

Moottoripyörien määräaikaistukselle ei ole perusteita

Santtu Ahonen

Teemu S. Lindfors

Juha Tervonen

Liikenneturvallisuus

- Moottoripyöräonnettomuuksista on saatavilla runsaasti sekä kotimaista että kansainvälistä tutkimustietoa
- Tekniset syyt ilmenevät onnettomuuksien osatekijöinä vain hyvin rajallisesti (3-5 % onnettomuuksista)
- Lähes kaikki (yli 90 %) tekniset syyt liittyvät jarrujen tai renkaiden puutteelliseen kuntoon, toisin sanoen huoltotoimenpiteiden laiminlyöntiin
- Jarrukomponenttien ja renkaiden huoltoväli vaihtelee laajasti
- Jarrujen ja renkaiden huoltoa ei voida järjestelmällisesti valvoa määräaikaikatsastuksissa, koska huoltotarve ja katsastusajankohta osuvat yksiin vain satunnaisesti

Liikenneturvallisuus

- Monissa EU-maissa on käytössä moottoripyörien määräaikaikatsastus, mutta liikenneturvallisuustilastot eivät osoita merkittävästi pienempiä onnettomuuslukuja – vrt. Komission selvitys 8 % vs. Suomi 3,1 %
 - Hylkäysprosentit ovat olennaisesti henkilöautoja pienempiä – esimerkiksi Ruotsissa 10 % vs. 30 %
 - Onnettomuuksia selittää voimakkaimmin *kuljettajien oma liikennekäyttäytyminen*
- Katsastuksilla ei saavuteta merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia Suomessa

Pakokaasupäästöt

- Moottoripyörien osuus *tieliikenteen* päästöistä Suomessa on päästölajista riippuen välillä 0,1 – 8 prosenttia – pyöräkannan uudistuessa osuus tulee pienenevään
 - Moottoripyörien osuus Suomen *kokonaispäästöistä* mitataan promilleissa
 - Teoreettinenkin päästöjen vähentämispotentiaali on erittäin pieni
- Katsastuksista ei kustannuksia vastaavaa hyötyä



- Moottoripyörän käytönaikainen melu kasvaa käytännössä vain pakoputkien muuttamisen seurauksena
- Pakoputken vaihtaminen on helppoa katsastuksen ajaksi
- Määräaikauskatsastuksissa melunvalvonnan kustannukset maksavat myös ne, jotka eivät tee muutoksia pakoputkistoon
- Melun tehokas valvonta voi perustua vain poliisin tien päällä tekemään mittaukseen, johon ei voi valmistautua ennalta
- Edellyttää sellaista lakiin säädettyä mittaustapaa raja-arvoineen, joka on poliisin todettavissa



Hyödyt vs. kustannukset

- Välitön kustannusvaikutus moottoripyörien omistajille on noin 15 miljoonaa euroa vuodessa
- Välittömät ja välilliset kustannukset ovat yhteensä arviolta 30 miljoonaa euroa vuodessa
- Tiehallinnon yksikkökustannusten mukaan arvioitu yhteiskunnallinen säästö noin 7 miljoonaa euroa vuodessa (A-Katsastuksen lausunto 16.9.2009)
- Lopputuloksena noin 30 miljoonan euron investoinnilla saavutetaan noin 7 miljoonan euron hyöty
- Katsastusten hyöty/kustannussuhde on alle 1 millä tahansa realistisella laskutavalla
- SMOTO vastustaa moottoripyörien määräaikaikatsastuksia Suomessa

Mitä sitten pitäisi tehdä?

- *Muutoskatsastusjärjestelmän* kehittäminen
- Nykyinen muutoskatsastus on pääosin papereiden katsastamista ja tietojen kirjaamista järjestelmään – ajoneuvoja ei fyysisesti juuri testata
- Ruotsin malli: kaikki laajemmin muutetut ja kokonaan itse valmistetut moottoripyörät testataan harrastajien oman organisaation toimesta (Sveriges Fordonbyggares Riksorganisation, www.sfro.com)
- Ruotsissa SFRO:n testaamalla moottoripyörillä vuodesta 1982 eteenpäin 0 kuolemaan johtanutta onnettomuutta – myös yleinen onnettomuusfrekvenssi selvästi keskiarvoa pienempi
- Ruotsissa testaus- ja katsastuskulut pienet
 - Harrastajien itsesääntely ja omavalvonta!
 - Ei estettä EU:n taholta
 - Toimii pienessä mittakaavassa jo nyt, mutta kallista ja byrokraattista