tarpeen säätää laissa, koska osuudet on tarkoitus ilman tarkoituksenmukaisuusharkintaa säätää vas- taamaan ajoneuvon osien keskimääräisiä osuuksia ajoneuvon arvosta. Lisäksi ministeriön asetuksella voitaisiin säätää ajoneuvon rakenteen muuttamisen sekä kunnostamisen ja rakentamisen ehdoista. Lähinnä autoverotuksen ja vaatimustenmukaisuuden valvonnan vuoksi on tärkeätä luoda täsmälliset puitteet sille, missä määrin vioittunutta tai vaurioitunutta ajoneuvoa saa kunnostaa ja korjata sen muuttumatta uudeksi, veronalaiseksi ajoneuvoksi, ja miten tulee menetellä kunnostettaessa ajoneu- voa siinä määrin, että sen voidaan katsoa muuttuneen kokonaan uudeksi ajoneuvoksi.

<sup>33</sup> HE 141/2002 vp.

Hallituksen esityksen keskeisimpinä tavoitteina sääntelylle ovat yhtäältä liikenneturvallisuusnäkökohdat, toisaalta uudelleenverotuksen edellytysten täsmentäminen perustuslain verotukselle asettamien vaatimusten mukaisiksi. Ensiksi mainitun tavoitteen osalta on syytä havaita, että esityksessä korostetaan ajoneuvon liikenneturvallisuusominaisuuksien säilymistä alkuperäisellä tasolla rakentelusta huolimatta. Esityksestä välittyy vaikutelma, jonka mukaan ajoneuvojen rakentelu merkitsisi automaattisesti niiden liikenneturvallisuusominaisuuksien huonontamista. On toki selvää, että kaikenlaatuisia muutoksia ajoneuvojen rakenteeseen ei ole syytä sallia. Silti on kuitenkin perusteltua kysyä, millaiset muutokset heikentävät liikenneturvallisuutta ja millaiset muutokset päinvastoin parantavat sitä. Esityksessä todetaan ainoastaan ylimalkaan vaatimusten perustuvan ”välttämättömiksi katsottuihin” liikenneturvallisuus- ja ympäristönäkökohtiin.

Rakenteluharrastajat ja vanhojen ajoneuvojen kunnostajat joutuvat käytännössä laskemaan eri osamuutosten osuuksia prosenttijyvitysjärjestelmässä. Tarkasteltaessa moottoripyörien rakentelua käytännössä, on helposti havaittavissa, että rakentaminen tapahtuu yleensä huolellisesti ja 50 prosentin rajoituksen puitteissa, mikä merkitsee, että rakennettujen pyörien liikenneturvallisuusominaisuudet eivät rakennetuilta osin ole heikentyneet – usein päinvastoin. Koska kantaajoneuvoa ei käytännössä voi muuttaa enempää kuin 50 prosenttia, saattaa seurauksena olla, että ajoneuvon liikenneturvallisuusominaisuuksia ei voida kaikilta osin parantaa. Pahimmassa tapauksessa esimerkiksi jarrujen uusiminen on voinut johtaa paitsi uudelleenverotukseen, myös ajoneuvon käyttöarvon menetykseen siitä syystä, että sen ei voida osoittaa täyttävän uusimpia teknisiä vaatimuksia kaikilta osin, eikä sitä ole mahdollista saada rekisteröityä liikenteessä käytettäväksi. Tässäkin tapauksessa kanta-ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottoajankohdan vaatimusta so kuitenkin täyttyy ja usein myös ylittyy.

#### *Esimerkki 1. Jarrut*

Henkilö N hankki Harley-Davidson -merkkisen rakennetun moottoripyörän. Moottoripyörää oli edellisen omistajan toimesta rakenneltu ja se oli asianmukaisesti muutostarkastettu. Edellinen omistaja hallitsi rakentamisen verosuunnittelun kuviot: kanta-ajoneuvo oli Harley-Davidson FLH vuosimallia 1952, ja muutettujen osien ja osakokonaisuuksien prosentuaalinen osuus oli 48,5.

Ajettuaan pyörällään yhden kesän N totesi pyörässä korjaustarpeita. Ajokauden lopuksi myös pyörän laturi rikkoutui. Pyörän liikenneturvallisuuden kannalta kiireellisintä uusimista kaipaivat alkuperäiset, vuosimallin 1952 jarrut. Omistaja pohti mahdollisuutta vaihtaa alkuperäiset rumpujarrut nykyaikaisempiin levyjarruihin. Ongelmaksi muodostui kuitenkin kanta-ajoneuvon identiteetin menettäminen, sillä vaaditut muutokset, lataus ja jarrut, olisivat johtaneet muutettujen osien yhteismäärän kasvamiseen yli laissa tarkoitetun 50 %. N ratkaisi asian uusimalla latauksen, sillä se on moottoripyörän toimivuuden kannalta välttämätön osa. Vanhat jarrut N säilytti – kunnostettuina, mutta heikkotehoisina.

Jarrujen ja ohjauslaitteiden osalta lainsäädäntöä uusittiin 1.3.2005. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista (2002/1258) 3 §:n nojalla jarrut ja ohjauslaitteet saa muuttaa alkuperäisistä poikkeaviksi, mikäli muutokset parantavat ajoneuvon liikenneturvallisuusominaisuuksia. Asetusmuutos edustaa toki rakentelijoiden kannalta positiivista kehityssuuntaa, mutta käytäntöön sovellettuna asetus on kiusallisen tulkinnanvarainen. Esimerkiksi rumpujarrujen vaihtaminen levyjarruihin edellyttää moottoripyörässä usein laajahkoja muutoksia alkaen jarrukahvojen ja -polkimien muuttamisesta hydraulikäyttöisiksi ja päätyen vanteiden napojen ja etuhaarukan teleskooppiputkien muuttamiseen sellaisiksi, että uudet levyjarrut voidaan niihin kiinnittää. Toisaalta jo ohjauslaitteen käsite on moottoripyörien osalta tulkinnanvarainen; sillä voidaan tarkoittaa esimerkiksi ohjaustankoa, etuhaarukkaa tai T-kappaleita. Koska kysymys on verotusta koskevasta poikkeussäännöksestä,

on oletettavissa, että Ajoneuvohallintokeskuksen katsastuskonttoreille laatimissa soveltamisohjeissa sitä tulkitaan suppeasti, jolloin säännöksen käytännön merkitys jää niukaksi.

### 7.3.2 Kunnostuskielto

Prosenttilaskentaa ja identiteettiä koskeva sääntely ei tee eroa sen osalta, ovatko vaihdetut osat uusia tai käytettyjä tarvikkeita vai ovatko ne peräisin esimerkiksi Suomessa aikaisemmin käytössä olleesta purkumoottoripyörästä. Hieman yleisemmin ilmaistuna *prosenttilaskennassa ei eroteta kunnostamista ja muuttamista*. Vastaavasti ajoneuvon identiteetti saattaa muuttua myös vahinkokunnostuksen ja tavanomaisten kuluvien osien kunnossapitotoimien johdosta. Sääntely ei nimittäin tee eroa myöskään osavaihdosten syiden tai osien käyttötarkoituksen perusteella. Rikkoutuneen osan korvaaminen käytetyllä vastaavalla mutta ehjällä osalla tai uustuotannosta peräisin olevalla vastaavalla osalla on usein ainoa mahdollinen tai kustannuksiltaan järkevä tapa saattaa moottoripyörä toimivaan kuntoon. Käytännössä kaikki moottoripyörän osat ovat joka tapauksessa ajan myötä käytössä kuluvia. Moottoripyörän alkuperäisen osan korvaaminen on teoriassa johtanut kuitenkin aina kanta-ajoneuvoprosenttien menetykseen, vaikka se korvattaisiin alkuperäistä vastaavalla osalla. Kuten todettua, rakenteluharrastuksessa tavoitteena on yleensä yksilöllisen visuaalisen ilmeen luominen, minkä seurauksena suuri osa kanta-ajoneuvon osapro-senteista kuluu ulkonäköön vaikuttavien osien muunteluun. Mahdollisille korjaustarpeille ei tällöin jää paljoa tilaa.

#### *Esimerkki 2. Korjaamista vai rakentamista?*

Vuonna 2003 henkilö N hankki kunnostamis- ja rakenteluprojektiksi Harley-Davidson XLCH moottoripyörän vuosimallia 1972. Kyseinen moottoripyörä oli tuolloin yli 30 vuotta vanha, erittäin paljon ajettu ja ainakin kerran kolaroitu. Moottoripyörän kunnostaminen vaati lukuisten osien vaihtamista tavalla tai toisella. Moottoripyörään oli jo tätä ennen vaihdettu muita kuin kanta-ajoneuvosta peräisin olevia osia 17,5 prosentin verran. Koska suuri määrä osista piti korjauskelvottomina joka tapauksessa korvata, omistaja päätti rakentaa moottoripyörän samalla oman makunsa mukaiseksi ja korvata kuluneita alkuperäisiä osia sekä aikaisemmin jo vaihdettuja osia uustuotanto-osilla ja itse tehdyillä/käytetyistä muokatuilla osilla.

Omistaja oli tietoinen siitä, että alkuperäisten osien korvaaminen johtaa kanta-ajoneuvosta peräisin olevien osien suhteellisen määrän pienenemiseen. Tämän hän hyväksyi lähtökohdaksi ja tiedosti, että jos yli 50 % alkuperäisistä osista vaihdetaan, ajoneuvon alkuperäinen identiteetti katoaa ja siitä on seuraamuksia sekä teknisten vaatimusten että verotuksen suhteen. Tätä osamuutosten rajaa piti siten välttää.

Merkittävän haittatekijän moottoripyörän rakentamiselle muodosti kuitenkin seuraava seikka: moottorin ensiövedon puoleinen päälohko oli rikkoutunut korjauskelvottomaksi. Kyseinen osa korvattiinkin ehjällä moottorilohkolla, joka oli peräisin vuosimallia 1974 olevan vastaavan moottoripyörän purkumoottorista. Kyseessä oli siis rikkoutuneen osan korvaaminen ehjällä liki yhtä vanhalla alkuperäisosalla.

Muutoksatsastuksessa moottoripyörän alkuperäistä identiteettiä vähennettiin 7 prosentin verran, eli moottoripyörää pidettiin 7 prosentin verran alkuperäisestä poikkeavana, vaikka korjauskelvoton alkuperäisosaa korvattiin ehjällä osalla, joka oli käytännössä samanlainen kuin alkuperäinen. Omistaja piti tätä seuraamusta kohtuuttomana. Rikkoutuneen osan korvaamista ehjällä osalla ei ole perusteltua kohdella rakentelusäädösten mukaan. Lisäksi kohtelu rajoitti moottoripyörän varsinaisia rakentelumahdollisuuksia. Myös katsastusinsinööri piti tätä valitettavana ja perustetta vailla olevana seuraamuksena.



Myös korjaamistoimenpiteiden osalta yllä mainittua ”prosenttiasetusta” muutettiin hieman 1.3.2005 alkaen. Asetukseen lisättiin kulutusosan sekä yksittäisen kriittisen osan käsitteet. Jatkossa kulutusosien ja yksittäisten kriittisten osien vaihtamisesta ei mene kantaajoneuvoprosentteja. Kuten jarrujen ja ohjauslaitteiden osaltakin on asia, myös tältä osin asetus on muutettuna erittäin tulkinnanvarainen. Esimerkkinä mainittakoon tässä kriittisen osan käsite, joka asetuksen 2 §:n mukaan tarkoittaa ”laajempaan kokonaisuuteen kuuluvaa ajoneuvon osaa, jota ilman kokonaisuus ei toimi, kuten vaihteiston akselia, vetopyörästä tai käynnistinmoottorin hammasratasta ja venttiilikoneiston osaa”. Säännöksen esimerkkiluettelossa mainittujen osien vaihtamista ei tähänkään saakka ole valvonnan vaikeuksien johdosta juuri seurattu, sillä esimerkiksi moottorin purkamisen muutoskatsastusta varten sen osien alkuperäisyyden tarkastamiseksi ei ole realistinen ajatus. Toisaalta minkä tahansa osa voi olla asetuksessa tarkoitettulla tavalla sellainen, jota ilman kokonaisuus ei toimi. Koska tässäkin on kyse poikkeuksesta yleiseen autoverotusta koskevaan sääntelyyn, on ilmeistä, että säännöstä tullaan käytännössä tulkitsemaan suppeasti, mikä osaltaan vähentää säännöksen käytännön merkitystä puhumattakaan siitä, että rakenteluharrastusta vaivaavat ongelmat tulisivat asetusmuutoksen myötä ratkaistaviksi.

