

Liikenne- ja viestintäministeriö

LAUSUNTO

27.9.2018

Lausuntopyyntö koskien luonnosta liikenne- ja viestintäministeriön mopo- ja moottoripyörästrategiasta

LVM/1553/01/2018

Suomen Motoristit esittää lausuntonaan seuraavaa:

On myönteisesti todeta, että valmisteleva ministeriö on aivan oikein todennut, että mopojen ja moottoripyörien harrastus- ja matkailukäyttö tulee jatkossakin säilymään hyvin merkittävänä. Ministeriö on todennut myös, että mopot ja moottoripyörät ovat autoihin verrattuna taloudellinen ja ympäristöystävällinen liikkumistapa ja että mopot ja moottoripyörät ovat myös verrattain pienikokoisia kulkuvälineitä, mikä lisää niiden käytön hyötyjä tiiviisti rakennetuilla alueilla, joissa liikennemäärät ovat suuria ja parkkitila rajoitettua.

Kaiken kaikkiaan moottoripyörä on ensisijaisesti henkilöautoa korvaava kulkuväline. Tämä toteutuu selvimmin kaupunkialueilla työ-, asiointi- ja muilla matkoilla. Sen ei ole todettu kilpailevan joukkoliikenteen matkustajista tai siirtävän pyöräilijöitä moottoroitujen kulkuvälineiden käyttäjiksi. Tässäkin suhteessa moottoroidut kaksipyöräiset (jatkossa M2P) ovat kestävästä kehityksestä tukevia kulkuvälineitä.

Toivottavien ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksien saamiseksi sääntelyn lisääminen ei ole oikea tie. Hallitusohjelma ydinkohtana on ollut sääntelyn purkaminen. Sitä tulee jatkaa ja se tulee kohdentaa ja ottaa myös M2P-ajoneuvoluokkiin

Huomioita luonnoksesta:

- On huomioitava, että lausunnossa käytetty LIPASTO on päästöjen tarkastelussa jossain määrin epätarkka väline. LIPASTO laskentamallin avulla ei kyetä minkään ajoneuvolajin päästöjä mallintamaan kuin karkealla tasolla.
- Mopojen ja moottoripyörien LIPASTO- laskennan korkeat HC ja CO päästöt johtuvat ennen EURO 3- vaatimuksia valmistetuista ajoneuvoista, joita pääosa M2P-kannasta on. Näiden päästöjen osuus tulee laskemaan merkittävästi nykyisten EURO 3 ja 4 ja tulevien EURO 5 päästörajojen mukaisten ajoneuvojen yleistyessä.

- Liikennekäytöstä poistettujen moottoripyörien määrän kasvaminen vuosien 2015-2017 aikana johtuu muutoksista vakuutusikäntämissä (nk. seisonta-ajan poistuminen) ja erityisesti alaa uhanneesta kevyiden ajoneuvojen verohankkeesta, joka sai harrastajat reagoimaan. Aiemmin ei ollut yksinkertaisesti tarvetta poistaa MP liikennekäytöstä vakuutusten tai muun takia.
- SMOTO:n tutkimuksen mukaan 70 % motoristeista ajaa moottoripyörällä työmatkoja, keskimäärin 1700 km vuodessa. Moottoripyörän käyttö työmatkoihin on siis varsin yleistä.
- Sähkömopojen yleistymistä rajoittaa lähinnä niiden tarjonnan vähyyks, ei esim. sähköpyöräilyn suosion kasvu, joka tulee pääosin aikuisten kautta, esim. työmatkapyöräilynä.
- Mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden tarpeet on huomioitu liikennejärjestelmän ja infrastruktuurin suunnittelussa ja toteutuksessa HUONOSTI, JOS OLLENKAAN

Kohtien 1,2, 4 ja 5 ehdotetut toimenpiteet ovat hyviä ja oikeansuuntaisia. Kohdassa 3 ympäristöä koskevat tavoitteet ovat toimimattomia ilman ohjailua verotuksen kautta.

