MOOTTORIPYÖRIEN MÄÄRÄAIKAISKATSASTUS JA SIIHEN LIITTYVÄT TUTKIMUKSET

Suomen Motoristit ry (SMOTO) on vuonna 1989 perustettu suomalaisten motoristien, moottoripyöräkerhojen ja järjestöjen yhteenliittymä ja yhteistyöelin, jonka tarkoituksena on valvoa ja edistää suomalaisten motoristien etuja. SMOTOon kuuluu jäsenkerhojen kautta ja henkilöjäseninä noin 21000 motoristia. SMOTO huolehtii kaikkien suomalaisten motoristien edunvalvonnasta.

SMOTO on mukana Federation of European Motorcyclists´ Associationsin (FEMA) toiminnassa yhtenä sen jäsenjärjestönä.

Suomen Motoristit ry (SMOTO) edustaa suomalaisia moottoripyöräilijöitä. Moottoripyöräilyn asiantuntijaorganisaationa olemme tiiviisti mukana liikenneturvallisuusasioissa.

Modified Motorcycle Association of Finland ry (MMAF) on vuonna 1998 perustettu suomalainen edunvalvontajärjestö, jonka tarkoituksena on edistää moottoripyörien rakenteluharrastusta. MMAF on SMOTO:n jäsen.

Euroopan Unionin katsastusdirektiivi

Nykyinen ajoneuvojen katsastusdirektiivi tuli voimaan 20.5.2017 ja sitä alettiin soveltaa vuosi myöhemmin. Moottoripyörien (L3e-luokka) osalta velvoitteet astuivat voimaan 1.1.2022. Direktiivissä on pykälä, jonka perusteella muutamissa jäsenmaissa, mm. Suomessa, ei ole kansallisesti säädetty moottoripyörille pakollista määräaikaiskatsastusta.

Jäsenvaltiot voivat vapauttaa seuraavat niiden alueella rekisteröidyt ajoneuvot tämän direktiivin soveltamisesta:

L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvot, joiden moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm3, kun jäsenvaltio on ottanut käyttöön kaksi- tai kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevia tehokkaita vaihtoehtoisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä, ottaen erityisesti huomioon asiaan liittyvät liikenneturvallisuustilastot viimeisten viiden vuoden ajalta. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä poikkeuksista.

Direktiivissä on myös annettu Euroopan komissiolle seuraavat tehtävät:

- Komissio antaa viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2020 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista.
- Komissio antaa viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2019 Euroopan parlamentille ja neuvostolle riippumattomiin tutkimuksiin perustuvan kertomuksen kevyiden perävaunujen sekä kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen tämän direktiivin soveltamisalaan sisällyttämisen tehokkuudesta.

Suomen Motoristit ry
c/o Tmi Nurmi & OnnenLetti
Tommolantie 7
19950 Luhanka
Y-tunnus 1485223-9
www.smoto.fi

SUOMEN MOTORISTIT RY FINLAND

Komission kertomus on julkaistu 11.11.2020 ja on nimeltään:

Komission kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetun direktiivin 2014/45/EU täytäntöönpanosta

Komission tutkimus on julkaistu helmikuussa 2019 ja on nimeltään:

Study on the inclusion of light trailers and two- or three-wheel vehicles in the scope of the periodic roadworthiness testing

Euroopan komission päivitetty tiekelpoisuuspaketti ja sen valmistelu

Euroopan komissio aloitti vuonna 2021 tiekelpoisuuspaketin päivityksen, jonka osana on ajoneuvojen turvallisuus. Ajoneuvojen tiekuntoisuutta on tarkoitus valvoa määräaikaiskatsastuksilla. Tiekelpoisuuspaketin valmistelussa on ollut kuulemisia ja myös Euroopan parlamentti on sitä käsitellyt.

Euroopan parlamentin liikennevaliokunta ja myöhemmin parlamentin yleiskokous käsittelivät raporttia “Implementation report on the road safety aspects of the Roadworthiness Package”. Raportti on arviointi siitä, miten EU:n 2014 säädetty liikennekelpoisuuspaketti ”Roadworthiness Package” on otettu jäsenvaltioissa käyttöön. Parlamentti hyväksyi raportin 27.4.2021.

Euroopan komission olisi suunnitelmansa mukaan pitänyt julkaista luonnos katsastusdirektiivin päivityksestä jo vuonna 2023, mutta sitä ei ole vielä julkaistu.