### 7.3.3 Valvonta

Prosenttijyvityksiä koskeva valvontajärjestelmä on sangen raskas ja monimutkainen. Kantaajoneuvoprosentteja lasketaan useiden eri viranomaisten, mm. tullin, poliisin ja katsastusviranomaisten toimesta – puhumattakaan harrastajien itsensä tekemästä työstä. Asia on todettu myös autoverolain esitöissä (HE 271/2002). Prosenttijyvitysten tekeminen edellyttää ensinnäkin asian laatuun nähden suurehkoa henkilötöpanosta. Toiseksi käytettäessä rakenteluun vanhoja osia on usein vaikeaa, toisinaan jopa mahdotonta selvittää luotettavasti, mitkä osat ovat alun perin kuuluneet kantaajoneuvoon. Vanhoissa moottoripyörissä valmistenumero on yleensä tehtaan toimesta meistetty ainoastaan moottoriin, tarkemmin sanottuna toiseen moottorin lohkoista. Muissa osissa tehtaan numeroita on vain satunnaisesti, pyörän merkistä ja mallista riippuen. Kun osien ns. uustuotantoa on ollut olemassa jo vuosikymmeniä, vaatii asiantuntemusta identifioida kantaajoneuvon alkuperäiset osat muiden osien joukosta.

#### *Esimerkki 3. Miten prosentit lasketaan?*

Vanhan moottoripyörän polttoainesäiliö on ruostunut puhki ja vuotaa. Säiliö puhdistetaan maalista ja osa pelleistä uusitaan hitsaamalla. Lopuksi bensatankki pakkeloidaan ja maalataan tehtaan alkuperäisen sävyisillä maaleilla. Jos kaikista muutoksista menee osaprosentteja, kuten LVM on kantanaan ilmoittanut, miten tällaisen korjatun bensatankin prosentit lasketaan?

Usein alkuperäisen osan kunnostaminen on joko taloudellisesti erittäin kallista, tai se ei ole teknisesti lainkaan mahdollista. Esimerkiksi polttoainesäiliö voi olla käytännössä korjauskelvoton. Tällöin kunnostajan ainoa vaihtoehto on korvata osa toisella samanlaisella tai samankaltaisella osalla. Lain kirjainta noudattaen muutos johtaisi prosenttiseuraamuksiin.

Entisöitävien ajoneuvojen osien yksilöiminen on kuitenkin hyvin vaikeaa sekä harrastajille että viranomaisille. Usein on hankalaa todeta jo se, kuuluuko jokin osa tietynlaiseen ajoneuvomalliin. Kuuluuko se sitten juuri tiettyyn ajoneuvoyksilöön, on yleensä mahdotonta sanoa lukuun ottamatta sellaisia osia, joihin ajoneuvon valmistenumero on meistetty. Tässä esimerkkitapauksessa polttoainesäiliö saatetaan kunnostamisen sijasta korvata saman vuosimallin toisesta ajoneuvoyksilöstä saatavalla tankilla, tai jostain toisesta vuosimallista peräisin olevalla samankaltaisella tankilla. Käytännössä näitä korjaustoimenpiteitä ja osanvaihtoja ei aina ole seurattu saati merkitty rekistereihin, koska tällainen työ on mahdotonta ja muutenkin mieltä vailla. Tästä syystä myös katsastustoimipaikoilla on oltu haluttomia ottamaan asiaan kantaa. Mikäli polttoainesäi-

liö kuitenkin vaihdetaan muuhun kuin kyseisestä moottoripyöräyksilöstä peräisin olevaan säiliöön, pitäisi muutosprosentit kirjata.

Tulkinnanvaraisuus on toisinaan johtanut myös mielivaltaiseen viranomaistoimintaan: kertaalleen katsastusviranomaisen toimesta hyväksytyt moottoripyöriä on poliisin suorittamissa tienvarsitarkastuksissa määrätty ajokieltoon tai uudelleen katsastettaviksi muun muassa sillä perusteella, että poliisimiehen näkemys kanta-ajoneuvon osuudesta on poikennut katsastusviranomaisen vastaavasta.

Rakenteluharrastukselle on tyypillistä, että rakentajan saatua projektinsa mieleiseensä kuntoon hän ajaa sillä vuoden, pari, jonka jälkeen hän myy pyörän edelleen ja hankkii uuden aihion. Riippuen rakennetun pyörän uuden omistajan mieltymyksistä, hän saattaa rakennella pyörää edelleen. Edellisen tai edellisten omistajien jäljiltä rakentelua rajoittava kanta-ajoneuvon osuus saattaa kuitenkin olla käytetty, jolloin uuden omistajan olisi yhtä osaa tai osakokonaisuutta muuttaakseen palautettava jokin toinen osa tai osakokonaisuus alkuperäiseksi. Tämä ei kuitenkaan ole aina helppoa, sillä kuten yllä on esitetty, myös alkuperäistä vastaavien osien käyttö johtaa kanta-ajoneuvoprosenttien menetykseen, elleivät jonkin yllä mainitun uuden poikkeussäännöksen soveltamisedellytykset täyty. Osien alkuperäisyyden valvonta käy sitä vaikeammaksi, mitä useampi omistaja pyörää on vuosien saatossa rakennellut. Sen sijaan alkuperäisen malliset osat voidaan useimmiten identifioida.

#### 7.4 Identiteettisääntelyn teoreettisesta perustasta

Rakennetun ajoneuvon identiteettiä koskeva sääntely on perusteiltaan ongelmallinen. Kun ajoneuvoa tavalla tai toisella olennaisesti muutetaan, on selvää, että ajoneuvo ei ole enää alkuperäisessä asussaan eikä sen tosiasiallinen identiteetti ole siten enää sama riippumatta siitä, kuinka suuressa määrin muutoksia tehdään. Todellisuudessa moottoripyörä ei kuitenkaan muutu ”uudeksi”, kun sen osista vaihdetaan puolet. Viidenkymmenen prosentin raja on tästä näkökulmasta keinotekoinen. Tehdasvalmisteisiin ajoneuvoihin kytkeytyy myös immateriaalioikeudellisia kysymyksiä, esimerkiksi Harley-Davidson Motor Co. asettaa varsin tiukat rajoitteet sille, milloin moottoripyörä on immateriaalioikeudellisesti katsottava Harley-Davidson -merkkiseksi. Toisaalta ajoneuvon tosiasiallinen identiteetti ei muutu siinä tapauksessa, jossa sitä kunnostetaan vaihtamalla siihen alkuperäisten osien kanssa samanlaisia osia. Tällöinhän ajoneuvon fyysinen olemus ei muutu alkuperäisestä lainkaan. Identiteetin muuttuminen yksinomaan kunnossapitotoimien seurauksena ei ole teoreettisesti perusteltavissa.

Sääntelyä koskevassa hallituksen esityksessä todetaan 50 prosentin rajoituksen olevan otettu lakiin *siitä syystä, että sillä tosiasiallisesti säädetään verosta.*<sup>34</sup> Mitään teoreettisia perusteita ajoneuvon identiteetin määräytymiselle säädetyllä tavalla ei esitöistä ilmene. Kiintoisaa on, että *autoverolain esitöissä viitataan puolestaan ajoneuvon ajoneuvotekniseen identiteettiin: ”Voisi sanoa, että kun laissa säädetty raja on ylitetty, ajoneuvon on katsottava muuttuneen identiteetiltään toiseksi ajoneuvoksi, jonka liikenteessä käyttö identiteetin menettäneen ajoneuvon verolla ei enää ole perusteltua.*”<sup>35</sup>

Ongelma ei varsinaisesti ole ajoneuvon identiteetin määräytymisessä sinällään, vaan identiteetin muuttumisen perusteella määräytyvissä seuraamuksissa. *Todellisuudessa rakennetun ajoneuvon tekniset ominaisuudet muodostuvat siihen käytettyjen osien kokonaisuudesta, eivät käyttöönottopäivästä.* Osat puolestaan edustavat aikakautensa teknistä tasoa. Jos rakennetussa ajoneuvossa on esimerkiksi 40 vuotta vanha moottori, on ilmeistä, että uusimmat tekniset vaatimukset eivät

<sup>34</sup> HE 141/2002 vp.

<sup>35</sup> HE 271/2002 vp kohta 3.5.

täyty. Tilanne muodostuu sitä hankalammaksi, mitä enemmän rakennettuun ajoneuvoon on käytetty vanhoja osia.

Kysymykset rakennetun ajoneuvon identiteetistä ja sen teknisestä vaatimustasosta eivät ole *tosiasiallisesti* keskenään sidoksissa toisiinsa. On luontevaa, että rakennetun ajoneuvon rekisteri-identiteetti ei ole sama kuin siihen mahdollisesti käytetyn kanta-ajoneuvon identiteetti. Sen sijaan ei välttämättä ole yhtä luontevaa, että vanhoilta osilta ja osakokonaisuuksilta edellytetään uusimpien teknisten vaatimusten täyttämistä – yleensä uusien vaatimusten noudattaminen vanhojen osien osalta on mahdotonta. Tyypillisenä esimerkkinä mainittakoon omavalmisteinen moottoripyörä, joka on rakennettu vanhan moottorin ympärille.

Toisaalta ajoneuvo ei kuitenkaan ole vain osiensa summa, vaan sitä on useissa yhteyksissä tarkasteltava myös kokonaisuutena. Suomen identiteetissäntely perustuukin juuri tähän lähtökohtaan, ja sama koskee erityisesti EY-tyyppihyväksyntäsääntelyä. Kun ajoneuvoa tarkastellaan kokonaisuutena, on johdonmukaista asettaa sille juuri identiteetin perusteella määräytyviä teknisiä vaatimuksia ja muita seuraamuksia. Tämä merkitsee muun ohella, että identiteetiltään sarjavalmistaiseksi tulkittavan moottoripyörän laissa edellytettävä täyttävän asianomaista sarjavalmistetta koskevat tyyppihyväksyntävaatimukset. Toisaalta tämä merkitsee, että identiteetiltään yksittäiskappaleena valmistettavan moottoripyörän tekniset vaatimukset eivät automaattisesti ole samat kuin sarjavalmistesteiden moottoripyörien osalta on asia.

Identiteetin määräytymiselle voidaan ajatella erilaisia vaihtoehtoja. Tosiasiallisesti moottoripyörän identiteetin voitaneen katsoa muuttuvan, kun siihen tehdään yksikin olennainen muutos. Tällöinhän moottoripyörä ei tosiasiallisesti ole enää malliltaan alkuperäinen. Toisaalta vanhojen moottoripyörien osalta on edullista, jos identiteetti säilyy mahdollisimman pitkään, sillä vanhaa kanta-ajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset ovat merkittävästi uusia kevyempiä. Uusien moottoripyörien osalta asia saattaa olla päinvastoin, sillä identiteetin säilyessä myös kanta-ajoneuvoa koskevia teknisiä vaatimuksia on rakentelun jälkeenkin noudatettava. Asian arvioimiseen vaikuttaa myös se, millaisia vaatimuksia identiteetiltään yksittäiskappaleena valmistettuun moottoripyörään sovelletaan. Ruotsissa omavalmisteisten moottoripyörien vaatimukset ovat jonkin verran kevyempiä kuin sarjavalmistesteiden moottoripyörien vaatimukset. Siellä identiteetti muuttuu lain mukaan, kun moottoripyörään on tehty riittävästi olennaisia muutoksia. Suhteutettuna Suomen järjestelmään identiteetti muuttuu Ruotsissa jonkin verran vähäisempien muutosten johdosta.

Mikäli identiteetiltään yksittäiskappaleina valmistettuihin ajoneuvoihin sovelletaan sarjavalmistaisia ajoneuvoja kevyempiä teknisiä vaatimuksia, vaikuttaa perustellulta säätää identiteetistä siten, että identiteetti muuttuu vasta merkittävän rakentelun tuloksena. Identiteetin muuttuminen merkitykseltään vähäisten muutosten seurauksena voitaisiin nimittäin tulkita sarjavalmistaisia ajoneuvoja koskevien määräysten kiertämiseksi. Toisaalta lievempien vaatimusten soveltamisen on perusteltua katsoa edellyttävän todellista rakentelupanostusta rakennetun ajoneuvon valmistajalta.

Identiteettiä ja teknistä vaatimustasoa koskevan sääntelyn osalta on vielä aiheellista pohtia, millaista haittaa vanhojen osien käytöstä rakennetuissa ajoneuvoissa voi mahdollisesti aiheutua. Ensinnäkin on syytä pitää mielessä, että alkuperäisessä kunnossa olevia vanhoja ajoneuvoja on edelleen käytössä ja niitä on mahdollista tuoda ulkomailta Suomeen ja saada rekisteröityä ainoastaan sillä edellytyksellä, että ajoneuvo täyttää oman aikakautensa teknisen vaatimustason. Toiseksi on muistettava, että vanhaakin ajoneuvoa saa edelleen rakennella (ja käytännössä myös rakennellaan) mainitun 50 prosentin puitteissa, kunhan ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottopäivän vaatimukset täytetään.

