

U 48/2020 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 muuttamisesta

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 7 päivänä syyskuuta 2020 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 muuttamisesta sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 24 päivänä syyskuuta 2020

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Erityisasiantuntija Emma Särkkä

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMI-
NISTERIÖ

MUISTIO

EU/2020/1349

24.9.2020

KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI KAKSI- JA KOLMIPYÖRÄISTEN AJONEUVOJEN JA NELIPYÖRIEN HYVÄKSYNNÄSTÄ JA MARKKINAVALVONNASTA ANNETUN EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEN (EU) N:O 168/2013 MUUTTAMISESTA (COM(2020) 491 FINAL)

1 Ehdotuksen tavoitteet ja tausta

Komissio on 7.9.2020 antanut ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 (jäljempänä *L-luokan ajoneuvojen puiteasetus*) muuttamisesta (COM(2020) 491 final).

Muutosasetus koskee L-luokan ajoneuvoja eli kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja (esim. mopo, moottoripyörä) ja nelipyöriä (esim. maantiemönkijä, maastomönkijä, mopopuoli) sekä niihin covid-19-pandemian johdosta sovellettavaa sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevaa poikkeussääntelyä. Ehdotettu muutosasetus tulisi voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Komissio toteaa ehdotuksessaan, että covid-19-pandemia on aiheuttanut suuria häiriöitä ajoneuvoteollisuudelle yhtäältä toimitusketjujen häiriöiden ja toisaalta kysynnän merkittävän laskun vuoksi. L-luokan ajoneuvojen myynti laski keväällä EU-tasolla pahimmillaan 98 prosenttia eikä myynti ole täysin elpynyt kevään jälkeenkään. Varastossa olevien L-luokan ajoneuvojen määrä on tästä johtuen merkittävästi tavanomaista korkeampi.

L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen mukaan uusi Euro 5 –päästötaso tulee pakolliseksi uusille L-luokan ajoneuvoille 1.1.2021. Tämän jälkeen muita kuin Euro 5 –tason vaatimukset täyttäviä L-luokan ajoneuvoja ei saa asettaa saataville EU:n markkinoilla.

Koska varastossa olevia L-luokan ajoneuvoja on huomattavasti normaalia enemmän, voidaan komission mukaan pitää todennäköisenä, että kaikkia varastossa olevia Euro 4 –päästötason L-luokan ajoneuvoja ei saada myytyä ennen vuoden loppua.

Jos uusi ajoneuvo ei enää täytä hyväksyttyyn ajoneuvotyyppiin sovellettavia uusia vaatimuksia, kuten Euro 5 –päästötason vaatimukset, sen EU-tyyppihyväksynnän voimassaolo päättyy. Tällaisia sarjan viimeisiä ajoneuvoja voidaan myydä, rekisteröidä ja ottaa käyttöön ainoastaan tiettyjen kiintiöiden asettamissa rajoissa. L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen mukaan sarjan viimeisiä ajoneuvoja voi olla enintään 10 prosenttia kahden edellisen vuoden aikana rekisteröityjen ajoneuvojen määrästä tai enemmän kuin 100 ajoneuvoa jäsenvaltiota kohti sen mukaan, kumpi määrä on suurempi.

Poikkeustilanteen vuoksi kiintiöiden suuruus ei todennäköisesti tule riittämään kaikille varastoon jääville L-luokan ajoneuvoille. Tästä johtuen komissio ehdottaa, että sääntelyä muutetaan siten, että varastoon jääneitä Euro 4 –päästötason L-luokan ajoneuvoja voitaisiin myydä kiintiöitä suurempia määriä vuonna 2021.

Komission mukaan ehdotus ei lisäisi päästöjä, sillä poikkeussäätely koskisi ainoastaan sellaisia L-luokan ajoneuvoja, jotka on valmistettu jo keväällä 2020. Ehdotuksen ansiosta sellaisia ajoneuvoja ei myöskään tarvitsisi turhaan romuttaa, jotka olisi normaalioloissa pystytty asettamaan saataville markkinoilla. Ehdotuksella ei siirrettäisi Euro 5 –päästötason voimaantuloa, vaan Euro 5 –päästötaso tulisi aiemmin säädettyllä tavalla pakolliseksi uusille L-luokan ajoneuvoille 1.1.2021.

