



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel, 1.8.2019
C(2019) 5939 final

Limited

Ulkoministeri Pekka Haavisto
Ulkoministeriö
PL 176
00023 Valtioneuvosto
Suomi

Viite: Ilmoitus 2019/196/FIN

Luonnos valtioneuvoston asetuksiksi kevytautoista sekä ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen (423/2011), ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen (1257/1992), ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen (893/2007), ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun valtioneuvoston asetuksen (1270/2014) ja ajoneuvojen hyväksynnästä annetun valtioneuvoston asetuksen (1244/2002) muuttamisesta

Huomautusten esittäminen 9 päivänä syyskuuta 2015 annetun direktiivin (EU) 2015/1535 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti¹

Herra ministeri,

Direktiivillä (EU) 2015/1535² säädetyn ilmoitusmenettelyn puitteissa Suomen viranomaiset ilmoittivat 2 päivänä toukokuuta 2019 komissiolle ”*luonnoksen valtioneuvoston asetuksiksi kevytautoista sekä ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen (423/2011), ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston*

¹ *Limited (RAJOITETTU)*

Asiakirja on laadittu teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 9 päivänä syyskuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti. Tämä asiakirja voidaan julkaista vain Euroopan komission henkilöstöä ja sellaisia jäsenvaltioita varten, joilla on todistettu tarve kyseiselle tiedolle direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti. Koska tämä asiakirja on merkitty sanalla ”RAJOITETTU”, sitä ei saa julkaista suurelle yleisölle. Kun asiakirja lähetetään komissiossa sähköisesti, on käytettävä suojattua sähköpostiyhteyttä (SECEM). Mikäli tämä asiakirja on sellaisen henkilön hallussa, jolla ei ole edellä mainittua todistettua tiedontarvetta, hänen tulee ilmoittaa asiasta välittömästi asiakirjan laatijalle, tekijälle tai lähettäjälle ja palauttaa asiakirja suojatusti lukematta sitä. Jos näin ei toimita, kyseessä on turvallisuusrikkomus, joka voi johtaa kurinpito- tai oikeustoimeen.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535, annettu 9 päivänä syyskuuta 2015, teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä (EUVL L 241, 17.9.2015, s. 1).

asetuksen (1257/1992), ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen (893/2007), ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun valtioneuvoston asetuksen (1270/2014) ja ajoneuvojen hyväksynnästä annetun valtioneuvoston asetuksen (1244/2002) muuttamisesta” (’ilmoitusluonnos’).

Ilmoituksen viestin mukaan ilmoitusluonnoksen tarkoituksena on mukauttaa asiaankuuluva kansallinen täytäntöönpanolainsäädäntö ajoneuvolain (130/2019), tieliikennelain (132/2019) ja ajokorttilain (131/2019) muutoksiin, jotka tulevat voimaan 1 päivänä marraskuuta 2019. Näillä laeilla ajoneuvoluokan T1 alaisuuteen perustettiin uusi traktorien tyyppi, ”kevytautot”.

Näiden lakien mukaisesti, sellaisina kuin ne ovat viimeksi muutettuina vuonna 2019, ’kevytauto’ on T1-luokan ajoneuvo, joka on muutettu vuonna 2015 tai sen jälkeen käyttöön otetusta M1-luokan ajoneuvosta eli henkilöautosta. Kevytauton suurin rakenteellinen nopeus on rajoitettu 60 kilometriin tunnissa, ja sen omamassa ajokuntoisena on enintään 1 500 kilogrammaa, tai enintään 1 800 kilogrammaa, jos ajoneuvon käyttövoimana on yksinomaan sähkö. Ajokorttilain mukaan kevytautoa saa ajaa AM-luokan ajokortilla. AM-luokan ajokortin saamisen vähimmäisikä on 15 vuotta.

Ilmoitusluonnosta tarkasteltuaan komissio on päätenyt esittämään seuraavat huomautukset:

Aluksi komissio haluaa muistuttaa seuraavasta EU:n lainsäädännöstä, jota sovelletaan kyseisten ajoneuvojen ajamiseen oikeuttavaan ajokorttiluokkaan:

- 20 päivänä joulukuuta 2006 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY³.

Direktiivissä säädetään ajokorttiluokista ja ajo-oikeuden vähimmäisikärajasta. Tässä yhteydessä siinä määritellään käsitteet ’moottoriajoneuvo’ ja ’maatalous- tai metsätraktori’.

Komissio huomauttaa, että ilmoitusluonnos sisältää seikkoja, joita on tarkasteltava sovellettavan EU:n lainsäädännön kannalta.