Vanhoja osia ei käytännössä voi hyödyntää uusissa omavalmisteisissa moottoripyörissä eikä lain mukaan myöskään varaosina vanhoissa moottoripyörissä, joihin on jo vaihdettu osia lähes 50 prosentin edestä. On kuitenkin huomattava, että vanhojen osien hyödyntäminen rakennetuissa ajoneuvoissa ei merkitse tinkimistä niistä vaatimuksista, jotka olivat voimassa silloin, kun osa oli uusi. Riippuu rakentajan tarpeista, mieltymyksistä ja käytettävissä olevista (taloudellisista) resursseista, missä määrin hän hyödyntää projektissaan vanhoja ja uusia osia. Useimmiten rakentelun kohteena on vanha moottoripyörä, jonka alkuperäisistä osista jää rakentelun tuloksena jäljelle runko (yleensä hieman muunneltuna), moottori, sekä mahdollisesti joitain muita osia. Toisaalta yksi suosittu tapa harrastaa rakentelua on rakentaa kokonaan uusi omavalmisteinen moottoripyörä vanhan moottorin ympärille. *Voidaan kysyä, millä tavoin esimerkiksi liikenneturvallisuutta palvelee se, että harrastajaa estetään rakentamasta vanhan rungon ja moottorin ympärille uutta tekniikkaa ja muotoilua enempiä kuin voimassa olevien jyvityssääntöjen mukaiset 50 prosenttia.*

Ajoneuvolainsäädännön esitöistä on pääteltävissä, että nimenomaisesta maininnasta huolimatta ajoneuvorakenteluharrastajien tarpeita ei ole kaikilta osin otettu huomioon. Lainsäädäntöä tulisi kehittää siten, että *rakennetun ajoneuvon* tekninen vaatimustaso sallisi myös vanhojen osien hyödyntämisen rakentelussa mahdollisimman suurena määrinä. Sarjavalmisteisia ajoneuvoja koskevia hyväksyntävaatimuksia ei ole kaikilta osin perusteltua ulottaa koskemaan myös identiteetiltään rakennettuja ajoneuvoja. Korostettakoon, että pyrkimyksenä ei ole liikenneturvallisuusvaatimusten kiertäminen tai heikentäminen, sillä rakentelussa ei ole kysymys siitä. Lainsäädännön kehittämisen vaikutus ajoneuvokantaan olisi näkemyksemme mukaan yksinomaan positiivinen, sillä tällöin vältettäisiin mm. edellä mainitut ”kannustinloukut”, joissa ajoneuvon liikenneturvallisuusominaisuuksien parantaminen on lainsäädännön ansiosta käytännössä erittäin vaikeaa tai peräti mahdotonta.

## 7.5 Kehittämisehdotuksia

Kuten edellä on esitetty, ajoneuvolle on lainsäädännössä määriteltävä identiteetti, sillä ajoneuvo ei ole vain osiensa summa. Identiteetti on myös kansainvälisten ajoneuvoteknisten vaatimusten näkökulmasta käsitteellisesti välttämätön elementti, sillä sarjavalmisteisia, piensarjavalmisteisia ja yksittäiskappaleina valmistettuja ajoneuvoja kutakin koskevat eurooppaoikeudessa erilaiset tekniset vaatimukset.

Ajoneuvon identiteetin määräytymiselle lainsäädännössä voidaan kuitenkin esittää useita erilaisia vaihtoehtoja. Sivuttaen erilaiset immateriaalioikeudelliset kysymykset moottoripyörän verotuksellisen ja teknisen identiteetin määräytymisen perusvaihtoehtoja voidaan esittää kaksi: identiteetti voidaan sijoittaa kiinteästi yhteen tai useampaan keskeiseen osakokonaisuuteen, tai se voidaan määritellä nykyiseen tapaan alkuperäisten ja muutettujen osien suhteellisenä osuutena kokonaisuudesta. Kolmas vaihtoehto voisi olla yllä mainittujen yhdistelmä, jossa identiteetti määräytyy osien suhteellisen osuuden perusteella mukaan lukien jokin keskeinen kiinteästi määritelty osa tai osakokonaisuus. Seuraavassa pohditaan näiden kolmen vaihtoehdon etuja ja haittoja.

Useissa maissa on käytössä järjestelmä, jossa moottoripyörän identiteetti on sidottu kiinteästi moottoriin, runkoon tai molempiin. Mikäli kyseessä ovat sarjavalmisteiseen moottoripyörään kuuluvat runko ja moottori, on moottoripyörä tällöin identiteetiltään sarjavalmisteinen moottoripyörä ja siihen sovelletaan sarjavalmisteisiä moottoripyöriä koskevia vaatimuksia. Jos taas runko ja moottori eivät ole lähtöisin sarjavalmisteisestä moottoripyörästä, on kysymys identiteetiltään yksittäiskappaleena valmistetusta moottoripyörästä, jota koskevat kansalliset hyväksyntävaatimukset.

Tämäntyyppisen järjestelmän etuihin voidaan lukea ensinnäkin identiteetin valvonnan yksinkertaisuus. Moottoripyörän runko ja moottori ovat merkistä ja mallista riippumatta yleensä vaivatta yksilöitävissä, sillä niihin on useimmiten jo tehtaalla meistetty valmistenumero tai muu tunnistus. Toisaalta ilmankin tunnistetta on tavallisesti verrattain yksinkertaista osoittaa, millainen moottori tai runko tiettyyn ajoneuvomalliin alun perin kuuluu – kenties joitain piensarjavalmistejaisia tai yksittäin valmistettuja moottoripyöriä lukuun ottamatta. Järjestelmässä moottoripyörien rakentelumahdollisuudet ovat niin ikään yksinkertaisella tavalla säänneltävissä, sillä sääntelyssä ja rakentelussa ei tarvitse määritellä muutosten suhteellisia osuuksia pyörästä. Teknisen vaatimustason määräytyessä moottorin ja/tai rungon valmistusvuoden perusteella myös erilaisilta muutoksilta edellytettävien teknisten vaatimusten täytyminen on sääntelyteknisesti yksinkertaista järjestää. Myös verotuksellisesti järjestelmä olisi siinä mielessä selkeä, että teoreettisetkin mahdollisuudet veron kiertämiseen rakentamalla teknisiltä ominaisuuksiltaan uutta vastaava ajoneuvo vanhan moottorin ja rungon ympärille ovat vähäiset.

Järjestelmän ongelma liittyy sen joustamattomuuteen. Kun identiteetti on kiinteästi sidottu moottoriin ja/tai runkoon, on näiden keskeisten osien muuttaminen mahdotonta ilman identiteetin menettämistä. Toisinaan rakenteluharrastuksessa esiintyy tarvetta myös moottorin tai rungon vaihtamiseen. Ongelmaa lieventää kuitenkin osaltaan se, että tällaisessakin järjestelmässä moottorin tai rungon kunnostamisen on oltava omaisuudensuojasääntelyn kannalta mahdollista ilman identiteetin menettämisseuraamusta myös osia fyysisesti vaihtamalla. Toisaalta identiteetiltään omavalmisteisiin moottoripyöriin sovellettavat nykyistä liberaalimmat säännökset mahdollistaisivat myös eri alkuperää olevien rungon ja moottorin hyödyntämisen rakenteluharrastuksessa. Kokonaan järjestelmän jäykkyyden aiheuttamat ongelmat eivät kuvailluin tavoin kuitenkaan poistu. Ongelmat kärjistyvät pohdittaessa erityisesti sellaisten moottoripyörien identiteettiä, joihin on Suomessa tai ulkomailla jo vaihdettu moottori tai runko.

Nyt voimassa olevan järjestelmän, jossa identiteetti määräytyy eri osien ja osakokonaisuuksien suhteellisten osuuksien perusteella, tärkeänä etuna on ennen muuta joustavuus: järjestelmä ei lähtökohtaisesti rajoita sitä, mitä osia moottoripyörästä voidaan muuttaa. Sen sijaan muita positiivisia ominaisuuksia järjestelmästä on nykyisellään vaikeaa löytää. Kuten yllä on esitetty, järjestelmän seurauksena syntyy eräänlainen ”pullonkaula”, jossa liikenneturvallisuutta parantavien osien vaihtaminen on ilman erityissääntelyä esimerkiksi veroseuraamuksitta mahdotonta. Toisaalta järjestelmän valvonta on hyvin vaikeaa ja kallista, toisinaan mahdotontakin. Järjestelmässä ei tällä hetkellä tehdä eroa kunnostamisen ja muuttamisen välillä, mistä seurauksena on perustuslain näkökulmasta ongelmallinen tilanne. Teoreettisesti järjestelmä on perusteiltaan kyseenalainen. Verotuksen näkökulmasta voidaan edelleen kysyä, onko järjestelmä sopusoinnussa suhteellisuusperiaatteen kanssa, ts. kohdistuuko identiteetin menettämisestä seuraava uudelleenverotus ainoastaan sellaiseen toimintaan, jota sillä on tarkoitus rajoittaa, vai voitaisiinko tavoite saavuttaa lievemmin keinoin.

Prosenttijärjestelmän ongelmakohdista osa on korjattavissa lainsäädäntömuutoksin, osa puolestaan sisältyy järjestelmän rakenteeseen sillä tavoin kiinteästi, että ratkaiseminen ei järjestelmän puitteissa ole mahdollista. Esimerkiksi identiteetin säilymiseksi vaadittavaa kanta-ajoneuvon suhteellista osuutta voidaan alentaa tai nykyistä jyvitysääntelyä muuttaa siten, että moottori ja runko yhdessä muodostaisivat enemmän kuin 50 prosenttia ajoneuvon osakokonaisuudesta. Silti yllä mainittu pullonkaulavaikutus säilyy. Ongelman korjaaminen erityissäännöksin taasen monimutkaistaa jo entisestään vaikeasti hallittavaa ja valvottavissa olevaa järjestelmää. Teoreettisesti näkökulmasta voidaan lisäksi kysyä, milloin ajoneuvo tosiasiansa muuttuu identiteetiltään toiseksi; jos alkuperäisiä osia on jäljellä esimerkiksi 30 prosenttia, voidaan jäljellä olevien osien laadusta riippuen kysyä, onko ajoneuvo perusteltua katsoa enää identiteetiltään samaksi ajoneuvoksi.

Yllä mainittujen järjestelmien hybridiversio voisi olla esimerkiksi sellainen, jossa moottoripyörän identiteetin säilyttäminen edellyttää 30 prosentin osuuden säilyttämistä kanta-ajoneuvosta ja jossa tuon 30 prosentin osuuden on sisällettävä joko runko tai moottori. Verotuksen näkökulmasta tällainen hybridijärjestelmä toimisi rakenteluharrastuksen näkökulmasta ilman muuta paremmin kuitenkin niin, että sääntelyn tavoitteet edelleen toteutuisivat. Sen sijaan prosenttijärjestelmän ongelmia ei tällä tavoinkaan voida kaikkia eliminoida, vaan esimerkiksi pullonkaulavaihtus säilyy hybridijärjestelmässäkin.

Rajanveto-ongelmia liittyy luonnostaan kaikkiin yllä kuvailtuihin järjestelmiin. Jos identiteetti on sidottu runkoon tai moottoriin, ei näitä osia voi käytännössä muuttaa. Jos identiteetti taas on sidottu kanta-ajoneuvon osien suhteelliseen osuuteen, tarvitaan erityissääntelyä, joka mahdollistaa ajoneuvon liikenneturvallisuusominaisuuksien parantamisen prosenttilaskennasta riippumatta. Olennaista vaikuttaisi kuitenkin olevan se, millä tavoin rajanveto vaikuttaa rakentelumahdollisuuksiin; esimerkiksi liikenneturvallisuuden kannalta lienee hyödyllisempää, että moottoripyörän jarrut voidaan vaihtaa tehokkaampiin ilman identiteetin menettämistä kuin että moottori voidaan vaihtaa uudempaan. Toisaalta ainakin teoriassa myös moottoripyörän rungon vaihtamisella voidaan toisinaan edistää liikenneturvallisuutta, mutta rakentelun ”ydinalueella” – Cruiser- ja Chopper-luokissa – tällaisella muutoksella ei yllä esitetyn nojalla todennäköisesti ole tilastollisia liikenneturvallisuusvaikutuksia. Ympäristönäkökulmasta asia on mutkikkaampi. Tällöin on kuitenkin huomioitava moottoripyörien huomattavan alhainen osuus liikenteen päästöistä kokonaisuutena.

