

LVM071:00/2009

Liikenne- ja viestintäministeriö
Maria Rautavirta

Asia: Suomen Motoristit ry:n (SMOTO) ja Modified Motorcycle Association of Finland ry:n (MMAF) yhteinen lausunto L-luokan säädösehdotuksista

Kiitämme tilaisuudesta tulla kuulluksi otsikon asiassa ja lausuu säädösehdotusten sisällöstä seuraavaa. Yleisiltä linjauksiltaan säädösehdotukset ovat hyvin muotoiltuja ja palvelevat moottoripyöräilyn harrastajien tarpeita merkittävästi voimassa olevia säännöksiä paremmin. Katsomme kuitenkin tarpeelliseksi huomauttaa seuraavista yksityiskohdista, joiden osalta säännökset voisivat palvella tarkoitustaan lakiesitysten muotoilua paremmin.

Muutoksastuksessa sovellettavat vaatimukset

Taka-akselin muutos jousittamattomaksi

Tällä hetkellä voimassa olevassa laissa ja katsastuskäytännössä moottoripyörän taka-akselin muuttaminen jousittamattomaksi ei edellytä erillistä selvitystä jarrulaitteiden suorituskyvystä, ellei samalla tehdä jarrulaitteiden muutoksia. Pelkkä takajousituksen poistaminen vaikuttaa moottoripyörän jarrutuksenaikaisen painopisteen siirtymiseen niin marginaalisesti, ettei selvitystä jarrutusominaisuuksista ole pidetty tarpeellisena (käytännön mittauksissa huomattavasti suurempia eroja syntyy jo rengasseosten ja tienpinnan vaihteluista sekä inhimillisen tekijän vaikutuksesta).

Asiassa ei ole ilmennyt katsastuskäytännössä mitään ongelmia ja kokemus on osoittanut, että takajousitukseltaan muutetut moottoripyörät läpäisevät jarrujen suorituskykytestin aivan samalla tavoin kuin alkuperäisinäkin. Näin ollen pyydämme ministeriötä harkitsemaan, onko voimassa olevan lainsäädännön ja katsastuskäytännön vaatimustason kiristäminen tältä osin perusteltua.

Moottorin muutokset

Moottorin ja pakojärjestelmän muutosten osalta toteamme ehdotetun tehorajoituksen (teho/painosuhte 0,25 kW/kg) heikosti tarkoitustaan palvelevaksi. Yhtäältä se mahdollistaa eräiden alkuperäiseltä teholtaan vähäisten moottoripyörien tehon moninkertaistamisen, toisaalta se estää käytännössä toimiviksi osoitettujen

viritystoimenpiteiden hyväksymisen muutoskatsastuksessa. Kehotamme ministeriötä harkitsemaan uudelleen säädösehdotusten pohjana toimineessa APU 2 raportissa ehdotettujen rajoitusten implementointia perustellen näkemystään erityisesti seuraavalla taulukolla, johon on koottu esimerkkejä eri rajoitusten sallimista tehoista käytännössä.