3. Ympäristöä ja ilmastoa koskevat tavoitteet

Esitys ei sisällä toimenpiteitä sähkömopojen ja -moottoripyörien yleistymiseksi.

Päästöjen suhteen on paljonkin tehtävissä. Uusien moottoripyörien EURO 4 päästörajat, jotka tulivat käyttöön 2017, ovat hyvin lähellä autojen päästörajoja ja EURO 5 normin mukaiset niitä täysin vastaavat. EURO 5 normin on arvioitu tulevan käyttöön vuonna 2020. Tehokkain keino moottoripyörien ja mopojen CO- ja HC-päästöjen alentamiseen on ajoneuvokannan uusiutuminen EURO 4 ja EURO 5 vaatimusten mukaiseksi.

Ainoa keino tähän on verotus

- autoveron tuntuva alentaminen, jolloin kanta uusiutuu huomattavan tehokkaasti
- sähkökäyttöisten M2P-hankinnan tuntuva tukeminen verohelpotuksin
- romutuspalkkion ulottamisella koskemaan moottoripyöriä ja mopoja
 - Säilyttäen kuitenkin romutettavan ajoneuvon osien käyttämisen mahdollisuus M2P-rakenteluun ja -korjauksiin
- M2P suosiminen kaupunkiliikenteessä

Verotus

Seuraavassa on kommentoitu strategialuonnoksen verotus-perusteluita.

Autoverouudistusta koskevan hallituksen esityksen (HE 33/2015) mukaan moottoripyörien autoverotuksen porrastus moottorilavuuden mukaan heijastaa kuitenkin pitkälti moottoripyörien polttoaineenkulutusta.

Olettama on osin virheellinen. Moottoripyörän moottorin iskuilavuus korreloi polttoaineen kulutuksen ja siten CO₂-päästöjen kanssa huomattavasti kuin esim. ajoneuvon teho. EURO 4 päästörajoiden myötä uusille moottoripyörille on ollut saatavissa CO₂ päästötiedot 2017 alkaen.

Verouudistuksen yhteydessä katsottiin lisäksi, että moottoripyörien merkitys tieliikenteen kokonaispäästöjen kannalta on vähäinen, eikä vero-ohjauksen tehostamisen merkitys olisi huomattava.

Perustelu on ristiriidassa sen kanssa, että moottoripyörien päästöjä halutaan vähentää osana muuta liikennettä. Perustelu kuvastaa lähinnä lainlaatijan haluttomuutta perehtyä asiaan.

Koska moottoripyöriä hankitaan enemmän vapaa-ajan toimintaan kuin välttämättömään liikkumiseen, niiden verotasojen pitämistä korkeampana tai vähintään yhtä korkeana kuin tyyppisten henkilöautojen verotasoä pidettiin perusteltuna.

Moottoripyörien luokittelu pelkästään harrastusvälineiksi ja sen käyttäminen perusteluna niille määrätyle huomattavasti henkilöautoja korkeammalle autoverokannalle on kestämatön ja käyttäjiä aliarvioiva.

FAKTA: Moottoripyörien verotaso on erittäin korkea niiden CO₂ päästöihin nähden

SMOTO teki äskettäin tutkimuksen kuukausien 1-7/2018 Suomen eniten myytyjen 108 eri moottoripyörämallin päästötiedoista. Vertailimme saman CO₂ päästötason bensiinikäyttöisten henkilöautojen ja moottoripyörien autoveroa. Vertailu paljasti saman päästötason moottoripyörien autovero-%:n olevan keskimäärin 5,8 prosenttiyksikköä korkeampi kuin henkilöautoilla vuonna 2018 ja vero-% ero kasvaa 11,1 prosenttiyksikköön vuonna 2019 WLTP-ajosyklin mukaisten CO₂-päästölukemien mukaisten verotaulukoiden tullessa käyttöön.