Pohtimisen arvoisia vaihtoehtoja järjestelmän uudistamiseksi vaikuttavat olevan kiinteästi runkoon ja moottoriin sidottuun identiteetti sekä nykyisen prosenttijärjestelmän kehittäminen siten, että rungon ja moottorin osuudeksi määriteltäisiin yhteensä enemmän kuin 50 prosenttia. Molempien järjestelmien kohdalla on lisäksi erityisesti huomioitava, että *kunnostaminen vaihtamalla osia alkuperäisten kanssa samanlaisiin osiin ei saa johtaa identiteetin menettämiseen eikä vero- tai muihin seuraamuksiin*. Lisäksi on ratkaistava, millä tavoin järjestelmä suhtautuisi sellaisiin moottoripyöriin, joihin on jo vaihdettu moottori tai runko joko Suomessa tai ulkomailla. Taloudellisia ja tosiasiallisia seuraamuksia ei ole syytä ulottaa taannehtivasti esimerkiksi omaisuudensuojaa silmällä pitäen.

Prosenttijärjestelmässä pohdittavaksi tulevat myös järjestelmän valvonnan ongelmallisuus sekä erityissääntelyn tarve liikenneturvallisuuden kannalta tärkeimpien osien muuttamisen osalta. Kunnostuskiellon purkaminen ja identiteettisääntelyn muuttaminen yllä esitetyllä tavalla ovat kuitenkin omiaan vähentämään prosenttijärjestelmän ongelmia. Useimmissa rakenteluprojekteissa rakentelu toteutetaan siten, että kanta-ajoneuvon runko ja moottori säilytetään. Jarruja tai muita liikenneturvallisuuden kannalta tärkeitä osia koskevaa erityissääntelyä tarvittaisiin ainoastaan sellaisissa projekteissa, joissa moottori tai runko on peräisin muualta kuin kanta-ajoneuvosta.

## 7.6 Moottoripyörien tekniset vaatimukset

### 7.6.1 Sarjavalmisteiset moottoripyörät

Identiteetiltään sarja- ja piensarjavalmisteisten ajoneuvojen tekniset vaatimukset määräytyvät suurelta osin kansainvälisen sääntelyn nojalla. Vaatimukset ovat eri aikoina vaihdelleet suunnan ollessa lähtökohtaisesti kohti yhä yksityiskohtaisempia ja tiukempia määräyksiä. Suomen järjestelmä, jossa ajoneuvon tekninen vaatimustaso määräytyy ajallisesti ajoneuvon käyttöönottoajankohdan perusteella, on periaatteessa oikean suuntainen. Se johtaa kuitenkin ongelmiin sellaisessa tilanteessa, jossa ajoneuvon valmistus- ja käyttöönottoajankohdan välillä on kulunut aikaa ja uusia vaatimuksia on saatettu lainsäädännössä voimaan. Tällöin ajoneuvoa ei aina voida voimas-

sa olevan sääntelyn mukaisesti hyväksyä liikenteeseen, sillä ajoneuvo täyttää vain valmistusajankohtansa vaatimukset, ei sen sijaan käyttöönottoajankohtansa vaatimuksia. Koska ajoneuvo varallisuusobjektina edustaa varsin merkittävää taloudellista arvoa, voidaan voimassa olevaa sääntelyä arvostella muun ohella perustuslain omaisuudensuojasääntelyn näkökulmasta. Sellainen usein sattumanvarainen seikka kuin se, onko ajoneuvo otettu käyttöön heti valmistumisensa jälkeen vai vasta myöhemmin, ei riittäne perusteeksi syrjäyttää perustuslaissa taattua omaisuudensuojaa.<sup>36</sup>

Tällä tarkennuksella voitaneen esittää, että Suomen järjestelmä toimii *materiaalisen sääntelyn* tasolla hyvin identiteetiltään sarjavalmisteisten ajoneuvojen osalta. Myös rakentelutoiminnan pitäisi olla mahdollista noudattaen niitä vaatimuksia, jotka olivat voimassa alkuperäisen ajoneuvon valmistusajankohtana. LiikMP:ssä moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamisesta todetaan erikseen, että ajankohdan vaatimustason on täytyttävä, mutta hyväksyntämerkintää ei vaadita.

Sen sijaan *menettelysäännösten* tasolla rakentelutoimintaa haittaavat monenlaiset käytännön ongelmat. Ehkä keskeisin kysymys liittyy muutettujen osien vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen. Muissa EU-jäsenvaltioissa osille annetut todistukset vaatimuksenmukaisuudesta eivät ole aina Suomessa kelvanneet. Toisaalta EY-tyyppihyväksyntämerkinnällä varustetuilta osiltakin on edellytetty testejä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi. Testaaminen puolestaan on usein erittäin kallista. Lisäksi se johtaa asian käsittelyn hajautumiseen useiden eri tahojen toimesta, mikä ei logistisesti liene paras ratkaisu asiaan. Testaamisenmenettelyyn palataan vielä seuraavassa jaksossa.

Tässä kirjoituksessa on tarpeetonta käydä eri osien vaatimustenmukaisuuden testausmenettelyä yksityiskohtaisesti läpi. Toivomme kuitenkin, että asiaa käsiteltäisiin perusteellisemmin liikenne- ja viestintäministeriön perustamassa työryhmässä silmällä pitäen erityisesti sitä, että myös EY-tyyppihyväksytyjen moottoripyörien rakentelun tulee olla taloudellisesti ja tosiasiallisesti mahdollista, eikä sitä ole syytä rajoittaa tarpeettoman tiukin menettelysäännöksin.

## 7.6.2 Yksittäiskappaleina valmistetut moottoripyörät

Tällä hetkellä Suomessa edellytetään yksittäin hyväksyttävän moottoripyörän täyttävän kaikki ne erityisdirektiiveissä säädetyt uusimmat vaatimukset, jotka sarjavalmisteisten EY-tyyppihyväksytyjen moottoripyörien olisi täytettävä. Kuten yllä on esitetty, eurooppaoikeudellista velvoitetta tällaiseen menettelyyn ei ole, sillä direktiivit eivät koske yksittäin hyväksyttäviä moottoripyöriä. Ilmeisesti useimmissa EU-maissa noudatetaankin yksittäin hyväksyttävien moottoripyörien osalta merkittävästi direktiivien sääntelyä kevyempiä vaatimuksia. Suhteellisuusperiaatetta silmällä pitäen myös Suomessa olisi aiheellista arvioida osakokonaisuuksittain erityisdirektiivien soveltamisen tarkoituksenmukaisuutta myös yksittäin hyväksyttäviin moottoripyöriin. Direktiivit on suunnattu sarjavalmisteisia moottoripyöriä tuottaville, yleensä suurille yrityksille, joiden resurssit vaatimukset täyttävien osien valmistukseen ja tuotannon järjestämiseen sekä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi tarpeellisten erilaisten testien tekemiseen ovat luonnollisesti yksityishenkilöitä tai pienyrityksiä suuremmat. Tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, että pienemmällä resursseilla ei pystyttäisi valmistamaan liikenneturvallisuusominaisuuksiltaan

---

<sup>36</sup> Vanhojen ulkomailta tuotujen ajoneuvojen käyttöönottopäivä ei yleensä ole tiedossa. Järjestelmä toimii tällöin käytännössä niin, että tekninen vaatimustaso määräytyy valmistusvuoden perusteella, eikä ongelmia tältä osin ole. Sen sijaan uudempien ajoneuvojen käyttöönottoajankohta selviää yleensä päivän tarkkuudella ajoneuvon asiakirjoista, jolloin yllä kuvailtu ongelmatilanne saattaa syntyä.

kelvollisia moottoripyöriä. Kysymys on tällöin liikenneturvallisuuden varmistamiseksi asetettujen vaatimusten tasosta ja niiden osoittamisesta ja siinä vaadittavasta todistelusta.

Materiaalisen sääntelyn ohella myös hyväksyntämenettelyä voidaan Suomessa arvostella. Nykyään yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän vaatimustenmukaisuus on suurelta osin osoitettavissa vain testein. Testaaminen puolestaan on erittäin kallista ja testauspaikkoja on vähän. Silti esimerkiksi jarrujen osalta voidaan useimmiten todeta, että testaaminen vahvistaa vain sen, mikä yleisten kokemussääntöjen nojallakin on tiedossa: nykyaikaiset levyjarrut ovat käytännössä aina ominaisuuksiltaan riittävät liikenteessä käytettäväksi. Toisaalta testejä vaaditaan sellaisiltakin osilta, jotka sarjavalmisteesiin moottoripyöriin kuuluvina osina on jo kertaalleen hyväksytty liikenteessä käytettäväksi. Esimerkkinä mainittakoon sarjavalmisteesistä ja tyyppihyväksytystä moottoripyörästä peräisin olevan elektronisen sytytyksenohjausyksikön sähkömagneettinen säteily, joka tulee testata uudelleen, jos ohjausyksikkö asennetaan omavalmisteesen moottoripyörään.

Lainsäädännön kehittämisen näkökulmasta olisikin aiheellista pohtia yhtäältä, mitä vaatimuksia yksittäin hyväksyttävän moottoripyörän on perusteltua edellyttää täyttävän ja toisaalta, millä tavoin vaatimustenmukaisuus on tarkoituksenmukaisinta todentaa. Asiaa on pohdittava erityisesti suhteellisuusperiaatteen näkökulmasta; on ilmeistä, että Ferrarissa on monia Toyotaa parempia ominaisuuksia, mutta tekeekö tämä Toyotasta liikenteeseen kelpaamattoman?

Kirjoittajilla ei ole mahdollisuuksia käydä tässä yksityiskohtaisesti läpi kaikkien erityisdirektiivien vaatimuksia ja niiden täyttämisen tarkoituksenmukaisuutta yksittäiskappaleina valmistettavien moottoripyörien osalta. Tahdomme kuitenkin nostaa esiin eräitä esimerkkejä sekä sellaisista direktiiveistä, joiden soveltaminen on perusteltua myös yksittäiskappaleina valmistettaviin moottoripyöriin, että sellaisista direktiiveistä, joiden soveltaminen tällä tavoin on perusteltua kyseenalaistaa.

Valoja ja suuntavilkkuja koskevien EY- tai E-hyväksyntävaatimusten ulottaminen yksittäin hyväksyttäviin moottoripyöriin vaikuttaa lähtökohtaisesti perustellulta. Hyväksytty valaisin on yleensä valaisuominaisuuksiltaan parempi kuin valaisin, jota ei ole hyväksytty. Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen on yksinkertaista. Lisäksi erilaisia hyväksytyjä valaisimia ja suuntavilkkuja on markkinoilla saatavilla runsas valikoima ja yleensä kohtuullisin kustannuksin. Näin ollen olennaista haittaa hyväksyntävaatimuksen ulottamisesta tältä osin myös rakennettuihin ajoneuvoihin ei ole. Samoja perusteluita voitaneen soveltaa myös esimerkiksi renkaisiin ja nopeusmittariin.

Sen sijaan ongelmallisinta erityisdirektiivien vaatimusten soveltaminen on yksittäin hyväksyttävien moottoripyörien moottoreihin ja jarruihin. Jarrujen osalta on sinänsä selvää, että yksittäin hyväksyttävien moottoripyörien jarrujen laadusta huolehtiminen on turvallisuusnäkökulmasta välttämätöntä. Ongelmalliseksi asian tekee kuitenkin ennen kaikkea hyväksymisvaatimusten osoittaminen, mikä on tällä hetkellä mahdollista vain testein. Testauspaikkoja on Suomessa vähän ja testien tekeminen on erittäin kallista. Yleisten kokemussääntöjen nojalla voidaan kuitenkin olettaa, että esimerkiksi monimäntäisillä puristajilla ja kelluvilla levyillä varustetut nykyaikaiset levyjarrut mitä todennäköisimmin ovat ominaisuuksiltaan riittävät liikenteessä käytettäväksi. Verrattuna vaikkapa Harley-Davidsonin alkuperäisiin jarruihin tarvikeosista koottu jarrujärjestelmä on lähes säännönmukaisesti tehokkaampi.

Lausutusta huolimatta emme pidä testausmenettelyn käyttöä periaatteessa huonona asiana. Testausmenettelyn kehittämistä olisi kuitenkin aiheellista pohtia erityisesti kustannusten ja hyödyn suhteen näkökulmasta. Mainittakoon tässä vielä, että Ruotsissa testaaminen on mahdollista SFRO:n toimesta kohtuukustannuksin.



Kuten edellä on esitetty, uusien teknisten vaatimusten soveltaminen vanhoihin osiin saattaa johtaa omaisuuden käyttöhyödyn menetykseen ja siten lähtökohtaisesti perustuslain kanssa ristiriitaiseen tilanteeseen. Kokonaan ongelma ei ole vältettävissä niin kauan kuin tekniset vaatimukset muuttuvat ajan kuluessa. Erityisesti arvoltaan suurempien osien tai osakokonaisuuksien osalta nykytilaa voidaan kuitenkin arvostella. Keskeisin ongelma koskee vanhoja moottoreita. Mahdollisuus vanhojen moottoreiden hyödyntämiseen rakentelutoiminnassa olisi perusteltua taata lainsäädännössä. Edellä esitetty korjauskiellon purkaminen edesauttaisi omaisuudensuojan toteutumista.