Ensinnäkin, niiden ajoneuvojen osalta, jotka kuuluvat direktiivin 2006/126/EY soveltamisalaan ja joiden kuljettajalta edellytetään direktiivin 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti myönnettyä ajokorttia, 4 artiklan 4 kohdassa annetaan seuraavat määritelmät:

”— ’moottoriajoneuvolla’ tarkoitetaan kaikkia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joita käytetään tavanomaisesti matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettävien ajoneuvojen vetämiseen tiellä. Tähän käsitteeseen sisältyvät johdinautot eli sellaiset sähköjohtimeen kytketyt ajoneuvot, jotka eivät kulje kiskoilla. Siihen eivät sisälly maatalous- tai metsätraktorit;

— ’maatalous- tai metsätraktorilla’ tarkoitetaan kaikkia pyörillä tai kiskoilla liikkuvia, vähintään kaksiakselisia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joiden pääasiallinen tarkoitus perustuu niiden vetovoimaan ja jotka on tarkoitettu erityisesti vetämään, työntämään, kuljettamaan tai käyttämään tiettyjä työkaluja, koneita tai perävaunuja, joita käytetään maa- tai metsätaloustöissä ja joita vain toissijaisesti käytetään matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettyjen ajoneuvojen vetämiseen tiellä.”

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokorteista (uudelleenlaadittu teksti) (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18).

Nämä määritelmät ovat merkityksellisiä ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY soveltamisen kannalta. Asetuksessa (EU) N:o 167/2013⁴ määritetyt maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen määritelmät ja luokat eivät ole sinällään merkityksellisiä tässä yhteydessä, koska direktiivissä itsessään ei ole vastaavia viittauksia asetukseen (EU) N:o 167/2013.

Näin ollen voidaan todeta, että tapa, jolla ajoneuvo luokitellaan asetuksen (EU) N:o 167/2013 mukaista tyyppi hyväksyntää varten, ei ole sinällään merkityksellinen 4 artiklan 4 kohdan toisessa luetelmakohdassa annetun maatalous- tai metsätraktorin määritelmän kannalta.

Direktiivin 2006/126/EY 4 artiklan 4 kohdan ensimmäisen luetelmakohdan viimeisessä virkkeessä säädetty direktiivin 2006/126/EY soveltamisesta poikkeaminen koskee ”maatalous- tai metsätraktoreita”, ei vain traktoreita hyvin yleisessä merkityksessä. Tätä seikkaa korostetaan 4 artiklan 4 kohdan toisessa luetelmakohdassa annetussa maatalous- tai metsätraktorin laajennetussa määritelmässä, johon sisältyy ehto siitä, että traktori on tarkoitettu erityisesti vetämään, työntämään, kuljettamaan tai käyttämään tiettyjä työkaluja, koneita tai perävaunuja, ”*joita käytetään maa- tai metsätaloustöissä*”.

Lisäksi direktiivin 4 artiklan 4 kohdan toisen luetelmakohdan määritelmän mukaan maatalous- tai metsätraktoreiden käyttö matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä on vain toissijainen kyseisten traktorien käyttötarkoitus, kun taas ilmoitusluonnoksessa kaavaillut kevytautot on tarkoitettu pääasiallisesti matkustajien kuljettamiseen.

Edellä mainitusta johtuu, että vaikka kyseisille kevytautoille myönnettäisiin Suomessa kansallinen hyväksyntä traktoriluokassa T1, ne eivät olisi direktiivin 2006/126/EY 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitettun ”*maatalous- tai metsätraktorin*” määritelmän mukaisia. Tämän vuoksi ne kuuluisivat direktiivissä 2006/126/EY määriteltyihin ”*moottoriajoneuvoihin*”, ja siten tätä luokkaa koskevien direktiivin sääntöjen soveltamisen piiriin.

Kyseisessä direktiivissä olevan traktoreiden määritelmän mukaisesti matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tiellä on traktoreiden toissijainen käyttötarkoitus, kun taas ilmoitusluonnoksessa kaavaillut kevytautot on tarkoitettu ensisijaisesti matkustajien kuljettamiseen.

Lisäksi direktiivin 2006/126/EY 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti AM-luokan ajokortti antaa oikeuden ajaa direktiivin 2002/24/EY 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa määriteltyjä kevyitä nelipyöriä, joihin viitataan nyt 15 päivänä tammikuuta 2013 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 168/2013⁵ luokan L6e ajoneuvoina [vrt. erityisesti 2 artiklan 1 kohta yhdessä liitteen I ja 4 artiklan 2 kohdan f alakohdan kanssa].

Asetuksen (EU) N:o 168/2013 liitteessä I (Ajoneuvoluokitus) esitetyt kevyiden nelipyörien (luokka L6e) ”*Yhteiset luokitusperusteet*” ovat seuraavat:

”(4) *neljä pyörää ja käyttövoima 4 artiklan 3 kohdassa olevan luettelon mukaisesti*

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 167/2013, annettu 5 päivänä helmikuuta 2013, maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 1).

