

18.9.2020

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kevytautoja koskevien lakien kumoamisesta  
(HE 128/2020 vp)**

Esityksessä ehdotetaan, että kevytautoja koskevat lait kumotaan. Laki tulisi voimaan 1.11.2020, jotta kevytautoja koskeva lainsäädäntö ei ehdi tulla voimaan.

Kevytautoja koskevien lakien kumoamista ehdotetaan, koska kansallinen lainsäädäntö on komission näkökulmasta ristiriidassa EU-lainsäädännön kanssa eikä lain muuttaminen ole mahdollista ilman EU:n suostumusta ajokorttidirektiivistä poikkeamiseen.

**Lain voimaantulon lykkäminen ja ratkaisun etsiminen**

Kevytautoja koskevan lainsäädännön voimaantuloa lykättiin vuodella eduskunnan 16.10.2019 tekemällä päätöksellä. Tuolloin liikenne- ja viestintäministeriön edellytettiin ryhtyvän kaikkiin tarvittaviin toimiin ratkaisujen löytämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössään edellyttämät keskustelut komission liikenteen pääosaston kanssa välittömästi lakien lykkäämisen jälkeen. Tarkoituksena oli löytää tapa, jolla kevytautojen käyttöönotto Suomessa voitaisiin sallia. Neuvotteluja varten järjestettiin useita tapaamisia, video- ja puhelinkokouksia sekä poliittisella tasolla että virkamiestasolla.

Jo alkuvaiheessa kävi selväksi, että kansalliseen lainsäädäntöön tehtävät muutokset eivät riittäisi vaan toteutus kilpistyisi aina viimeistään ajokorttidirektiiviin (2006/126/EY), jonka mukaan kevytautoiksi Suomessa katsottavat ajoneuvot olisi katsottava henkilöautoiksi, joiden kuljettamisen vähimmäisikäraja on 17 vuotta.

**Poikkeuksen hakeminen ajokorttidirektiivin soveltamisalasta**

Komission liikenneosaston virkamiehet ehdottivat, että Suomi selvittäisi poikkeuksen hakemista ajokorttidirektiivin soveltamisalasta siten, että kevytautoja koskevasta ajo-oikeudesta voitaisiin säätää kansallisesti.

Komission kanssa keskusteltiin lähtökohtaisesti mallista, jossa kevytauton kuljettamiseen vaadittavalle rajoitetulle ajokortille säädettäisiin kansallisesti pitkälti samat opetus- ja tutkintovaatimukset kuin tavallisen henkilöauton kuljettamiseen vaadittavalle B-ajokortille, ja henkilö voisi käytännössä vaihtaa kevytauton kuljettamiseen myönnetyn rajoitetun ajokorttinsa oikeaksi B-ajokortiksi pienin lisäopetusvaatimuksin ja ilman olennaisia

Id Versionumero

lisäkustannuksia täyttäessään B-ajokortille asetetut ikävaatimukset. Ajokorttidirektiivin soveltamisen välttämisen mahdollistamiseksi tässä mallissa olisi ollut kyseessä erillinen, eri nimellä kutsuttava kansallinen ajokorttiluokka.

Liikenne- ja viestintäministeriö toimitti välittömästi ehdotuksen jälkeen esityksen muutoksista lainsäädäntöön. Suomen ehdotuksissa tuotiin esille myös lainsäädännön liikenneturvallisuutta parantavia elementtejä, joiden oli tarkoitus edesauttaa poikkeuksen saamista. Ehdotuksiin kuului mm. kevytauton korkeimman sallitun ajonopeuden sekä korkeimman sallitun omamassan laskeminen.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä oli valmius hakea poikkeusta jo helmimaaliskuussa 2020, mutta komissio ilmoitti haluavansa käydä vielä sisäisiä neuvotteluja asiasta. Tämän jälkeen keskusteluja hidasti koronaviruksen aiheuttaman pandemian lisäämä työmäärä. Heinäkuussa 2020 kävi lopulta ilmi, että komission oikeuspalvelu oli jyrkästi ehdotusta vastaan eikä komissio sen vuoksi tulisi antamaan soveltamisalan poikkeusta.

### Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Lakien muuttaminen perustuen ajokorttidirektiivin soveltamisalaa koskevaan poikkeukseen ei ole mahdollista, sillä komissio ei ole suostunut myöntämään poikkeusta. Muita vaihtoehtoja lakien muuttamiselle ei komission kanssa käydyissä keskusteluissa ole löytynyt.