Nykyisin moottoripyörän moottorin osalta säännellään sekä melua että päästöjä. Melurajoitus on iskuilavuudeltaan suurimpien moottoripyörien osalta 80 dB(A) mitattuna erityisdirektiivissä tarkemmin säännellyin tavoin. Monille vanhoille moottoreille tämä rajoitus on mahdotonta alittaa, sillä vanhoja moottoreita ei ole suunniteltu toimimaan pakovirtausta merkittävästi rajoittaen. Myös ns. mekaanisia ääniä syntyy vanhan moottorin käydessä usein enemmän. Ruotsissa yksittäin hyväksyttävien moottoripyörien osalta ei sovelleta erityisdirektiiveissä säädettyjä melurajoituksia, vaan näitä pyöriä koskee oma 84 dB(A) rajoituksensa. Kuten jarrujenkin kohdalla, myös melu voidaan testata SFRO:n toimesta. Melun osalta Suomessakin olisi aiheellista arvioida uudelleen melua koskevien erityisdirektiivien vaatimusten ulottamista myös yksittäin hyväksyttäviin moottoripyöriin silmällä pitäen erityisesti perustuslain omaisuudensuojaa sekä suhteellisuusperiaatteen merkitystä.

Sama koskee päästövaatimuksia. Kuten yllä on esitetty, minkään laatusilla moottoripyörien päästöillä ei liikenteen kokonaispäästökuormituksen kannalta ole merkitystä. Toisaalta Kioton ilmastopöytäkirjan kannalta merkittävät hiilidioksidipäästöt muodostuvat suorassa suhteessa polttoaineenkulutukseen. Tältä osin vanhojen moottoreiden käyttö ei aiheuttane erityisiä ongelmia, sillä vanhat moottorit ovat yleensä iskuilavuudeltaan uusia pienempiä ja kunnostettuina kuluttavat vastaavasti uusia vähemmän polttoainetta. Todettakoon tässä vielä, että vaadittavaa päästömittausta ei ilmeisesti tällä hetkellä voida tehdä Suomessa missään.

### **7.6.3 Eräitä muutettuja moottoripyöriä koskevia kansallisia vaatimuksia**

#### ***Moottoripyörän akseliväli ja pituus***

Tyyppihyväksyttävien moottoripyörien ulkoisista mitoista säädetään direktiivissä 93/93/ETY. Direktiivi on implementoitu Suomen lainsäädäntöön asetuksessa ajoneuvojen käytöstä tiellä (1992/1257), jonka 27 a §:ssä säädetään moottoripyörän ulkoisista mitoista seuraavasti:

Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän ja kevyen nelipyörän päämitat

Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän ja kevyen nelipyörän suurimmat sallitut päämitat ovat seuraavat:

- a) pituus 4,00 m
- b) leveys 2,00 m, kaksipyöräisen mopon (L1e-luokka) leveys kuitenkin 1,00 m
- c) korkeus 2,50 m

Direktiivi koskee vain tyyppihyväksynnän tai piensarjatyyppihyväksynnän piiriin kuuluvia moottoripyöriä, eikä sitä sovelleta lainkaan yksittäin hyväksyttäviin moottoripyöriin. Suomessa mainittu asetus koskee kuitenkin lähtökohtaisesti kaikkia moottoripyöriä. Sen sijaan liikenneministeriön päätöksen moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamisesta (1992/332) 3 §:ssä säädetään moottoripyörän pituudesta seuraavaa:

d) moottoripyörän riittävän kääntyvyyden varmistamiseksi sen akseliväli on enintään 200 cm, josta voidaan vähäisessä määrin poiketa, mikäli moottoripyörän rakenne sallii tavanomaista suuremman kallistusmahdollisuuden

Mainittu LiikMP koskee sen 1 §:ään sisältyvän soveltamisalasäännöksen mukaan vain rakenteen muuttamista. Sääntelyä voidaan tältä osin pitää sisäisesti ristiriitaisena, sillä lain nojalla kokonaan uusi moottoripyörä voitaisiin rakentaa noudattaen direktiivissä säädettyjä mittoja, mutta olemassa olevaa moottoripyörää ei kuitenkaan voida samoissa puitteissa muuttaa. Toisaalta sääntely ei vastaa eurooppaoikeuden vaatimuksia, sillä 2 metrin akselivälirajoitusta ei eurooppaoikeudessa tunneta. Direktiivissä säädetty 4 metrin kokonaispituus mahdollistaa selvästi 2 metriä pitemmän akselivälin.

Akseliväliltään pitkiä moottoripyöriä ovat ennen kaikkea Chopper-luokkaan kuuluvat moottoripyörät. Akselivälin rajoittamiselle ei liene olemassa muuta perustetta kuin moottoripyörän liikenneturvallisuusominaisuuksien varmistaminen. Tältä osin on huomattava, että Ruotsissa ei ole vastaavanlaista rajoitusta moottoripyörän akselivälin osalta kuin Suomessa. Ruotsissa yli 2 metrin akseliväli on Chopper-luokassa hyvin yleinen, mutta luokan onnettomuusfrekvenssin osalta pitkällä akselivälillä ei ole havaittavissa negatiivisia vaikutuksia. EU:n tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevaa sääntelyä silmällä pitäen seuraa ongelmallinen tilanne, jos Ruotsissa liikenteeseen hyväksyttyä moottoripyörää ei Suomessa voida hyväksyä liikenteeseen. Perustamis-sopimuksen 30 artiklan nojalla vapaata liikkuvuutta voi rajoittaa vain turvallisuusnäkökohtien perusteella. Rekisteröinnistä kieltäytyminen edellyttäisi tällöin kuitenkin perusteluja sen osalta, miksi Ruotsissa liikenteeseen hyväksytty ja liikenneturvalliseksi todettu moottoripyörä muuttuu vaaralliseksi, kun sitä käytetään Suomessa.

### ***Etuhaarukan kallistuskulma***

Yllä mainitun LiikMP:n 3 §:ssä säädetään rakenteeltaan muutetun moottoripyörän etuhaarukan kallistuskulmasta seuraavasti:

b) etuhaarukan kallistuskulma on enintään 47 astetta pystytasoon nähden edellyttäen, että jousitus toimii tarkoitetulla tavalla

Vastaavanlaista rajoitusta ei sisälly eurooppaoikeudelliseen sääntelyyn. Myöskään EU-valtioiden sisäisessä lainsäädännössä ei yleensä ole tämäntyyppisiä rajoituksia. Esimerkiksi Ruotsissa Chopper-luokkaan kuuluvien moottoripyörien etuhaarukan kallistuskulma on tyypillisesti yli 50 astetta ja kuten yllä on esitetty, liikenneturvallisuuden kannalta negatiivisia vaikutuksia etuhaarukan kallistuskulman kasvattamisella ei ole havaittavissa. Suomen sääntely johtaa siten eurooppaoikeuden kannalta ongelmiin.

### ***Jousittamaton taka-akseli***

Asetuksen ajoneuvojen käytöstä tiellä (1992/1257) 3 §:ssä säädetään moottoripyörän jousituksesta seuraavasti:

*Ajoneuvoluokkia koskevat nopeusrajoitukset*

*1. Moottorikäyttöisen ajoneuvon suurin tiellä sallittu nopeus ilman perävaunua on:*

-----

*e) moottorikäyttöisen ajoneuvon, jonka vähintään yksi akseli on jousittamaton, 60 km/h; tämä rajoitus ei kuitenkaan koske alkuperäiseltä malliltaan ilman takajousitusta olevaa moottoripyörää (L<sub>3e</sub>- ja L<sub>4e</sub>-luokka)*

Säännös merkitsee, että malliltaan alkuperäistä jousittamattomalla taka-akselilla varustettua moottoripyörää saa kuljettaa normaalien nopeusrajoitusten puitteissa. Sarjavalmisteisia jousittamattomalla taka-akselilla varustettuja moottoripyöriä valmistettiin yleisesti ainakin 1960-luvulle saakka. Sen sijaan moottoripyörää, jota on muunneltu siten, että siihen on vaihdettu jousittamaton takahaarukka, koskee 60 km/h ajoneuvo kohtainen nopeusrajoitus.

Säännöksen sanamuodon mukaan merkitystä ei ole sillä, onko moottoripyörä uusi vai vanha; merkityksellistä on ainoastaan, onko moottoripyörä alkuperäiseltä malliltaan ”jäykkärunkoinen”. Sen sijaan käytännössä rajoitusta sovellettaaneen uusiinkin jäykkärunkoisiin moottoripyöriin.

Vastaavasti kuin moottoripyörän ulkoisten mittojen osaltakin on asia, eurooppaoikeudellisessa sääntelyssä ei ole rajoituksia moottoripyörän jousituksen osalta. Tietävästi yhdenkään muun EU-valtion kansallisessa sääntelyssä ei ole vastaavia rajoituksia. Jopa Saksan TÜV hyväksyy jousittamattomalla takahaarukalla varustetun moottoripyörän liikenteessä käytettäväksi, tosin verrattain yksityiskohtaisen menettelyn kautta.

Suomen sääntelylle ei ole ajateltavissa muuta perustetta kuin liikenneturvallisuuden varmistaminen. Sääntelyn legitimitteetti kyseenalaistuu jälleen tilanteessa, jossa maahan tuodaan toisesta EU-valtiosta jousittamattomalla taka-akselilla varustettu alkuperäismallisesta poikkeava moottoripyörä, joka on tuossa valtiossa hyväksytty liikenteeseen. Kuten akselivälin ja etuhaarukan kallistuskulman osalta, myös tässä tapauksessa Suomen tulisi perustella rajoituksen välttämättömyys liikenneturvallisuuden kannalta. Tyypillisesti jäykkärunkoisia moottoripyöriä ovat Chopper-luokan moottoripyörät, joiden liikenneturvallisuustilastoja on jo aiemmin käsitelty. Tilastollista näyttöä jäykkärunkoisten moottoripyörien vaarallisuudesta ei ole löydettävissä mistään valtiosta, jossa asiaa on selvitetty, vaan Chopper-luokan onnettomuusfrekvenssin tarkastelun pohjalta asia on pikemminkin päinvastoin.

### ***Kehittämisehdotuksia***

Siltä osin kuin direktiiveissä ei toisin säädetä, ajoneuvojen tekniset vaatimukset ovat kansallisen sääntelyn varassa kuitenkin niin, että perustamissopimuksen määräykset huomioidaan tuotaessa maahan toisessa jäsenvaltiossa aikaisemmin rekisteröity ajoneuvo. Kuten edellä on esitetty, tältä osin Suomen voimassa olevaa sääntelyä voidaan arvostella. Ongelmallisia ovat moottoripyörän akseliväliä, etuhaarukan kallistuskulmaa sekä jousittamatonta taka-akselia koskevat määräykset, sillä niiden ei voida osoittaa olevan liikenneturvallisuuden kannalta perusteltuja. Jousittamatonta taka-akselia koskeva asia on ratkaistavissa yksinkertaisesti muuttamalla asetuksen ajoneuvojen käytöstä tiellä (1992/1257) 3 §:ää siten, että rajoitus ei koske moottoripyöriä.

Chopper-luokan moottoripyörien ajo-ominaisuuksien kannalta keskeisin merkitys on ilmeisesti etujätöllä. Etuhaarukan kulma voi periaatteessa olla hyvinkin suuri, kunhan etujättö ja rengasvalinnat on tehty oikein. Etujousituksen toimivuus puolestaan riippuu etuhaarukan mallista. Oikeilla jousikuormituksilla ja puslilla varustettua teleskooppihaarukkaa voi kallistaa huomattavasti voimassa olevassa sääntelyssä sallittua enemmän niin, että jousitus on edelleen toimiva. Teleskooppihaarukoiden osalta monet tarvikevalmistajat antavat tuotteilleen suosituksen enimmäiskulmasta. Toisaalta esimerkiksi springer- tai webb-tyyppiset haarukat ovat teknisiltä ominaisuuksiltaan sellaisia, että ne toimivat ilman erityisiä toimenpiteitä loivemmassakin kulmassa.