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (5) ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus ≤ 45 km/h
- (6) ajokuntoinen massa ≤ 425 kg ja
- (7) sylinteritilavuus ≤ 50 cm³, jos ajoneuvon käyttövoimajärjestelyyn kuuluu otto-tyyppinen polttomoottori, tai sylinteritilavuus ≤ 500 cm³, jos ajoneuvon käyttövoimajärjestelyyn kuuluu diesel-tyyppinen polttomoottori
- (8) varustettu enintään kahdella istuinpaikalla, kuljettajan istuinpaikka mukaan luettuna [––]”.

Edellä mainittujen asetuksen (EU) N:o 168/2013 säännöksen johdosta Suomen lainsäädännössä ja ilmoitusluonnoksessa määritellyt kevytautot eivät ole kyseisessä asetuksessa säädettyjen ”kevyiden nelipyörien” (luokka L6e) yhteisten luokitusperusteiden mukaisia muun muassa massan, sylinteritilavuuden, istuinpaikkojen määrän ja tehon osalta.

Suomen lainsäädännössä ja ilmoitusluonnoksessa määritellyt kevytautot ylittävät kevyiden nelipyörien suurimman sallitun nopeuden 15 kilometrillä tunnissa (korotettu 45:stä 60 kilometriin tunnissa), ja niiden paino ja sylinteritilavuus saattavat olla helposti kolminkertaiset kyseisiin nelipyöriin verrattuna. Kevytautoissa voi myös olla tilaa viidelle henkilölle kevyille nelipyörille sallittujen vain kahden istuinpaikan sijaan, ja niillä saisi jopa vetää peräkärä.

Näin ollen on selvää, että direktiivin 2006/126/EY 4 artiklan 2 kohdan johdosta AM-luokan ajokortin haltijaa ei saada oikeutta ajamaan Suomen ajoneuvolaissa, tieliikennelaissa ja ajokorttilaissa tarkoitettua kevytautoa, jolla on kansallinen hyväksyntä traktoreita koskevan luokan T1 mukaisesti.

Kansallisen ajokorttiluokan luominen on myös direktiivin 2006/126/EY 1 artiklan säännösten vastaista. Artiklan mukaisesti jäsenvaltiot saavat ottaa käyttöön ainoastaan sellaisia kansallisia ajokortteja, jotka ovat direktiivin säännösten mukaisia. AM-luokan kansallinen ajokortti, joka oikeuttaa haltijan ajamaan kyseisiä kevytautoja, ei etenkään olisi yhdenmukaisia ajokorttiluokkia ja ajo-oikeuden vähimmäisikärajaa koskevien direktiivin 2006/126/EY säännösten mukainen.

Edellä mainittujen säännösten mukaisesti ilmoitusluonnoksessa kaavailtu kevytauto on moottoriajoneuvo, joka ei sisälly niihin ajoneuvoluokkiin, joihin kuuluvien ajoneuvojen ajo-oikeus AM-luokan ajokortin haltijoilla on. Tästä huolimatta ilmoitusluonnoksen seuraavilla säännöksillä:

- ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen 6 §, 22 § ja 29 §;
- ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:n 10 momentti ja 6 momentin toinen alamomentti, 16 §:n 2 momentti, 17 §, 34 §, 39a §, 45 § ja 51a §:n 4 momentti;
- ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen 13 §:n 1 momentti, 21 §, 22 §, 25 § ja 27 §;
- ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen 8 §, 9 § ja 10 §;
- ajoneuvojen hyväksynnästä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen 26 §;

- liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:n ensimmäinen momentti ja 3 §:n 4 luetelmakohta,

kevytautot sisällytetään Suomen täytäntöönpanolainsäädäntöön AM-luokan ajoneuvoina (luokan T1 alainen kansallinen traktoreita koskeva luokka), joita kyseisen luokan ajokortin haltijat saavat ajaa Suomessa.

Ilmoitusluonnos herättää myös huolta tieturvallisuuden parantamisen osalta. Tieturvallisuuden parantaminen on yksi direktiivin 2006/126/EY päätavoitteista. Jos 15-vuotiaat nuoret, joilla on AM-luokan ajokortti, ajavat kyseisenlaisia kevytautoja, tästä saattaa seurata vakavia turvallisuusongelmia haavoittuvassa asemassa oleville tienkäyttäjille, joita ovat esimerkiksi pienet lapset, jalankulkijat, pyöräilijät ja eläimet. Kevytautojen massa on huomattava, jopa puolitoista tonnia. Niissä on tehokas moottori, niissä voi olla viisi matkustajaa, kuljettaja mukaan luettuna, ja niillä saisi jopa vetää peräkärriä. Kaikki nämä seikat yhdessä voivat merkittävästi heikentää tieturvallisuutta, vaikka kevytautojen nopeus rajoitetaan 60 kilometriin tunnissa – mikä on ajoneuvojen painoon ja tehoon nähden suhteellisen suuri nopeus – kun niitä ajaa ikäryhmä (15–17-vuotiaat nuoret), johon kuuluvat henkilöt eivät välttämättä ole vielä riittävän kypsiä ja ottavat todennäköisemmin riskejä. Lisähuolta aiheuttaa se, että kevytautojen nopeuden rajoittaminen toteutetaan elektronisella laitteella, joka saattaa olla altis luvattomalle käsittelylle, eikä merkittävillä mekaanisilla muunnoksilla, joita on vaikeaa poistaa.