Ajoneuvojen katsastus liikenneturvallisuutta lisäävänä työkaluna

Katsastuksen vaikutuksista liikenneturvallisuuteen on kiistelty ja aihetta on myös tieteellisesti tutkittu. Tutkimukset voi jaotella muutamaan eri kategoriaan sen perusteella mihin tutkimukset ovat keskittyneet:

1. Tutkimukset, joissa on analysoitu onnettomuuksiin vaikuttaneiden ja niissä osallisena olleiden teknisten vikojen määrä ja määräaikaiskatsastuksen vaikutus onnettomuuksiin.
2. Tutkimukset, joissa on analysoitu onnettomuuksiin vaikuttaneiden tai niissä osallisena olleiden teknisten vikojen määrä.
3. Tutkimukset, joissa on tilastollisten menetelmien avulla tutkittu määräaikaiskatsastuksen vaikutusta onnettomuuksiin.
4. Tutkimukset, jossa on analysoitu ajoneuvojen vikojen määrää määräaikaiskatsastuksessa.

On selvää, että tutkittaessa pelkästään ajoneuvojen vikojen määrää määräaikaiskatsastuksessa, ei se kerro vielä mitään niiden vikojen määrästä, jotka voisivat johtaa tai vaikuttaa onnettomuuden syntyyn. Ajoneuvojen vikojen määrä määräaikaiskatsastuksessa yleensä on jonkinlainen indikaattori ajoneuvojen tiekuntoisuudesta, mutta vaihtelua on runsaasti ajoneuvotyypin, ajoneuvon iän, merkin ja mallin mukaan. Tällaista dataa on kuitenkin helposti saatavissa katsastustilastoista ja tällaisia tutkimuksia löytyy runsaasti.

Yo. kategorian 3 tutkimuksia on tehty muutamia. Ko. tutkimusmenetelmän ongelmana on se, että tutkimuksen olettamukset ja lähtötiedot vaikuttavat lopputulokseen paljon.

Suomen Motoristit ry
c/o Toimistopalvelu Leino
Kalustekatu 1 C
20320 Turku
Y-tunnus 1485223-9
www.smoto.fi

Tutkimuksissa keskitytään helposti tilastollisiin menetelmiin ja niiden luotettavuuteen lähtötietojen ja johtopäätösten sijaan.

Yo. kategorian 2 tutkimuksia on julkaistu huomattavan vähän, koska ne vaativat onnettomuustilanteiden analysointia ja sen selvittämistä, mitä teknisiä vikoja ajoneuvossa onnettomuuden tapahtuessa on ollut ja mitkä niistä olivat vaikuttaneet onnettomuuden syntyyn.

Yo. kategorian 1 tutkimus vaatii onnettomuustilanteiden analysoinnin lisäksi analyysia siitä, mitä vikoja määräaikaiskatsastuksessa olisi voitu havaita.

Yo. kategorioiden 1-2 tutkimuksissa onnettomuuksiin suoraan vaikuttaneiden teknisten vikojen osuus on ollut tyypillisesti 0,2-1,3 %.

Valitettavasti aiheeseen liittyy runsaasti myös mielipiteiden vaikuttamiseen tähtäävää tutkimusta. Esimerkki siitä on EU:n rahoittama tutkimus “Study on the inclusion of light trailers and two- or three-wheel vehicles in the scope of the periodic roadworthiness testing”.

Tutkimuksessa on pelkästään tilastollisia menetelmiä käyttäen tehty johtopäätös, että mopoilijoiden onnettomuuksien väheneminen Espanjassa 18 %:lla vuosina 2007-2016 oli pelkästään katsastuksen ansiota ja että sama johtopäätös voitaisiin tehdä myös moottoripyörien osalta. Olemme huolissamme siitä, että ko. “tutkimuksen” kaltaista materiaalia ja sen kyseenalaisia johtopäätöksiä käytetään Euroopan komission ja parlamentin valmistelutyössä. Kaiken EU:n julkaiseman tutkimuksen tulisi perustua hyvän tieteellisen tutkimuksen metodeihin ja objektiiviseen tulosten tulkintaan.

Moottoripyörien tekninen kunto verrattuna muihin ajoneuvoryhmiin

Moottoripyörien tekninen kunto on keskimäärin parempi kuin muilla ajoneuvoryhmillä. Ruotsissa moottoripyörien määräaikaiskatsastuksessa havaittujen vikojen määrä on n. 30-50 % autojen vikojen määrästä.

Moottoripyörien onnettomuuksiin liittyvät yleisimmät tekniset viat ovat renkaiden kulutuspinta ja rengaspaineet.