Lakien kumoamatta jättäminen aiheuttaisi tilanteen, jossa Suomen lainsäädäntö on ristiriidassa EU:n lainsäädännön kanssa, mikä johtaisi suurella todennäköisyydellä rikkomusmenettelyyn. Tämän tuloksena Suomi todennäköisesti saisi kehotuksen noudattaa EU-lainsäädäntöä ja siten ainoa riskitön vaihtoehto olisi kumota lainsäädäntö. Ellei tätä tehtäisi, komissio voisi saattaa asian Euroopan unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi ja tuomioistuin määräisi suomelle asiassa toteutettavat toimenpiteet ja myöhemmissä käsittelyvaiheissa myös mahdollisen sakon. Lisäksi kumoamatta jättäminen aiheuttaisi merkittävää epävarmuutta niin kevytautojen käyttäjille kuin myös kevytautoja ja niiden varusteita myyville yrityksille, jotka odottaisivat mitä komissio tai Euroopan tuomioistuin asiasta lausuisi.

Lakien voimaantulon lykkääminen, ottaen huomioon oikeuskanslerin kannanotto vuodelta 2019, olisi perusteltu vaihtoehto vain, jos olisi olemassa realistisia mahdollisuuksia sille, että ongelma voidaan EU:n lainsäädännön uudistamisen yhteydessä ratkaista. Ottaen huomioon, että ajokorttidirektiivin uudistamistyö on vasta lähdössä käyntiin, työ vie useamman vuoden ja kevytautoja koskevaa lainsäädäntöä tulisi joka tapauksessa muuttaa, ei lakien lykkääminen ole toimiva vaihtoehto.

### Esityksen vaikutukset

Kevytautoja koskevan lainsäädännön kumoaminen tässä vaiheessa ei vaikuttaisi nykytilaan liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden ja päästöjen tai nuorten liikkumisen kannalta. Kevytautojen käyttöönoton

vaikutukset, joita on kuvattu tarkemmin hallituksen esityksessä HE 173/2018 vp, jäisivät toteutumatta. Esityksellä ei arvioida olevan valtionaloudellisia vaikutuksia.

Kumoamisella voi olla vähäisiä vaikutuksia yksityishenkilöille, jotka ovat jo valmistautuneet kevytautojen käyttöönottoon esimerkiksi hankkimalla kevytautoiksi todennäköisesti soveltuvia henkilöautoja tai kevytauton kuljettamiseen oikeuttavia ajokortteja. Koska kevytautoja koskeva lainsäädäntö ei ole ehtinyt tulla voimaan, eikä tarvittavia alemman asteisia säännöksiä ja määräyksiä ole annettu, henkilöautoja ei ole voitu vielä muuttaa kevytautoiksi, joten vaikutukset näiltä osin jäävät vähäisiksi.

Kumoamisella voi olla vaikutuksia sellaisiin yrityksiin, jotka ovat varautuneet kevytautoja koskevan lainsäädännön voimaantuloon. Näitä yrityksiä ovat muun muassa varusteita sekä ajoneuvoja maahantuovat yritykset. Henkilöautoja ei ole vielä voitu muuttaa kevytautoiksi, koska tarkempia teknisiä vaatimuksia ei ole annettu. On kuitenkin mahdollista, että osa yrityksistä on varautunut lain voimaantuloon näiden alempiasteisten säännösten ja määräysten luonnosten perusteella.

Vaikutukset sekä yksityishenkilöille että yrityksille ovat kuitenkin jo suurelta osin toteutuneet kevytautoja koskevien lakien voimassaolon lykkäytymisen myötä.

Lakien kumoaminen aiheuttaisi vain vähäisiä vaikutuksia viranomaistoimintaan. Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmiin on tehty jo joitain muutoksia kevytautojen käyttöönottoa varten, mutta näiden muutosten peruuttaminen ei aiheuttaisi erityisiä kustannuksia.

## Ajokorttidirektiivin uudistaminen

Aktiivinen yhteydenpito ja ennakkovaikuttaminen komission suuntaan jatkuu ajokorttidirektiivin mahdollisen uudistamisprosessin aikana. Komission julkinen kuuleminen ajokorttidirektiivistä on tarkoitus avata vielä syksyn 2020 aikana. Euroopan unionin lainsäädäntöehdotus annetaan mahdollisesti alkuvuodesta 2021. Suomella on hyvät edellytykset tarjota direktiivin uudistamiseksi komissiolle konkreettisia ehdotuksia ja ratkaisuja, joilla voidaan edistää nuorten kuljettajien turvallista liikkumista.