Tarkasteltaessa etuhaarukan kallistuskulmaa ja akseliväliä yhtäaikaaisesti voidaan havaita, että kasvatettaessa molempia riittävän paljon moottoripyörän kääntösäde kasvaa niin pitkäksi, että sen liikennekelpoisuutta voidaan epäillä. Emme osaa tarkemmin arvioida, millä tavoin moottoripyörän riittävä kääntyvyys voitaisiin lainsäädännössä varmistaa. Erityisesti Ruotsista saatujen vertailutietojen nojalla on kuitenkin ilmeistä, että nykyinen sääntely on liikenneturvallisuuden näkökulmasta tarpeettoman rajoittavaa ja sellaisena saattaa myös johtaa ristiriitaan eurooppaoikeuden sääntelyyn nähden. Ruotsissa liikenteeseen hyväksytyjen Chopper-luokan moottoripyö-

rien akseliväli on tyypillisesti 2,2-2,3 metriä ja etuhaarukan kallistuskulma 50-60 astetta. Tästä huolimatta Chopper-luokan moottoripyörien tilastollinen onnettomuusfrekvenssi on huomattavasti keskimääräistä matalampi. Ehdotamme pohdittavaksi nykyisten säännösten tarkistamista tältä osin. Erityisesti ehdotamme tutkittavaksi, voidaanko akselivälin ja etuhaarukan kallistuskulman sääntely toteuttaa Suomessa siten, että moottoripyörän ohjattavuus ja etuhaarukan toimivuus tarkastettaisiin aina erikseen muutoskatsastuksen yhteydessä ajokokein.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Ruotsissa SFRO koeajaa kaikki sen tarkastettaviksi tuotavat moottoripyörät ja antaa lausuntonsa niiden ohjausgeometriasta ja muusta liikennekelppoisuudesta.

## 8 Moottoripyörien verotus

### 8.1 Autoverotuksen vaikutuksista moottoripyöräilyyn Suomessa

Moottoripyörä on nykyisin lähes yksinomaan harrastekulkuneuvo, jonka käyttötarkoituksena on vapaa-ajan liikkuminen. Tämänkaltaisilla hyödykkeillä kysynnän hintajousto on tyypillisesti suuri, hintojen nostaminen vaikuttaa kysyntää vähentävästi. Silti tarve moottoripyöräharrastukselle näkyy markkinoilla moottoripyöräkannan kasvun myötä. Kysyntä viime vuosina on kuitenkin kohdistunut suurelta osin käytettyihin moottoripyöriin, joiden hintataso on uusia matalampi. Myös aikaisemmin voimassa ollut autoverojärjestelmä suosi määrätyn ikäisten moottoripyörien maahantuontia verotuksellisesti.

Erialaisten moottoripyörätyyppien ja -mallien kysyntään vaikuttavat lukuisat tekijät, joiden merkitystä tässä on tarpeetonta arvioida tarkemmin. Yleisesti voitaneen kuitenkin todeta, että moottoripyöräteknikan kehitys ja eri valmistajien mallien uudistuminen kiinnostavat markkinoita. Valtaosa kysynnästä kohdistunee näin ollen lähtökohtaisesti uusiin moottoripyöriin.

Moottoripyöristä kannettava autovero vaikuttaa moottoripyörien suhteellisiin hintoihin. Verojen kokonaisuus uuden moottoripyörän kuluttajahinnasta on suurikokoisten moottoripyörien osalta tällä hetkellä noin 40 prosenttia. Autoverotuksen suhteellisen hintavaikutuksen seurauksena uusien moottoripyörien maahantuonti on volyymiltaan jäänyt merkittävästi potentiaalista kysyntää pienemmäksi kysynnän kohdistuessa hankintakustannuksiltaan edullisempiin käytettyihin moottoripyöriin. Vuosina 2001 - 2003 Suomeen tuotiin enemmän käytettyjä kuin uusia moottoripyöriä. Vuonna 2002 kehitys saavutti huippunsa: uusia moottoripyöriä tuotiin maahan 4 853 kappaletta ja samanaikaisesti käytettyjä moottoripyöriä tuotiin maahan 8 153 kappaletta. Vuoden 2003 autoverolain muutos näkyi vasta vuoden 2004 lukemissa, jolloin maahan tuotiin jälleen enemmän uusia kuin käytettyjä moottoripyöriä. Kaikkiaan Suomeen on vuodesta 1995 lukien tuotu yli 30 000 käytettyä moottoripyörää. Vuoteen 2003 saakka voimassa ollut ikävähennysjärjestelmä suosi erityisesti 5-15 vuotta vanhojen moottoripyörien tuontia.

Rakentelijoiden näkökulmasta verotuksen vaikutus näkyy sarjavalmisteteisten ”rakenteluaihioiden” suhteellisesti korkeina hintoina sekä verotuksellisinä kukkaraan käyvinä seuraamuksina, mikäli rakentelussa ylitetään alkuperäisen kanta-ajoneuvon osamuutosraja. Sama koskee oma-valmisteteisten moottoripyörien rakentamistoimintaa.

Moottoripyöräkannan kasvu ja verotuksen muutokset näkyvät moottoripyöristä kannettavan autoveron kertymässä. Vuosina 2002 - 2004 autoverokertymä on moottoripyörien osalta ollut noin 30 miljoonaa euroa vuodessa. Verotuksen osalta on kuitenkin erittäin tärkeää tarkastella uusien ja käytettyjen moottoripyörien maahantuonnin keskinäistä suhdetta. Tuonnin jakautumisella uusien ja käytettyjen kesken on nimittäin verotuksen tuoton näkökulmasta ainakin kahdenlaisia välittömiä vaikutuksia. Ensinnäkin käytettyinä maahan tuoduista moottoripyöristä saatava autoverokertymä on tuonnin volyymiin nähden suhteellisesti pienempi kuin uusien moottoripyörien autoverokertymä, sillä käytetyn moottoripyörän verotusarvo on useimmiten merkittävästi uutta vastaavaa matalampi. Toiseksi käytettyinä maahan tuotavista moottoripyöristä ei kanneta arvonlisäveroa Suomessa, vaan arvonlisävero on käytetyistä moottoripyöristä maksettu ulkomaille silloin, kun pyörät olivat uusia. Kysynnän kohdistuminen käytettyinä maahan tuotaviin moottoripyöriin pienentää siten arvonlisäverokertymää.

Huomattavaa on edelleen, että viime vuosina toteutunut verokertymä on saavutettu moottoripyöräkannan historiallisen suuren kasvun aikana. On erittäin vaikeaa arvioida, miten paljon moottoripyöräkanta tulevaisuudessa kasvaa. Lienee silti perusteltua olettaa, että harrastajien kokonais-

määrä Suomen olosuhteissa ei lähivuosina enää olennaisesti kasva, jolloin esimerkiksi moottoripyörätoimialan keskeisin osa-alue, moottoripyörien kauppa, voi kohdistua vain moottoripyöräilyä jo harrastaviin henkilöihin. Tällöin kysymys on siitä, missä määrin harrastajat uusivat kalustoaan. Kuten yllä on esitetty, moottoripyöräkannan uusiutumisessa verotuksen suhteellisella hintavaikutuksella on oma merkityksensä. Verotuksella on näin ollen keskeinen merkitys uusien moottoripyörien kauppiaiden toimintaedellytysten kannalta.

Todellisenä esimerkkinä verotuksen vaikutuksesta uusien moottoripyörien kysyntään voidaan mainita vuoden 2004 maahantuonnin jakautumien uusien ja käytettyjen moottoripyörien kesken verrattuna muutamaa aikaisempaan vuoteen: kolmen vuoden tauon jälkeen uusia moottoripyöriä tuotiin vuonna 2004 maahan jälleen enemmän kuin käytettyjä. Tuonnin kohdistumiseen vaikuttivat pääasiassa verotukselliset tekijät. Ensinnäkin vuoden 2003 autoverojärjestelmän muutos merkitsi monien käytettyjen moottoripyörien maahantuonnin verotuksen suhteellista kiristymistä ikävähennysjärjestelmän poistumisen myötä. Toiseksi verotuksen läpinäkyvyyden lisääminen aikaansai todelliset kilpailuolosuhteet kotimaisten ja eurooppalaisten uusien moottoripyörien myyjien kesken; eräissä tapauksissa Suomessa jälleenmyytävien uusien moottoripyörien hinta laski jopa seitsenkertaisesti sen määrän, mitä itse veron osuus hinnassa laski. Keskeisin merkitys lienee kuitenkin sillä, että veronkevennys kohdistettiin henkilöautojen ohella myös uusiin moottoripyöriin, mikä vaikutti lyhyellä aikavälillä uusien ja käytettyjen moottoripyörien hintojen suhteeseen uusien asemaa parantavalla tavoin. Käytettyjen hinnat muodostuvat markkinoilla kuitenkin suhteessa uusien vastaavien hintoihin, joten pitkällä aikavälillä uusien suhteellinen hintaetu tulee tasaantumaan.

Moottoripyöristä kannetun autoveron fiskaalinen merkitys valtiontaloudelle on verrattain pieni. Viime vuosien korkeiden maahantuontivolyyymien aikana moottoripyöristä kannetun autoveron tuotto on ollut n. 30 miljoonaa euroa vuosittain, mutta esimerkiksi 1990-luvun alun lamavuosina moottoripyörien maahantuonnin ollessa volyymiltaan pientä myös verokertymä on ollut vain murto-osa nykyisestä. Mikäli moottoripyöräkannan kasvu pysähtyy, supistuu vastaavasti verokertymäkin merkittävästi nykytasostaan. Vertailun vuoksi mainittakoon vielä, että autoverotuksen tuotto kokonaisuudessaan oli esimerkiksi vuonna 2003 noin 1,2 miljardia euroa. Moottoripyörien autoverotuksella ei näin ollen ole valtiontaloudellisesti suurta merkitystä.

Kysymys siitä, voitaisiinko moottoripyörien autoverotuksesta luopua, on suurelta osin poliittinen, eikä tässä ole aiheellista ottaa asiaan kantaa. Todettakoon kuitenkin, että moottoripyörien verotus toimii tällä hetkellä ehkä merkittävimpänä esteenä alan kehittymiselle ja moottoripyöräkannan uudistumiselle. Nykymuotoisen hankintaverotuksen poistamisella olisi todennäköisesti monia erilaisia dynaamisia vaikutuksia, joilla on yhteiskunnan kannalta taloudellista merkitystä.

## 8.2 Museoikäisten moottoripyörien verotus

Uusien ja vuonna 2003 tai sen jälkeen valmistettujen sarjavalmistettujen moottoripyörien autoverojärjestelmä toimii tällä hetkellä pääpiirteissään eurooppaoikeuden verotukselle asettamat vaatimukset täyttävällä tavalla. Ennen vuotta 2003 valmistettujen moottoripyörien autoverolain 6 a §:ssä tarkoitettuja mallikohtaisia veroprosentteja on puolestaan julkaistu vain muutaman merkin osalta, joten tältä osin tilanne ei ole eurooppaoikeuden näkökulmasta tyydyttävä. Erityisiä ongelmia sisältyy iäkkäitten moottoripyörien autoverotukseen, joskin tullin tulkinta vuosimallien 1958 - 1973 moottoripyörien verokannasta on osaltaan omiaan vähentämään ongelmia.

Kiistatonta on, että moottoripyörä on harrastusväline. Yhtä kiistatonta on sekin, että vanha moottoripyörä on harrastusväline – ehkäpä uutta vastaavaa korostuneemmin. Yli 30 vuotta vanhojen moottoripyörien autoverotukseen sisältyy tällä hetkellä eurooppaoikeudellisia jännitteitä. Toisaalta niistä saatava autoverokertymä on erittäin vähäinen erityisesti, jos eurooppaoikeuden

vaatimukset huomioidaan täysimääräisesti. Yli 30 vuotta vanhojen moottoripyörien autoverotuksesta luopumista olisi perusteltua pohtia.

### 8.3 Yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän verotus

Jos rakentelu aloitetaan ”tyhjästä”, toisin sanoen rakentelun aihiona ei käytetä mitään tehdasvalmisteista moottoripyörää, on tällaisesta rakennettuna ajoneuvona (omavalmisteena) kohdelta vasta moottoripyörästä maksettava autovero. Autoverolain 11 b §:n nojalla yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän verotusarvona pidetään sen yleistä vähittäismyyntiarvoa. Mikä sitten on tällaisen yksittäiskappaleena valmistetun moottoripyörän yleinen vähittäismyyntiarvo? Oikeustila yksittäiskappaleina valmistettujen ajoneuvojen yleisen vähittäismyyntiarvon määrittämisen osalta on tällä hetkellä varsin epäselvä. Seuraavassa esitetään eräitä arvonmäärityksen näkökohtia.

Yksittäiskappaleina valmistetuille ajoneuvoille ei ole olemassa sellaisia markkinoita, joilta saatujen hintahavaintojen pohjalta niiden yleinen vähittäismyyntiarvo voitaisiin määrittellä. Yksittäiskappaleina valmistettuja ajoneuvoja ei tätä kirjoitettaessa ole Suomessa missään ilmoitettu yleisesti myytäviksi.<sup>38</sup> Toisaalta yksittäiskappaleina valmistettujen ajoneuvojen kanssa samanlaisia ajoneuvoja ei ole olemassa. Näistä syistä autoverolain 11 b-d §:n mukaisen verotusarvon määrittäminen yksittäiskappaleina valmistetuille ajoneuvoille on ongelmallista, mm. vertailuajoneuvon samanlaisuusperiaatteet ja hintatason yleisyysperiaatteet eivät täyty. Selvä on, että markkinahintavertailun pohjalta arvonmääritystä ei sellaisenaan voida tehdä.