Suomen Motoristit ry:n tutkimus moottoripyöräilijöiden onnettomuuksista 2012

Suomen Motoristit ry, SMOTO, julkaisi vuonna 2012 tutkimuksen ”Moottoripyörien määräaikaiskatsastamisen hyödyt ja kustannukset Suomessa”. Tutkimuksessa analysoitiin Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan (VALT) aineistoista vuosien 2001-2011 moottoripyöräilijöiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joita oli yhteensä 207 kpl. Aineistossa oli mainittu jokin tekninen riskitekijä 20 tapauksessa ja välitön tekninen riskitekijä 2 tapauksessa (1 %). Tarkempi tapausten analyysi paljasti kuitenkin, että kummassakaan tapauksessa tekninen riski ei ollut onnettomuuden pääasiallinen aiheuttaja.

Tekijät päätyivät käyttämään teknisten taustariskien osalta painoarvoja:

- välittömän riskin painoarvo 50 prosenttia
- taustariskien painoarvo yhteensä 50 prosenttia.

Em. painotuksilla tutkimuksessa päädyttiin siihen, että teknisten riskitekijöiden painotettu merkitys suhteessa onnettomuuden aiheutumiseen tai sen seurausten vakavuuteen oli 0,7 prosenttia.

Suomen Motoristit ry
c/o Toimistopalvelu Leino
Kalustekatu 1 C
20320 Turku
Y-tunnus 1485223-9
www.smoto.fi

Tutkimuksessa arvioitiin myös määräaikaiskatsastuksen potentiaalia onnettomuuksien vähentämisessä ja kustannuksia. Moottoripyörien katsastamisen hyötypotentiaalin arvioitiin olevan liikenneturvallisuuden osalta noin 0,7-1,4 miljoonaa euroa vuodessa. Katsastusmaksujen kustannusrasitteeksi arvioitiin 15,5-30,9 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäksi kustannuksia aiheutuisi katsastuskäynnistä (ajokustannukset ja aika) vähintään 4,3 miljoonaa euroa vuodessa. Moottoripyörien määräaikaiskatsastamisen hyöty-kustannussuhteen arvioitiin olevan Suomen olosuhteissa erittäin heikko, luokkaa 0,06.

Suomen Motoristit ry:n tutkimus moottoripyöräilijöiden onnettomuuksista 2023

SMOTO teki vuonna 2023 samalla periaatteella kuin 2012 tehdyssä tutkimuksessa analyysin Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutin aineiston pohjalta uuden tutkimuksen. Tutkimuksessa käytiin läpi Liikennevahinkojen tutkijalautakuntien raportit moottoripyöräilijöiden kuolemaan johtaneista onnettomuuksista vuosilta 2011-2021. Tutkimus on julkaistu 2024 nimellä ” Moottoripyöräilijöiden onnettomuudet tutkimus 2011-2021.

Mahdollisuudet vaikuttaa onnettomuuksiin määräaikaiskatsastuksella

Moottoripyörien määräaikaiskatsastusta perusteellaan sen liikenneturvallisuushyödyillä. Tutkimuksen perusteella nuo hyödyt ovat kyseenalaisia. Katsastuksella ei olisi pystytty pelastamaan ihmishenkiä, koska tutkimuksessa ei moottoripyörissä todettu olevan sellaisia teknisiä vikoja, jotka suoranaisesti vaikuttivat onnettomuuden syntyyn.

Kun katsoo esim. Suomen, Ruotsin ja muun Skandinavian moottoripyöräilijöiden onnettomuustilastoja, voi todeta, että riski joutua onnettomuuteen on Suomessa pienempi kuin muissa maissa, erityisesti Ruotsiin verrattuna, jossa on katsastus moottoripyörille. Katsastus ei yksittäisenä toimena paranna liikenneturvallisuutta niin, että se näkyisi onnettomuustilastoissa.

Suomessa ei ole pakollista katsastusta moottoripyörille. Nykyisen katsastusdirektiivin mukaan yli 125 cm3 moottoripyörät voidaan jäsenvaltion päätöksellä vapauttaa katsastuksesta, kun jäsenvaltio on ottanut käyttöön kaksi- tai kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevia tehokkaita vaihtoehtoisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Tämä on hyvin järkevä kirjaus ja periaate tulisi säilyttää. Katsastus ei ole ratkaisu moottoripyöräilijöiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Muilla toimenpiteillä, kuten ajokorttikoulutus, moottoripyöräilijöiden jatkokoulutus, asennekasvatus, moottoripyöräilijöiden huomioiminen infrastruktuurissa, moottoripyörien tekninen kehitys ja liikennevalvonta, olisi paljon suurempi merkitys moottoripyöräilijöiden liikenneturvallisuuden kehityksessä.

Jari Kielinen
Suomen Motoristit ry (SMOTO)

Antti Kemppainen
Suomen Motoristit ry (SMOTO) / Modified Motorcycle Association of Finland (MMAF)