

Liikenne- ja viestintäministeriö
Maria Rautavirta

Asia: Komission suunnitelma uudistaa L-luokan ajoneuvojen tyyppihyväksyntäsääntelyä

Suomen Motoristit ry (SMOTO) ja sen jäsenkerho, moottoripyöriä teknisesti muuntelevien harrastajien ja ammatinharjoittajien yhdistys Modified Motorcycle Association of Finland ry (MMAF) esittävät alustavana näkemyksenä seuraavaa.

Yleistä

Komission tavoitteena on uudistaa L-luokan ajoneuvoja koskeva tyyppihyväksyntäsääntelyä. Uudistukseen liittyy henkilöautojen ns. puitedirektiivin periaatteellisten linjausten soveltaminen myös L-luokan ajoneuvoihin, sekä eräitä muita L-luokan ajoneuvojen teknisiin vaatimuksiin ja niiden valvontaan liittyviä tekijöitä. Tässä muistiossa keskitytään osoittamaan sellaisia tekijöitä, jotka SMOTO ja MMAF katsovat moottoripyöräharrastuksen kehittymiselle haitallisiksi.

Puitedirektiivistä

Uudessa ns. puitedirektiivissä ongelmallisia kohtia ovat artikkelit 28 ja 31. Ensiksi mainitun artiklan mukaan jäsenvaltiot saavat sallia osien tai erillisten teknisten yksiköiden myynnin ja käyttöönoton, jos ja vain jos nämä osat tai erilliset tekniset yksiköt täyttävät niitä koskevien säädösten vaatimukset. Vaatimuksilla tässä viitataan suoraan tyyppihyväksynnässä sovellettavaan vaatimustasoon. Moottoripyörien rakenteluharrastuksen kannalta tämäntyyppinen säännös olisi erittäin haitallinen, sillä se käytännössä estäisi kokonaan sellaisten yksilöllisesti valmistettujen osien käytön ja myynnin, joita koskee jokin tyyppihyväksyntään sisältyvä tekninen erityisvaatimus.

Artiklan 31 mukaan jäsenvaltiot saavat sallia sellaisten osien ja varusteiden myynnin, myyntiin tarjoamisen tai käyttöönoton, jotka voivat merkittävästi haitata ajoneuvon turvallisuuden tai ympäristönsuojelun tason kannalta olennaisten järjestelmien toimintaa, vain jos mainituille osille ja varusteille on myönnetty hyväksyntäviranomaisen lupa. Sovellettuna moottoripyöriin tämä säännös estää tiukasti tulkittuna sellaisetkin muutokset, joita mikään tyyppihyväksynnässä sovellettava erityisdirektiivi ei koske. Yhdessä artikkelin 28 kanssa seurauksena olisi täysi kieltä muuttaa ajoneuvoa millään muulla tavoin kuin vaivalloisen ja kalliin prosessin kautta hyväksytyillä osilla. Suomen olosuhteissa tämä merkitsisi sitä, että yksilöllinen osavalmistus rajoittuisi vain vanhoihin ajoneuvoihin ja ohjaisi rakenteluharrastusta näin ollen kohti vanhempaa harrastuskalustoa.

Komission ehdotus ABS-jarrujen pakollisuudesta

ABS-jarrujen hyöty moottoripyöräilyn turvallisuuden näkökulmasta on kiistaton, jos kaikkia moottoripyörän kuljettajia tarkastellaan tilastollisesti samanarvoisena joukkona. Todellisuudessa asia ei kuitenkaan ole näin yksioikoinen; esimerkiksi ratamoottoripyörissä ABS-jarruja ei tyypillisesti ole. SMOTO:n ja MMAF:n käsityksen mukaan moottoripyöräkuluttajilla on perusteltua säilyttää valinnanvapaus myös jarrujärjestelmän osalta; kaikki kuljettajat eivät ABS-jarruja tarvitse eivätkä halua.