Selvää on kuitenkin myös se, että ainakin moottoripyörien kohdalla yksittäiskappaleina valmistettujen pyörien yleinen arvo määräytyy samoilla markkinoilla ja samankaltaisten kokemussääntöjen perusteella kuin sarjavalmisteisten moottoripyörien arvo – riippumatta siitä, onko pyörän valmistanut harrastaja vai elinkeinonharjoittaja. Valmistustavalla ei sinänsä ole olennaista merkitystä ajoneuvon liikenneturvallisuusominaisuuksiin, sillä rekisteröinnin ja liikenteeseen hyväksymisen edellytykset ovat kaikille valmistajille samat.

Siinä tilanteessa, jossa *uutena verotettava* yksittäiskappaleena valmistettu moottoripyörä on kokonaan elinkeinonharjoittajan valmistama, on aiheellista pohtia tilaajan maksaman hinnan ja yleisen vähittäismyyntiarvon käsitteen yhteyttä. Ensinnäkin on tyypillistä, että tällaisessa tilanteessa kyseistä moottoripyörää ei ole yleisesti tarjottu eikä tarjolla myytäväksi mihinkään määrättyyn hintaan. Näin ollen autoverolain 11 b §:n säännöstä yleisten ilmoitushintojen käyttämisestä verotusarvon määrittelyn pohjana ei voida soveltaa.

Sen sijaan tilaajan todellisuudessa maksama hinta on yleensä tiedossa. Autoverolain 11 b §:n mukaan ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo olisikin ensisijaisesti pyrittävä määrittelemään nimenomaan toteutuneiden myyntihintojen nojalla. Käsillä olevassa tapauksessa ei kuitenkaan voida puhua *yleisestä* vähittäismyyntiarvosta eikä yleisestä käyvästä arvosta. Kysymys on yksittäisen asiakkaan henkilökohtaisten tarpeiden täyttämistä, jolloin asiakkaan valmistajalle mak sama hinta määräytyy *yksilöllisten ja subjektiivisten* arvostusperiaatteiden nojalla.

Yleisen vähittäismyyntiarvon käsite edellyttää kuitenkin *objektiivisesti* perusteltavissa olevan käyvän arvon käyttämistä verotusarvoa määrittäessä. Ei ole todennäköistä, että asiakkaan toimusten mukaisesti valmistettu moottoripyörä menisi yleisesti myyntiin tarjottuna kaupaksi

<sup>38</sup> Tätä kirjoitettaessa ainoa suomalainen yritys, joka valmistaa moottoripyöriä yksittäiskappaleina, lienee Jokioisissa sijaitseva Micycle. Kyseinen yritys ei kuitenkaan markkinoi yleisesti rakentamiaan moottoripyöriä, vaan tarjoaa lähinnä omavalmistemoottoripyörien suunnittelu- ja rakentamispalvelua. Toinen yrittäjä omavalmisteiden saralla lienee Joensuuilainen Jep-Jep, jonka yksittäiskappaleina valmistamia moottoripyöriä oli näytteillä MP-messuilla helmikuussa 2005. Ks. tarkemmin <http://www.micycle.fi>, ja <http://www.jepjep.fi>.

sillä hinnalla, minkä juuri kyseinen tilaaja siitä maksaa. Tilaustyönä valmistetun moottoripyörän hinta määräytyy valmistuskustannusten perusteella. Valmistuskustannukset osineen ja töineen eivät ole sama asia kuin valmiin tuotteen yleinen vähittäismyyntiarvo, sillä se määräytyy markkinoilla. Silloin, kun valmistuskustannukset voidaan kattaa markkinoilta yleisesti saatavissa olevalla hinnalla, on kaupallinen valmistus kannattavaa ilman eri tilaustakin. Todellisuudessa Suomen markkinoilla näin ei kuitenkaan ole asia.

Edelleen on tärkeää havaita, että kun moottoripyörä valmistetaan kuvatuin tavoin asiakkaan tilauksesta ja asiakkaan toivomusten mukaisesti suunniteltuna ja rakennettuna, kysymys on suurelta osin pikemminkin *palvelun myynnistä* kuin tavaroiden yleisestä vähittäismyynnistä. Tyypillisesti asia ilmenee tilanteessa, jossa harrastaja ei itse kykene valmistamaan halutunlaista moottoripyörää.

Rakentelutoiminnan kannalta merkityksellinen verotuksellinen ongelmakohta on siis rakennettuna ajoneuvona rekisteröitävän yksittäiskappaleena valmistetun ajoneuvon verotus. Kuten edellä on esitetty, rakennetun ajoneuvon hinta muodostuu yleensä erittäin korkeaksi ilman verotuksen vaikutustakin. Verotuksen suhteellisen hintavaikutuksen seurauksena rakennettujen moottoripyörien valmistustoiminta, niin elinkeino- kuin harrastustoimintakin, on Suomessa lähes olematonta. Kun vielä huomioidaan verotuksen teoreettiset ongelmat, olisi ilmeisen perusteltua pohtia mahdollisuuksia keventää yksittäiskappaleena valmistettavien moottoripyörien autoverotusta, jotta rakentelutoiminnan mahdollistamat työllisyys- ja harrastusmahdollisuudet saataisiin Suomessa hyödynnetyksi.



## 8.4 Moottoripyörän uudelleenverotus identiteetin muuttumisen seurauksena

Autoverolain 3 §:ssä säädetään ajoneuvojen uudelleenverotuksesta seuraavasti:

*Ajoneuvo, joka on aikaisemmin verotettu, verotetaan uudelleen ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos sitä käytetään sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. Jos itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon kori vaihdetaan, ajoneuvo verotetaan aina uudelleen. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään huomioon ottaen ajoneuvojen osien merkitys ajoneuvon kokonaisuudelle ja osien keskimääräiset osuudet ajoneuvon hinnasta sekä yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan. (4.4.2003/266)*

*Edellä 1 momentissa tarkoitettu osuus lasketaan siitä ajoneuvosta, joka on ensi kertaa otettu käyttöön tai rekisteröity Suomessa (kanta-ajoneuvo) ottamatta huomioon ajoneuvoon myöhemmin tehtyjä muutoksia. Vakuutuksen perusteella lunastettua, tuhoutuneena rekisteristä poistetuksi ilmoitettua ajoneuvoa ei kuitenkaan voida pitää kanta-ajoneuvona, jos se otetaan uudelleen käyttöön tai merkitään rekisteriin.*

Moottoripyörien rakenteluharrastuksen näkökulmasta sääntely merkitsee yksinkertaistettuna sitä, että tiettyä jo kertaalleen rekisteröityä moottoripyörää on veroseuraamuksitta mahdollista muunnella ainoastaan säilyttäen vähintään 50 prosenttia alkuperäisestä kokonaisuudesta. Kuten edellä on esitetty, teoreettisesti sääntelyn sangen kyseenalaisena perusteena on ajoneuvon tekninen identiteetti, joka puolestaan on säädetty nykyisellä tavalla juuri verotussyistä. Teoreettisesta näkökulmasta sääntely on erittäin altis arvostelulle.

Sääntelyn tavoite on kuitenkin luonteeltaan pragmaattinen: sillä pyritään estämään veron kiertäminen vanhoja ajoneuvoja ”kloonaamalla”. Hallituksen esityksen 271/2002 mukaan ”[k]äytännössä on osoittautunut, että pelkästään osien prosenttiosuuksiin perustuva uudelleenverotuksen kynnyks on vaikeasti valvottavissa ... Sitä on myös käytetty hyväksi monilla tavoin ... autojen uudelleen rakentelua on harjoitettu täysin ammattimaisestikin käyttäen valvonnan heikkoutta ja auton ostajien tietämättömyyttä hyväksi ... Myös tuomioistuimien on asiaa käsitellessään todennut eräissäkin useita kymmeniä ajoneuvoja koskeneessa tapauksessa liiketoiminnan olleen tosiasiallisesti mahdollista juuri veronkierron perusteella.”

Uudelleenverotusta koskevan sääntelyn moottoripyörien rakenteluharrastukselle aiheuttamat ongelmat ovat pitkälti yhteneviä edellä esitettyjen ajoneuvojen identiteettiä koskevan sääntelyn ongelmien kanssa, esimerkiksi moottoripyörän kunnostamisen seurauksena maksuun pantavaa veroa voidaan luonnehtia konfiskatoriseksi ja sellaisena perustuslain omaisuudensuojasääntelyn kanssa ristiriitaiseksi. Ajoneuvoteknisen sääntelyn kanssa yhteneviä ongelmia ei ole tarpeen tässä erikseen toistaa. Sen sijaan eräitä yksinomaan verotuksessa esiintyviä ongelmia on aiheellista nostaa esiin.

Verotusta varten suoritettavaan osaprosenttien laskentaan liittyy ensinnäkin valvontaa vaikeuttava ja sääntelyä osaltaan monimutkaistava erityispiirre. Verotuksessa kanta-ajoneuvona pidetään nimittäin sen osakokonaisuuden muodostamaa ajoneuvoa, joka Suomeen ensi kertaa rekisteröidään. Toisin sanoen sellaisissa tapauksissa, joissa Suomeen tuodaan ulkomailta jo valmiiksi osittain muutettu ajoneuvo, alkaa uudelleenverotusta koskeva prosenttilaskenta tuosta ajoneuvoyksilöstä. Jos muutoksia alkuperäisyksilöön nähden on ensirekisteröinnin hetkellä tehty esimerkiksi 49 prosenttia, seuraa uudelleenverotus tuon ajoneuvoyksilön rakentelun seurauksena vasta, kun osia on edelleen vaihdettu 50 prosenttia tai enemmän, alkuperäiseen ajoneuvoyksi-

lööseen 99 prosenttia.<sup>39</sup> Sen sijaan ajoneuvotekninen identiteetti muuttuu jo siinä vaiheessa, kun alkuperäisen ajoneuvoyksilön osista vaihdetaan yli 49 prosenttia, esimerkkitapauksessamme ajoneuvotekninen identiteetti muuttuu käytännössä pienimmästäkin osavaihdoksesta.<sup>40</sup> Sääntely johtaa näin ollen muutettuja ajoneuvoja koskevaan kahteen päällekkäiseen prosenttilaskentaan.

Toinen yksinomaan vero-oikeudellinen ongelma liittyy uudelleenverotusta koskevan sääntelyn tavoitteeseen veron kiertämisen estämisestä. Sääntelyn tavoitteena on puuttua lähinnä sen kaltaiseen toimintaan, jossa vanhan ajoneuvon identiteetin ympärille rakennetaan uusi ajoneuvo järjestelyn ensisijaisen tarkoituksen ollessa taloudellisen hyödyn saavuttaminen autoveron välttämiseksi. Usein puhutaan ”kloonaamisesta”. Henkilöautojen osalta tällaista toimintaa on käytännössä jonkin verran esiintynyt.

Moottoripyörien rakentelussa kysymys on harrastustoiminnasta tai harrastustoimintaa palvelevasta yrittäjätoiminnasta. Tämä merkitsee muun ohella, että *veronkiertotarkoitusta* siinä merkityksessä, kuin veron kiertämisellä yleisesti ajatellaan olevan, *ei ole olemassa*. Moottoripyörien rakentelussa tavoitteena ei ole saavuttaa veroetua siten, että vanhan identiteetin omaavan moottoripyörän ympärille rakennetaan uusi käyttöajoneuvo veron välttämistarkoituksessa. Moottoripyörää ei nykyään voida ylipäättäänkään pitää hyötyajoneuvona kuten henkilöautoa, vaan sen käyttötarkoitus on lähes yksinomaan vapaa-ajan kulkuväline vastaavalla tavalla kuin esimerkiksi matkailuautot ja huviveneet. Rakentelussa kysymys on kulttuurista, käsityöstä ja harrastamisesta – ei veron tarkoituksellisesta välttämisestä. Rakentelun tavoitteena on yleensä rakentelu fyysisenä toimintana itsessään, taloudellisen hyödyn saavuttaminen vanhaa moottoripyörää rakentelemalla ei ole missään tapauksessa edes realistinen päämäärä.

Uudelleenverotusta koskevaa sääntelyä voidaankin kritisoida sillä, että veron kiertämistä torjumaan tarkoitettuna sääntelyn tulisi olla *suhteellisuusperiaatteen* mukainen, *so. se ei saisi aiheuttaa tarpeetonta haittaa sellaiselle toiminnalle, johon sillä ei ole tarkoitus puuttua*. Samaa tarkoitusta palvelevista vaihtoehtoisista sääntely- ja tulkintamalleista tulisi omaksua se, joka parhaiten toteuttaa tavoitteensa aiheuttaen samalla mahdollisimman vähän haittaa.