Taulukko: moottorin tehon muuttaminen

MP merkki	Malli	Vuosi- malli	Paino kg	Alkup. Teho kW	APU II	APU II	Teho kW +20%	Lakiehdotus 0,25 kW/kg
					0,33 kW/kg	100%		
BMW	K 1100 LT	1996	268	73	88.44	146	87.6	67
BMW	R 1200 Advantage	2001	256	44.5	84.48	89	53.4	64
Buell	XB12S	2005	179.2	67.2	59.136	134.4	80.64	44.8
Buell	S1	1998	193	62.8	63.69	125.6	75.36	48.25
Cagiva	V-Raptor 650	2004	185	51.1	61.05	102.2	61.32	46.25
Dnepr	K-750	1975	220	19	72.6	38	22.8	55
Dnepr	K-750 sivuvaunulla	1975	335	19	110.55	38	22.8	83.75
Ducati	1000 S2	1985	230	55.5	75.9	111	66.6	57.5
Ducati	748	2003	196	70.8	64.68	141.6	84.96	49
Ducati	Monster 1000	2004	189	61.3	62.37	122.6	73.56	47.25
Enfield	350 Bullet	1997	163	13.1	53.79	26.2	15.72	40.75
Enfield	500 Bullet Classic	2006	168	16.1	55.44	32.2	19.32	42
Harley Davidson	XLCH1000	1973	220	41.6	72.6	83.2	49.92	55
Harley Davidson	XLH1000	1978	240	41.6	79.2	83.2	49.92	60
Harley Davidson	XLH883	2000	235	36.5	77.55	73	43.8	58.75
Harley Davidson	XL1200C	2000	245	43.1	80.85	86.2	51.72	61.25
Harley Davidson	FXSTC	1989	298	48.9	98.34	97.8	58.68	74.5
Harley Davidson	FXR	1988	276	48.9	91.08	97.8	58.68	69
Harley Davidson	Electra Glide Standard	2001	345	48.9	113.85	97.8	58.68	86.25
Honda	CB 1000	1998	235	71.5	77.55	143	85.8	58.75
Honda	CB 750 F	1974	235	48.9	77.55	97.8	58.68	58.75
Honda	VT 1100 Shadow	1999	261	36.5	86.13	73	43.8	65.25
Kawasaki	EN 500	1998	198	36.5	65.34	73	43.8	49.5
Kawasaki	VN 1500 Classic Tourer	1999	331	46.7	109.23	93.4	56.04	82.75
Moto Guzzi	1100 California	1998	254	56.9	83.82	113.8	68.28	63.5
Suzuki	GS 1100 G	1988	268	68.6	88.44	137.2	82.32	67
Suzuki	GSF 1200 Bandit	2001	214	71.5	70.62	143	85.8	53.5
Suzuki	GSX 1300 R Hayabusa	2003	217	127.7	71.61	255.4	153.24	54.25
Triumph	Rocket III	2005	320	103.6	105.6	207.2	124.32	80
Triumph	Speed Triple	2007	188.7	96.4	62.271	192.8	115.68	47.175
Ural	M 66	1973	215	23.4	70.95	46.8	28.08	53.75
Yamaha	XVS 1100 Drag Star	2007	272	45	89.76	90	54	68
Yamaha	XV 250 Virago	2000	137	12.4	45.21	24.8	14.88	34.25

Lisäksi tahdomme huomauttaa, että Euroopassa on saatavilla tyyppihyväksytyjen moottoripyörien virittämiseen tarkoitettuja muutossarjoja, joille on myönnetty melun ja päästöjen osalta direktiivien mukainen hyväksyntä, mutta joiden asentamisen seurauksena teho kasvaa huomattavasti säädösehdotuksissa sallittua enemmän.

Mikäli tällaisen muutossarjan asentamista ei hyväksytä muutuskatsastuksessa vedoten kansallisessa lainsäädännössä säädettyihin tehorajoihin, kysymys on perustamissopimuksen soveltamisalan piiriin kuuluvasta tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittamisesta. Jotta tämäntyyppinen kansallinen lainsäädäntö olisi EU-oikeuden nojalla sallittua, olisi kyettävä osoittamaan, että muutoksen hyväksymisen seurauksena kansalaisten terveys tai turvallisuus vaarantuu vakavasti. On selvää, että tällaista näyttöä ei ole saatavilla. Mainitut muutossarjat hyväksytään kaikkialla muualla EU-maissa, joten eivät ne sellaisina vaarana turvallisuutta Suomessakaan.

Säädösehdotuksessa esitetään vielä, että moottorin muutosten jälkeen olisi varmistuttava siitä, että jarrulaitteet ja jousitus vastaavat uutta tehoa; tarvittaessa jarrulaitteiden suorituskyvystä olisi esitettävä 13 §:n mukainen selvitys. Kuten ministeriö hyvin tietää, tehon kasvattaminen ei korreloi moottoripyörän alkuperäisten jarrulaitteiden suorituskykyyn, elleivät moottoripyörän huippunopeus tai omamassa muutoksen seurauksena kasva. Käytännössä kumpikaan näistä ei yleensä virittämisen seurauksena ainakaan olennaisesti kasva.