Veron määrässä ero on dramaattinen: vuonna 2018 moottoripyörän autovero on keskimäärin 38 % ja vuonna 2019 113% korkeampi kuin vastaavan päästötason autolla! 20 000 € hintaisen moottoripyörän ostaja maksaa siis vuonna 2019 autoveroa pyörästään enemmän kuin 40 000 € hintaisesta vastaavan päästötason autosta. Otannan MP-kannan veroprosentti oli keskimäärin 20,9 % ja vastaavan päästötason autoilla se on 9,8 % vuonna 2019.

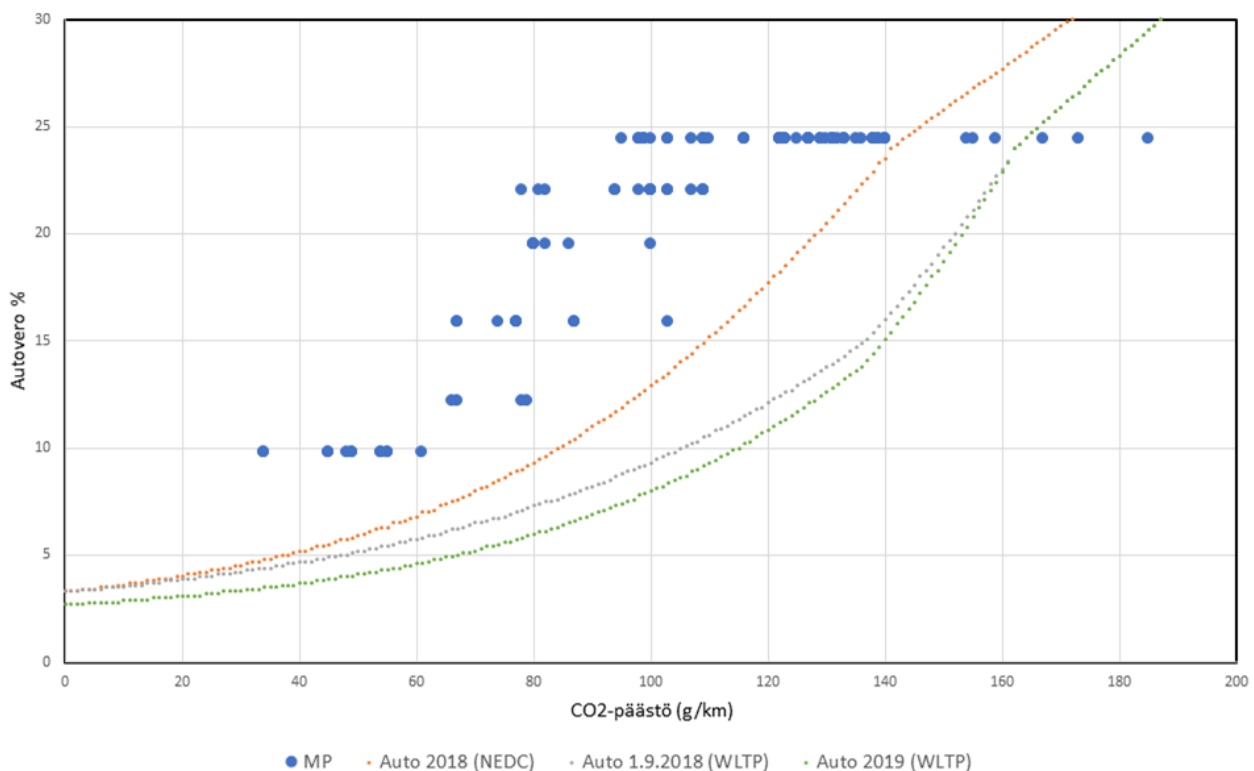
Tutkimuksen moottoripyörien keskimääräinen CO₂-päästö oli 105 g/km ja myyntimäärillä painotettu CO₂-päästö 101 g/km. 10 eniten myydyin mallin keskimääräinen CO₂-päästö oli 90 g/km.