Suorituskyky, turvallisuusvaatimukset ja luvattoman käsittelyn estävät toimenpiteet, joista säädetään asiaankuuluvissa tyyppihyväksyntää koskevissa EU:n säädöksissä, on määritetty erikseen kullekin ajoneuvotyyppille. Esimerkiksi asetuksen (EU) N:o 168/2013 liitteessä I asetettujen vaatimusten mukaisesti mopoautojen suurin teho on rajoitettu turvallisuusyistä kuuteen kilowattiin. Tämän huomioiden komissio kiinnittää huomiota joihinkin turvallisuus- ja ympäristöongelmiin, joita ehdotetusta muuntamisesta saattaisi aiheutua. M1-ajoneuvojen vääntömomentti on huomattavasti suurempi, mikä saattaa aiheuttaa turvallisuusongelmia, jos sitä ei mukauteta muunnetuille kevytautoille sopivaksi. Nopeudenrajoittimen luvatonta käsittelyä koskevaa riskiä, jolloin ”traktorilla” pystyttäisiin lopulta ajamaan suurella nopeudella, ei myöskään voida sulkea pois. Itse asiassa ehdotettu ratkaisu, jossa autoon (M1) asennettaisiin nopeudenrajoitin, merkitsisi, että muunnetun ajoneuvon nopeus olisi rajoitettu nopeuteen, jolla sitä ei ole suunniteltu ajettavaksi koko sen käyttöajan ajan. Tämä aiheuttaa epävarmuutta ajoneuvojen päästöistä sekä muunnettujen dieselautojen pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmän tehokkuudesta.

Koska säädösluonnosta koskevassa ilmoituksessa todetaan selvästi, että ilmoitusluonnoksen tarkoituksena on löytää vaihtoehto tietyille asetuksessa (EU) N:o 168/2013 tarkoitetuille ajoneuvoryhmille (eli L1e-B-mopoille ja L6e-B-mopoautoille) uuden ajoneuvoluokan avulla hyväksymällä yksittäisiä ajoneuvoja, komissio on myös huolissaan mahdollisesta EU:n luokituksen mukaisen L-luokan ajoneuvojen markkinoiden vääristymisestä. Näiden ajoneuvojen valmistajat, jotka ovat pääasiassa eurooppalaisia, joutuisivat epäedulliseen asemaan EU:n markkinoilla muihin L-luokan ajoneuvoihin verrattuna.

On tärkeää muistuttaa, että komissio esitti 26 päivänä syyskuuta 2018 direktiivin (EU) 2015/1535 5 artiklan 2 momentin nojalla ilmoitusta 2018/289/FIN koskevat huomautukset, jotka vastaavat luonteeltaan tässä esitettyjä huomautuksia. Ilmoitetut kevytautoja koskevat luonnokset on hyväksytty muutoksiksi ajoneuvolakiin (130/2019), tieliikennelakiin (132/2019) ja ajokorttilakiin (131/2019) ilman, että edellä mainittuja huomautuksia on otettu huomioon. Näin ollen on erittäin tärkeää muistuttaa, että näiden

huomautusten sisältö koskee myös kyseisiä lakimuutoksia, jotka eivät myöskään ole direktiivin 2006/126/EY mukaisia samojen perusteiden vuoksi.

Edellä mainituista syistä ilmoitusluonnoksen ei katsota olevan direktiivin 2006/126/EY mukainen. Direktiivissä säädetään, että ilmoitusluonnoksessa kaavailut kevytautot ovat direktiivin soveltamisalaan kuuluvia moottoriajoneuvoja, eikä AM-luokan ajokortin haltijoilla ole niitä koskevaa ajo-oikeutta.

Komissio pyytää Suomen viranomaisia ottamaan huomioon edellä esitetyt huomautukset.

Kunnioittaen,

komission puolesta

Timo Pesonen
Pääjohtaja

Sisämarkkinoiden, teollisuuden,
yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan
pääosasto

OIKEAKSI TODISTETTU JÄLJENNÖS
Pääsihteerin puolesta

Jordi AYET PUIGARNAU
kirjaamon johtaja
EUROOPAN KOMISSIO