Toinen ongelma ABS-jarrujen pakollisuudessa liittyy moottoripyörien rakenteen muuttamiseen. Jos moottoripyörän painojakaumaa muutetaan, alkuperäinen ABS-järjestelmä ei välttämättä toimi tarkoitettulla tavalla. Harrastajien resursseilla ei kuitenkaan yleensä ole mahdollista muuttaa ABS-järjestelmän toimintaa, joten vaatimus ABS-jarrujen pakollisuudesta merkitsisi käytännössä sitä, että

uusia moottoripyöriä ei voi valita rakentelun kohteeksi ja ohjaisi jälleen rakenteluharrastusta kohti vanhempaa harrastuskalustoa.

SMOTO:n ja MMAF:n käsityksen mukaan ABS-jarruja ei näistä syistä tule säätää pakolliseksi vaatimukseksi, vaan asia on jätettävä, kuten tälläkin hetkellä, markkinoiden luonnollisen kysynnän varaan.

Komission ehdotus rakenteen muuttamista koskevan sääntelyn kiristämisestä

Komission ehdotus L-luokan ajoneuvojen rakenteen muuttamista koskevan sääntelyn kiristämisestä perustuu suurelta osin Tuv Nordin laatiman tutkimuksen tuloksiin ja ehdotuksiin. Tässä tutkimuksessa mainittuja sääntelyn kehittämisehdotuksia ovat mm. virityksen estämisen valvontakeinojen lisääminen sekä määräaikaiskatsastusten käyttöönotto. Yleisesti tutkimuksesta voidaan sanoa, että sen tavoitteena on valvonnan keinovalikoiman lisääminen ja yleinen kiristäminen. Perustelut ovat kuitenkin ohuita: esimerkiksi todellista onnettomuustutkintaan perustuvaa näyttöä rakenteen muuntelun liikenneturvallisuusvaikutuksista ei esitetä lainkaan, eikä tutkimuksessa ole tarkasteltu asiaa lainkaan käyttäjien näkökulmasta. Tieteellisessä mielessä tutkimus ei tarjoa päätöksenteon perusteeksi likimainkaan riittävästi tietoa.

Moottoripyöräkultuurin, erityisesti rakenteluharrastuksen näkökulmasta komission ehdotukset ovat tältä osin sangen kielteisiä. Moottoripyörien rakentelua on harrastettu vuosikymmeniä ympäri maailmaa. Harrastuksella voidaan osoittaa olevan erittäin paljon positiivisia sosiaalisia ja kulttuurisia vaikutuksia ja se on viime vuosina ollut kasvusuunnassa. Rakentelusta johtuvia todellisia turvallisuusriskejä ei sen sijaan ole toistaiseksi luotettavasti osoitettu missään, sen sijaan erittäin päinvastaisia tutkimustuloksia on löydettävissä. Myöskään rakentelun ympäristövaikutuksia ei ainakaan Suomen olosuhteissa voida pitää siinä määrin haitallisina, että niiden valvontaan olisi perusteltua osoittaa merkittäviä lisäresursseja – positiivisia vaikutuksia saataisiin paljon todennäköisemmin aikaan kehittämällä lainsäädäntöä siten, että harrastajakunnalla on tosiasialliset edellytykset täyttää esimerkiksi muutokatsastuksissa sovellettavat ympäristövaatimukset. Viittaamme tältä osin mm. liikenne- ja viestintäministeriölle aikaisemmin jakamaamme Choppermuistioon, jossa moottoripyörien rakenteluharrastuksen vaikutuksia on käsitelty useista eri näkökulmista.

Virityksen estämisen osalta valvonnan tehokkuuden parantamisella on oletettavasti positiivisia turvallisuusvaikutuksia silloin, kun kyse on ajokorttiluokan mukaisesti määritellyistä tehorojoituksista (11 ja 25 kW). Näiden ajoneuvojen osalta virityksen estämistä edesauttavia toimenpiteitä voidaan varovasti puoltaa. Sen sijaan muissa ajoneuvoluokissa liikenneturvallisuuteen välittömästi liittyviä perusteita virityksen estämiseksi ei ole esitetty missään.

Määräaikaiskatsastusten käyttöönoton osalta toteamme, että katsastusten käyttöönotosta ei Suomen olosuhteissa seuraa sellaista hyötyä, joka kattaisi likimainkaan katsastuksiin uhrattavat resurssit. Näin ollen L-luokan ajoneuvojen määräaikaiskatsastusten käyttöönotto on jätettävä kansalliseen harkintaan. Tältä osin viittaamme oheiseen Kopteri-lehdessä julkaistuun artikkeliin, jossa määräaikaiskatsastusten etuja ja haittoja pohditaan useasta eri näkökulmasta.