Uusien rekisteröityjen henkilöautojen keskimääräinen CO₂-päästö oli 119 g/km vuonna 2017 ja 116 g/km kuukausina 1-6/2018. On huomioitava, että nämä autojen CO₂-päästölukemat ovat niiden todellisia päästöjä huonosti korreloivan NEDC-ajosyklin mukaisia arvoja. Syyskuussa käyttöön otetun WLTP-ajosyklin mukaiset arvot tulevat nousemaan noista tutkimuslaitosten arvioiden mukaan 15-25 %.

Moottoripyörien nykyinen WMTC-ajosykli vastaa jaksotukseltaan ja kestoltaan lähinnä autojen WLTP-ajosykliä. Eli moottoripyörien EURO 4 kulutuslukemat ovat jo lähtökohtaisesti realistisemmat kuin autojen tähän saakka.

Ainostaan muutamilla (3 % v. 2019 verotaulukoiden mukaan) tehokkailla tai painavilla moottoripyörillä on alempi autovero kuin vastaavan päästötason henkilöautolla, 97 %:lla vero-% on korkeampi. Kuvaajassa 1 on esitetty tutkimuksen moottoripyörien autovero niiden CO₂ päästöjen suhteessa. Samassa kuvaajassa on myös esitetty henkilöautojen vuoden 2018 autoverokuvaaja sekä niiden 1.9.2018 ja 1.1.2019 alkaen WLTP-ajosyklin mukaisten CO₂-päästöjen mukaiset autoverokuvaajat.

Moottoripyörän ja henkilöauton autovero % CO₂-päästöjen suhteessa



Kuvaaja 1.

On kiistatonta, että moottoripyörien verotus niiden päästöjen suhteessa on erittäin kireää henkilöautoihin verrattuna ja vuoden 2015 autoveromuutoksessa moottoripyörät on tyystin unohdettu.

Uusien moottoripyörien autovero tulee muuttua päästö pohjaiseksi ja saman tasoiseksi kuin vastaavan päästötason henkilöautoilla. Verotason alentaminen johtaisi ajoneuvokannan nopeampaan uudistumiseen, ajoneuvokannan päästöt pienenevät ja toimenpiteen kokonaisvaikutus olisi myönteinen sekä alalle, että valtion verotuloihin. Vastaava kehitys on nähty henkilöautojen verotuksessa.

Liikenneturvallisuus

Turvallisuusvaikutusten kehittäminen on laaja-alaisempi kokonaisuus. Tähän liittyviä seikkoja ovat mm. seuraavat.

- Väyläverkoston kunnossapidon kehittäminen ja laadun huomattava parantaminen sekä korjausvelan kiinnikurominen.
- Ajoneuvokannan uusiutumisen myötä niiden turvallisuusvarusteiden lisääntyminen
- Ajokorttivaatimusten ja -opetuksen sekä vapaaehtoisen ajotaitokoulutuksen kehittäminen ja vahvistaminen SMOTOn kouluttajakoulutuksen kehittämismalli mukaisesti.
- Kaupunkiliikenteen moottoripyöräistymisen edistäminen mm. bussikaistojen käytön sallimisella, ilmaisen pysäköinnin lisäämisellä, pysähtyneen autojonojen ohittamisen sallimisella (splittaus) ruuhkissa ja liikennevaloissa, jne.
- Moottoripyörien vapauttaminen tienkäyttö- ja ruuhkamaksuista.
- Liikenteen digitalisoinnissa ja automaattiliikenteen kehittämisessä tulee varmistua pikaisesti, että automaattiautojen sensorit jo heti Se-tasolla 3 ja 4 havaitsevat ja tunnistavat M2P tarkasti ja oikein.

Toteamus, että M2P - valmistajat olisivat kehittämässä itsestään ajavia pyöriä, joissa kuljettaja voisi venytellä, lienee vahvasti ennen aikainen ja on ristiriitainen ministeriön näkemyksen kanssa, jossa moottoripyörien käyttöön liittyy vahvasti ajokokemus itsessään.