Ylipäättään direktiivissä säädetty jarrujen suorituskykyä mittaava testi tehdään enintään nopeudesta 160 km/h. Valtaosassa markkinoilla olevista moottoripyöristä huippunopeus on huomattavasti tätä korkeampi. Jarrulaitteiden suorituskyvyn testaaminen ehdotetulla tavalla ei näin ollen tuota minkäänlaista lisäarvoa katsastusta varten. Sama koskee jousitusta – jousituksen tämäntyyppiseen testaamiseen soveltuvaa menetelmää ei ole edes käytettävissä. Teho ja jarrulaitteiden suorituskyky eivät käytännössä korreloi myöskään lisääntyneen jarrutusfrekvenssin kautta; tavallisessa liikennekäytössä jarrutustarve määräytyy tiestön mukaan, ei moottorin tehon. Tältä osin on vielä todettava, että direktiivin mukaisen häipymistestin tulokset eivät riipu testattavan moottoripyörän tehosta.

Valaisinlaitteiden muutokset

Takavalaisimen asennus sivulle on säädösehdotuksessa sallittu, mutta näkyvyyden osalta vaaditaan rekisterikilven näkyvyysvaatimusten vastaavuuden sijasta 45 asteen sivuttaissuuntaista näkyvyyttä. Käytännössä tämä vaatimus estää takavalaisimen sivukiinnityksen sellaisissa moottoripyörissä, joissa on suuntavilkut, sillä valaisinrekisterikilpiyhdistelmä olisi tämän vaatimuksen seurauksena sijoitettava joko niin, että se rajoittaa suuntavilkun näkyvyyttä, tai niin, että rekisterikilpi olisi sivuttaissuunnassa moottoripyörän ulommaisin osa. APU 2 raportissa ehdotetulla tavalla valaisin olisi käytännössä mahdollista asentaa niin, että myös suuntavilkkujen ja rekisterikilven asennusta koskevat vaatimukset täyttyvät. Tällöin takavalaisimen sivuttaissuuntainen näkyvyys käytännössä olisi valaisimen mallista riippuen välillä 35-40 astetta. Pyydämme ministeriötä harkitsemaan tältä osin APU 2 raportin ehdotuksen implementointia; ei liene kenenkään kannalta mielekästä säätää lakia, jota käytännössä ei ole mahdollista noudattaa. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta tällä muutoksella ei ole osoitettavissa kielteisiä vaikutuksia. Huomautamme vielä, että vanhemmissa moottoripyörissä takavalaisimelta edellytettiin ainoastaan 30 asteen

sivuttaissuuntaista näkyvyyttä. Tällaisia moottoripyöriä, joissa takavallo on asennettu epäsymmetrisesti, on Suomessa lainmukaisesti rekisterissä tuhansia.

Suuntavilkkujen osalta pyydämme ministeriötä harkitsemaan, olisiko ns. tangonpäävilkkujen hyväksyminen muutokatsastuksessa perusteltua sallia edellyttäen, että vilkkujen näkyvyysvaatimukset täyttyvät. Käytännössä tangonpäävilkkut näkyvät eri liikennetilanteissa erittäin hyvin edellyttäen, että ohjaustanko on riittävän leveä. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta ei tällaisissa tapauksissa ole tarpeen vaatia tangonpäävilkkujen lisäksi erillisiä takavilkkuja.

Edelleen pyydämme ministeriötä harkitsemaan, onko takavalaisimilta ja suuntavilkkuilta perusteltua edellyttää e-hyväksyntää muutokatsastuksessa. Ajoneuvohallintokeskus on suhtautunut asiaan kielteisesti perustellen kantaansa yhtäältä sillä, että valaisinlaitteiden on oltava tunnistettavissa ajoneuvokäyttöön soveltuviksi ja toisaalta sillä, että ei ole syytä luoda kaksia ajoneuvojen valaisintarvikkeiden markkinoita.

Kumpikaan perustelu ei käsityksemme mukaan ole hyväksyttävä. Ensinnäkään valaisinlaitteiden soveltuvuutta ja tunnistettavuutta ei liikenteessä arvioida hyväksyntämerkkien nojalla, vaan valaisinlaitteen havaittavissa olevien ominaisuuksien nojalla. Koska tässä mainittujen valaisinlaitteiden hyväksynnässä tutkitut ominaisuudet (väri, valoteho ja näkyvyys) ovat yksinkertaisin menetelmin tutkittavissa muutokatsastuksessa ja kenen tahansa havaittavissa, ei hyväksyntä ole tarpeellinen edellytys liikenneturvallisuuden takaamiseksi.