Euroopan Unioni on olemassa kuluttajia varten; sen tavoitteena on lisätä kuluttajien valintamahdollisuuksia sekä mahdollistaa lisääntyneen kilpailun kautta markkinoilla olevan tuotevalikoiman hintojen aleneminen ja laadun paraneminen. Nyt ehdotetussa muodossaan komission ehdottaman sääntelyn vaikutukset olisivat kuitenkin pitkälti päinvastaisia. Pienyritysten toimintaedellytykset moottoripyörien ja niiden osien valmistamisen markkinoilla heikkenisivät olennaisesti ja vastaavasti kuluttajien saatavilla oleva tuotevalikoima kaventuisi. Tyyppihyväksyntään liittyvät erityisdirektiivit teknisine vaatimuksineen ja testausmenettelyineen soveltuvat hyvin suuren mittakaavan sarjatuotantoon, mutta huonosti moottoripyörien muutokatsastuksiin ja yksilöllisesti valmistettujen moottoripyörien hyväksyntään. EU:n tavoitteena ei kuitenkaan ole pienyritysten sulkeminen ulos markkinoilta, vaan päinvastoin niiden toimintaedellytysten parantaminen. Nyt käsillä oleva lainsäädäntöhanke on yksi merkittävimmistä tekijöistä moottoripyöräharrastukseen liittyvän pienyritystoiminnan edellytysten turvaamisessa.

SMOTO:n ja MMAF:n suosituksia toimenpiteiksi

Yleisen, runsaasti resursseja vaativan valvonnan lisäämisen ja kiristämisen sijasta SMOTO ja MMAF kehottavat lainvalmistelusta vastaavia viranomaisia turvaamaan moottoripyörien rakenteluharrastuksen ja siihen liittyvän pienyritystoiminnan elinkelpoisuuden koko EU:n laajuudessa. Tämä edellyttää ensinnäkin moottoripyörien rakenteen muuttamista koskevien säännösten uudelleenarviointia siten, että myös muuttamista koskevilla vaatimuksilla turvataan hyvä liikenneturvallisuuden taso sekä alueellisiin olosuhteisiin nähden kohtuullinen ympäristöominaisuuksien taso. Lisäksi moottoripyörien rakentelun harrastajilla ja pienyrityksillä on oltava kohtuullinen mahdollisuus täyttää edellytetty vaatimustaso yhtäältä teknisesti, toisaalta hallinnollisesti esimerkiksi todisteluvaatimusten osalta. Käytännössä nämä tavoitteet on mahdollista toteuttaa huomattavasti kevyemmällä ja kustannustehokkaammalla menettelyllä kuin esimerkiksi puitedirektiivin 28 ja 31 artikloissa säädetään.

Toiseksi tämä edellyttää valvonnan resurssien kohdentamista yksilöidymmin sinne, missä niitä tarvitaan. Rakenteeltaan muutettujen moottoripyörien kohdalla tämä merkitsee ensisijaisesti muutostarkastusta, ei sen sijaan yleistä määräaikaistarkastusta. Toimivan muutostarkastusjärjestelmän seurauksena myös tienvarsivalvonnan edellytykset paranevat nykyisestä huomattavasti, mikä osaltaan merkitsee myös viranomaisten resurssien tehokkaampaa allokaatiota.

Perustutkimus muutostarkastuksessa sovellettavien vaatimusten uudelleenarvioimiseksi on jo tehty ja toimitettu ministeriölle Ajoneuvohallintokeskuksen toimesta ns. APU 2-raportin muodossa. SMOTO ja MMAF pyytävät ministeriötä ryhtymään mahdollisimman pikaisesti toimenpiteisiin raportin ehdotusten saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöämme. Samoin SMOTO ja MMAF ehdottavat raportin sisällön hyödyntämistä myös EU-tason lainvalmistelussa. Vastaavanlainen sääntely sisältyy jo nyt mm. Ruotsin ja Iso-Britannian kansalliseen lainsäädäntöön.

Kohteliaimmin

Juha Liesilinna
puheenjohtaja
Suomen Motoristit ry