On huomattava, että luonnoksessa mainitut kamera- ja sensoripohjaiset järjestelmät, joiden avulla varoitetaan moottoripyöräilijää eteen kääntyvästä autosta tai törmäysriskistä, toteuttavat luonnoksessa mainitun toiminnallisuuden vasta, kun moottoripyörät kykenevät kommunikoidaan autojen kanssa; puhutaan kytkeytyvistä tai yhteistoiminnallisista älyliikenteen järjestelmistä (connected tai cooperative ITS, C-ITS).

Näiden kehitystyötä ja ajoneuvo valmistajien sitoutumista hidastaa, että lainsäätäjät, jäsenmaat ja valmistava teollisuus eivät ole päässeet yksimielisyyteen siitä, mitä kommunikaatioteknologiaa tiedonsiirrossa käytetään: ITS G5-lyhyenkantaman vai 5G-soluverkkoon tai -suorakommunikointiin ajoneuvojen välillä ilman verkkotukea.

SMOTO tukee vahvasti C-ITS-palveluiden ja -teknologioiden tutkimusta ja kehitystä ja tarjoutuu omalta osaltaan antamaan asiantuntija-apua moottoripyöräilyn kannalta.

Kohta: **Edistetään moottoripyörille tarkoitettujen vapaaehtoisten eCall-järjestelmien kehittämistä ja kokeiluja.**

Tässä yhteydessä on korostettava, että moottoripyöräkäyttöön eivät sovellu samat laitteet ja ohjelmistot kuin autoihin. Tämä johtuu moottoripyörän täysin erilaisesta ajodynamiikasta ja hyvin vaikeasti ja varmuudella automaattisesti ja sensorien tuottamaan tietoon perustuen todettavasta onnettomuudesta.

I_HeERO-projekti on tutkinut näitä asioita, mutta riittävät tiedot projektin tuloksista ei ole suomalaisten tutkijoiden käytettävissä. Suomessa on Euroopan johtavaa eCall-osaamista ja -tutkimusta. Suomessa on eurooppalaisen 112 eCall palvelun edellyttämä hätäkeskusjärjestelmä. Näin ollen tulee Suomessa panostaa moottoripyörien eCall-järjestelmän tutkimukseen, kehittämiseen ja kokeiluihin, jotta voimme vaikuttaa tiedon ja tutkimustulosten perusteella kansainvälisiin moottoripyörävalmistajiin järjestelmän saamiseksi myös motoristien turvaksi. Tätä osaamista ja infrastruktuurin tulisi hyödyntää myös motoristien liikenneturvallisuuden parantamisessa.

Muuta

On erheellistä todeta, että M2P-huolto ja varaosien myynti ovat osana muiden ajoneuvojen huoltotoimintaa ja varaosamyyntiä. M2P-varaosia myydään M2P-liikkeiden lisäksi myös autovaraosia myyvissä ketjuissa, kuten Motonet ja Biltema, mutta M2P-huolto- ja korjaustoimintaa tekevät kyllä pääsääntöisesti ja valtaosin niihin erikoistuneet huoltoliikkeet ja korjaamot, eivät autohuoltamot tai -korjaamot.

Moottoripyörien vuokraustoimintaan liittyy paljon myönteisiä puolia, mutta myös huomattavia riskejä, sillä vuokraamoista saadaan käyttöön sellaisia moottoripyöriä, joiden ajamisesta kuljettajalla ei ole minkäänlaista tai edes riittävää kokemusta. Tällainen tilanne on omiaan lisäämään kuljettajan onnettomuusriskiä. Tilanne vastaa täysin moottoripyörän lainaamista kaverilta.

Kunnioitavasti

Marja Kuosmanen
Puheenjohtaja
Suomen Motoristit ry

Jari Kielinen
Edunvalvontajohtaja
Suomen Motoristit ry