Eduskunta ja yksittäiset kansanedustajat ovat osoittaneet olevansa tietoisia tässä kirjoituksessa kuvailuista ongelmakohdista. Esimerkkinä mainittakoon seuraavat lainaukset.

LiVM 19/2002 vp - HE 141/2002 vp – Hallituksen esitys ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi

Valiokunta kiinnittää tässä yhteydessä huomiota 1 momentin viittaukseen, jonka mukaan rakennettuna ajoneuvon autoverosta säädetään autoverolaissa (1482/1994). Valiokunta korostaa, että *autoverolakia tulisi soveltaa ja tarkistaa siten, että ajoneuvo ei joudu ylimääräisten veroseuraamusten kohteeksi vain sen vuoksi, että sen liikenneturvallisuutta on parannettu osilla, joista veroa on jo maksettu ja jotka ovat omiaan parantamaan liikenneturvallisuutta*. Tällaisia osia ovat esimerkiksi lisävalot, iskunvaimentajat ja jarrut. Autoverolakia tarkistettaessa tulisi samalla harkita, tuleeko ajoneuvosta, jonka käyttöön ottamisesta on kulunut kolmekymmentä vuotta, periä autoveroa lainkaan. Useimmiten kai museoajoneuvoina rekisteriin merkittäviin harrasteajoneuvoihin kohdistettavalla autoverolla ei ole sanottavaa fiskaalista merkitystä. *On oletettavissa, että autoveron poistamisella olisi harrastuksen elyessä tuloveron ja erilaisten välillisten verojen kertymää lisäävä vaikutus*.

<sup>39</sup> Vielä monimutkaisemmaksi tilanne muuttuu, jos esimerkin moottoripyörää rakennetaan takaisin alkuperäisen yksilön suuntaan. Tällöin alkuperäisten osien osuus kasvaa ja vastaavasti kasvaa ajoneuvoteknistä identiteettiä varten laskettava kanta-ajoneuvon osuus, mutta verotusta varten luettavien osaprosenttien määrä kulkee vastakkaiseen suuntaan.

<sup>40</sup> Lukuun ottamatta kuitenkin edellä esitettyjä prosenttilaskentaan otettuja vähäisiä helpotuksia, kuten jarrut ja kulutusosat.

VaVM 46/2002 vp - HE 271/2002 vp – Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta:

*Eduskunta edellyttää liikenne- ja viestintäministeriön antavan asetuksen, jonka mukaan autoverolain 3 §:n mukaista prosenttiosuutta laskettaessa ei oteta huomioon sellaisia vaihdettavia kulutusosia, joiden vaihtaminen on välttämätöntä liikenneturvallisuuden vuoksi tai osia, jotka parantavat ajoneuvon liikenneturvallisuusominaisuuksia.*

Myös 50 prosentin rajan nostamisesta on tehty lakialoite. Toistaiseksi ainoa rakentelutoimintaa edistävä säädösmuutos on kuitenkin edellä esitetty prosenttilaskentaa koskeva helpotus.

Rakennettujen moottoripyörien uudelleenverotusta voidaan pitää monilta osin ongelmallisena. Järjestelmää tulisikin kehittää silmällä pitäen erityisesti sitä, että ajoneuvon kunnostaminen ja muuttaminen ovat käsitteellisesti ja faktisesti eri asioita. *Ajoneuvo ei saa missään olosuhteissa joutua uudelleenverotuksen kohteeksi yksinomaan kunnossapitotoimien johdosta.* Nykyisen osaprocenttilaskennan perusteita on näin ollen muutettava niin, että osan vaihtamisen samanlaiseen tai lähinnä samanlaiseen osaan ei katsota muuttavan kanta-ajoneuvon osuutta.

Toinen keskeinen uudelleenverotusta koskeva ongelmakohta on ajoneuvon identiteetin määrittely ja identiteetin muuttumiseen sidottu verotus. Kuten yllä on esitetty, nykyisen identiteettisääntelyn tavoitteiden saavuttamiseksi 50 osaprocentin raja on varsin ankara ja tulkittavissa mm. suhteellisuusperiaatteen kanssa ristiriitaiseksi. Identiteetin määräytymisen perusteita olisi näin ollen tarkistettava ajoneuvoteknisen näkökulman ohella myös verotusta silmällä pitäen. Ehdotamme verotuksellisen identiteetin kehittämistä samoin perustein kuin ajoneuvoteknisen identiteetinkin.

## 9 Lopputoteamuksia

Moottoripyöräilyä ja moottoripyörien rakenteluharrastusta haittaavat lukuisat ongelmat nykyisessä lainsäädännössä. Lainsäädännöllisillä ongelmilla on seurauksensa, jotka näkyvät yhteiskunnassamme. Lainsäädäntöä ei kuitenkaan ole syytä pitää itseisarvona, vaan sillä tavoitellaan tiettyjä yhteiskunnallisia päämääriä. Voimassa olevaa lainsäädäntöä on perusteltu yhtäältä fiskaalisin syin, toisaalta liikenneturvallisuus- ja ympäristönäkökohdin. Lainsäädännöllä tavoiteltujen vaikutusten osalta onkin perusteltua kysyä, toteutuvatko ne nykyisen sääntelyn puitteissa ja seuraako sääntelystä muita negatiivisia vaikutuksia. Tässä kirjoituksessa esitetyn perusteella vaikuttaa siltä, että vastaukset näihin kysymyksiin eivät ole toivotun kaltaisia.

Liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutuksia nykyisellä sääntelyllä ei yllä käsiteltyjen asioiden osalta ole havaittavissa. Fiskaalisia vaikutuksia sääntelyllä sen sijaan on, tosin autoverotuksen osalta ei erityisen merkittävässä määrin. Taloudellisesta näkökulmasta voidaankin kysyä, onko nykyinen sääntely yhteiskunnan taloudenpidon kannalta tarkoituksenmukaista, vai voitaisiinko asiat järjestää tavalla tai toisella tuottavammin. On nimittäin ilmeistä, että sääntelyn kehittämisellä on dynaamiset vaikutuksensa, joiden merkitys yhteiskunnan taloudenpidossa näkyy aivan toisella tavoin kuin tällä hetkellä on asia. Kuten yllä olemme esittäneet, esimerkiksi moottoripyöräalan työllistävät vaikutukset ovat voimassa olevan lainsäädännön ansiosta merkittävästi vähäisemmät kuin puhtaasti taloudellisen kysynnän näkökulmasta olisi mahdollista.

Ruotsissa on ollut voimassa Suomea parempi moottoripyöriä koskeva lainsäädäntö jo vuosia. Erityisesti rakenteluharrastuksen edellytysten luomisessa Ruotsin voitaneen sanoa olevan huomattavasti Suomea kehittyneempi valtio. Ruotsin lainsäädännöllä on tältä osin merkittäviä yhteiskunnallisia seurauksia. Esimerkiksi rakentelutoimiala työllistää Ruotsissa huomattavasti enemmän ihmisiä Suomeen verrattuna. Toisaalta erilaisten tarvikeosien pienimuotoisena toimintana alkanut valmistus on vuosien kuluessa kehittynyt kannattavaksi liiketoiminnaksi myös kansainvälisesti. Kenties näistä syistä eräät suomalaiset alan toimijat ovatkin todenneet Ruotsin Suomea otollisemmaksi valtioksi harjoittaa liiketoimintaa.

Unohtaa ei pidä myöskään lainsäädännön kulttuurisia ja sosiaalisia vaikutuksia. Tällä hetkellä ne näkyvät hyvinvoinnin ja luovuuden kehittymisen sijasta lähinnä harrastajien turhautuneisuutena yhteiskuntaa kohtaan. Ehkä merkittävin yhteiskunnan ajoneuvoharrastusta tukevien toimien vaikutuksista onkin laadultaan sellainen, joka ei välittömästi näy missään tilastoissa. Käsityön ja luovan toiminnan harjoittamisen hyvinvointivaikutukset palvelevat näkemyksemme mukaan yhteiskuntaa huomattavasti tässä käsiteltyä kontekstiaan – moottoripyörien rakentelua – laajemmin.

Edellä olemme esittäneet eräitä lainsäädännön kehittämistä koskevia ehdotuksia. Niistä mainittakoon tässä vielä kootusti kunnostuskiellon purkaminen, korostuneesti harrastuskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen keventäminen, ajoneuvoteknisten vaatimusten tarkistaminen siltä osin kun asia on kansallisen sääntelyn varassa, sekä hyväksyntämenettelyn kehittäminen kustannustehokkaaksi ja paremmin suhteellisuusperiaatetta vastaavaksi. Näiden muutosten uskomme luovan edellytyksiä moottoripyörien rakenteluharrastuksen positiivisten vaikutusten esiin saamiseksi Suomessa.

Moottoripyörien rakentelu on toimintaa, joka olemassaolo edellyttää mahdollisimman paljon vapautta toiminnalle ulkoisista tekijöistä. Lainsäädännön kehittämisen näkökulmasta tämä merkitsee, että rakentelua ei ole syytä rajoittaa yhtään enempää kuin on välttämätöntä liikenneturvallisuuden tai muun erityisen tärkeän arvon näkökulmasta.



## Lähteet

Clarke, D. – Ward, P. – Bartle, C. – Truman, W.: In Depth Study of Motorcycle Accidents. Road Safety Research Report No. 54, Department for Transport, London 2004.

HE 141/2002 vp. Hallituksen esitys ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi.

HE 271/2002 vp. Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta.

Hurt, H. H. – Quellet, J. V. – Thom, D. R.: Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures, Volume 1: Technical Report. Traffic Safety Center, University of Southern California, Los Angeles 1981.

KTM (2001). Matkailun satelliittitilinpito Suomessa 1999. Kauppa- ja teollisuusministeriö.

LiVM 19/2002 vp. HE 141/2002 vp. Hallituksen esitys ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi.

MAIDS. In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers, Final report 1.2. ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycle), Bryssel 2004.

Tilastokeskus (2004). Suomen yritykset 2002. Yritykset 2004:1.

Tilastokeskus (2005). Suomen yritykset 2003. Yritykset 2005:1.

Statistiska centralbyrån (2002). Motorhandeln 2000. Handel med service av motorfordon samt detaljhandel med drivmedel. Statistiska meddelanden NV 19 SM 0204.

SIKA (1999). Vägtrafikskador 1998. Sveriges officiella statistik, Statens institut för kommunikationsanalys 1999.

SIKA (2000). Vägtrafikskador 1999. Sveriges officiella statistik, Statens institut för kommunikationsanalys 2000.

SIKA (2001). Vägtrafikskador 2000. Sveriges officiella statistik, Statens institut för kommunikationsanalys 2001.

SIKA (2002). Vägtrafikskador 2001. Sveriges officiella statistik, Statens institut för kommunikationsanalys 2002.

SIKA (2004). Fordon enligt bilregistret, första kvartalet 2004. Statistiska meddelanden SSM 001: 0402.

VaVM 46/2002 vp. HE 271/2002 vp. Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta.

Wahl, Ragnhild – Fjerdingen, Lillian – Meland, Solveig: MC-ulykker, SINTEF Bygg og miljøteknikk 2000.

## Liite 1 Suomen moottoripyöräkanta

Taulukko 1. Suomen moottoripyöräkanta vuosina 1922 - 2004 (Lähde: Ajoneuvohallintokeskus)

Vuosi	Moottoripyörät	Vuosi	Moottoripyörät
2004	141 801	1959	95 789
2003	128 893	1958	89 060
2002	115 293	1957	86 252
2001	102 139	1956	69 452
2000	90 258	1955	57 239
1999	79 601	1954	49 288
1998	72 163	1953	40 814
1997	68 035	1952	28 853
1996	65 954	1951	13 463
1995	64 578	1950	9 759
1994	63 986	1949	7 863
1993	63 542	1948	5 749
1992	63 363	1947	2 700
1991	61 810	1946	1 387
1990	59 716	1945	423
1989	55 052	1944	71
1988	51 558	1943	100
1987	50 472	1942	95
1986	47 713	1941	240
1985	50 315	1940	890
1984	49 380	1939	7 478
1983	47 545	1938	6 192
1982	45 495	1937	5 626
1981	43 839	1936	5 117
1980	43 187	1935	4 941
1979	42 640	1934	4 816
1978	42 987	1933	4 556
1977	44 702	1932	4 607
1976	46 709	1931	4 726
1975	48 847	1930	5 234
1974	49 287	1929	5 243
1973	48 529	1928	4 905
1972	45 052	1927	4 290
1971	43 178	1926	4 121
1970	43 933	1925	3 724
1969	46 286	1924	3 375
1965	75 636	1923	2 389
1964	93 108	1922	837
1963	101 191		
1962	108 597		
1961	109 496		
1960	103 463		

Liite 2 Moottoripyörätyypit kuvina



Conventional Street Style



Sport Style



Cruiser Style



Chopper Style



Touring Style



Sport Touring Style





Enduro Style



Scooter Style



Step Through Style