Toiseksi valaisinlaitteille on jo nyt voimassa olevan lainsäädännön vallitessa olemassa kahdet markkinat. Hyväksymättömiä valaisinlaitteita ei tosin saa laillisesti käyttää kuin riittävän vanhoissa ajoneuvoissa, mutta silti niitä yleisesti käytetään. Näin ollen muutokatsastusvaatimuksen keventäminen yllä esitetyin tavoin itse asiassa parantaisi liikenneturvallisuutta, koska hyväksymättömien valaisinlaitteiden laatu ja asennus olisi aina tutkittava muutokatsastuksessa. Huomautamme vielä, että esimerkiksi Iso-Britannian lainsäädännössä valaisinlaitteilta ei vaadita hyväksyntää, vaan vaatimustenmukaisuus voidaan tarkastaa katsastuksessa.

Muutokatsastusvelvollisuus

Esityksen nojalla jää epäselväksi, onko muutokatsastusvelvollisuutta tarkoitus laajentaa voimassa olevaan lainsäädäntöön nähden. Voimassa olevan lain mukaan muutokatsastusta ei vaadita mm. valaisinlaitteiden, ohjaustangon, seisontatuen, polttoainesäiliön ja taustapeilien muutoksissa. Ehdotamme pohdittavaksi, olisiko muutokatsastusvelvollisuuden aikaansaavat muutokset yksilöitävä tarkemmin.

Yksittäin valmistetut ajoneuvot

Ohjausgeometrian ja ajodynamiikan vaatimukset

Säädösehdotuksissa yksittäin valmistetuilta ajoneuvoilta ei edellytetä minkäänlaista ohjausgeometrian ja ajodynamiikan toimivuuden testaamista. APU 2 raportissa testin ehdotettiin ulottuvan myös yksittäin valmistettuihin ajoneuvoihin. Koska yksittäin valmistettu ajoneuvo voi olla myös yksityisen harrastajan itse valmistama ja kokoama, yleisen liikenneturvallisuuden näkökulmasta olisi hyödyllistä edellyttää muutokatsastusvaatimuksissa kuvattua ohjausgeometrian ja ajodynamiikan testaamista myös yksittäin valmistetuilta uusilta ajoneuvoilta. Merkittäviä lisäkustannuksia asiasta ei harrastajille seuraa, sillä testi voidaan suorittaa ajoneuvolta joka tapauksessa edellytettävän jarrutestin yhteydessä.

Yksittäin valmistetun ajoneuvon muutokatsastus

Yksittäin valmistettujen ajoneuvojen osalta olisi lisäksi syytä täsmentää, että ehdotettuja muutokatsastusvaatimuksia voidaan soveltaa myös niihin. Säädösrakenteen logiikan ja säädösten tavoitteiden näkökulmasta muutokatsastusvaatimusten rajaaminen soveltumaan vain sarjavalmisteesiin ajoneuvoihin ei ole perusteltavissa.

Eräitä muita vaatimuksia

Yksittäin valmistettujen ajoneuvojen ehdotetut vaatimukset poikkeavat eräiltä osin APU 2 raportin ehdotuksista (esimerkiksi matkustajan kädensija ja luvattoman käytön estävät laitteet), mutta liikenneturvallisuuteen tai ympäristöön liittyviä perusteita ei säädösehdotusten perusteluissa ole esitetty. Kehotamme ministeriötä harkitsemaan vielä kertaalleen, ovatko nämä poikkeukset raportin ehdotuksista liikenneturvallisuuden tai ympäristön näkökulmasta todella perusteltuja, tarpeellisia ja tavoitteisiinsa nähden oikeasuhtaisia. Myös melun osalta pyydämme ministeriötä harkitsemaan, onko yksittäin valmistettuja ajoneuvoja perusteltua kohdella eri tavoin kuin muutokatsastettavia sarjavalmisteesia ajoneuvoja.

Helsingissä 28.8.2009,

Juha Liesilinna
Puheenjohtaja
SMOTO ry

Santtu Ahonen
Puheenjohtaja
MMAF ry