2 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Ehdotuksessa lisättäisiin L-luokan ajoneuvojen puiteasetukseen uusi 44a artikla. Sen mukaan sellaisia L-luokan ajoneuvoja, joiden EU-tyyppihyväksynnän voimassaolo on päättynyt 1.1.2021, voitaisiin ottaa käyttöön sarjan viimeisinä ajoneuvoina vuoden 2021 loppuun saakka. Näiden ajoneuvojen määrä voisi olla enintään niiden 15.3.2020 varastossa olleiden ajoneuvojen määrä, joiden EU-tyyppihyväksynnän voimassaolo päättyy 1.1.2021.

Valmistajan olisi tehtävä hakemus kansalliselle viranomaiselle, jos se haluaisi soveltaa ehdotuksen mukaista poikkeusta. Valmistajan tulisi ilmoittaa niiden ajoneuvojen määrä, joihin poikkeusta sovellettaisiin.

Kansallisen viranomaisen olisi kuukauden kuluessa päätettävä, hyväksyykö se hakemuksen ja missä laajuudessa. Valmistajan tulisi tehdä poikkeusta koskeva merkintä vaatimustenmukaisuustodistukseen.

3 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteeseen

Ehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 114 artikla, jolla varmistetaan sisämarkkinoiden toiminta. Ehdotus hyväksytään tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Komission mukaan ehdotus on Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 5 artiklan 4 kohdassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukainen. Periaatteen mukaan unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen Euroopan unionin perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi.

SEU 5 artiklan 3 kohdan mukainen toissijaisuusperiaate soveltuu vain unionin ja jäsenvaltioiden jaetun toimivallan alalla. Ehdotus koskee tällaista alaa. Komission mukaan ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen, koska sen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin. Euroopan unionin toimet ovat tarpeen siksi, että rajojen syntyminen sisämarkkinoille ajoneuvoteollisuudessa voidaan välttää. Tämä edellyttää tyyppihyväksyntöjen ja ajoneuvoteknisten vaatimusten harmonisointia EU-tasolla.

Valtioneuvosto katsoo, että asetusehdotus on toissijaisuusperiaatteen ja suhteellisuusperiaatteen mukainen.

4 Ehdotuksen vaikutukset lainsäädäntöön ja viranomaisten toimintaan

Asetus olisi jäsenvaltioissa suoraan sovellettava eikä se edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Liikenne- ja viestintävirasto toimisi kansallisena viranomaisena, joka käsittelee 44a artiklan mukaiset hakemukset. Hakemusten käsittely lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää jonkin verran, mutta tarkkaa arviota lisääntyneestä työmäärästä ei ole tässä vaiheessa mahdollista muodostaa. Todennäköisesti työmäärä ei kuitenkaan kasvaisi kohtuuttoman suureksi.

5 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksella arvioidaan olevan myönteisiä taloudellisia vaikutuksia ajoneuvoteollisuudelle ja muille alan toimijoille EU-alueella, sillä varastoon jääviä Euro 4 –päästötason L-luokan ajoneuvoja voitaisiin asettaa saataville markkinoilla normaalia enemmän sarjan viimeisinä ajoneuvoina. Suomessa vaikutukset eivät kuitenkaan olisi niin suuria, koska Suomessa kevään rajoitustoimet jäivät muuta Eurooppaa lievemiksi eikä myyntimäärissä ollut vastaavaa pudotusta. Suomessa mopojen ja moottoripyörien ensirekisteröinneissä oli pikemminkin hienoista kasvua aikavälillä tammikuu-elokuu 2020 vuosien 2019 ja 2018 vastaaviin aikaväleihin verrattuna.¹

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia Liikenne- ja viestintäviraston määrärahatarpeisiin.

6 Ympäristövaikutukset

Ehdotuksella ei olisi merkittäviä ympäristövaikutuksia, sillä se koskee ainoastaan sellaisia ajoneuvoja, jotka on valmistettu jo keväällä 2020 ja joiden EU-tyyppihyväksynnän voimassaolo on päättynyt 1.1.2021. Poikkeussääntelyn soveltamisala olisi siten rajallinen. Ehdotuksella ei myöskään siirrettäisi Euro 5 –päästötason voimaantuloa, vaan Euro 5 –päästö tulos aiemmin säädetyllä tavalla pakolliseksi uusille L-luokan ajoneuvoille 1.1.2021.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta tieliikennettä koskeissa asioissa.

8 Ehdotuksen kansallinen käsittely ja käsittely Euroopan unionissa

Neuvostossa ehdotuksen käsittelystä vastaa teknisen yhdenmukaistamisen työryhmä (moottoriajoneuvot). Euroopan parlamentin käsittelyaikataulusta ei ole vielä tarkempaa tietoa.

Valtioneuvoston U-kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. U-kirjeluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean alaisen EU-liikennejaoston (EU 22) ja EU-kilpailukykyjaoston (EU 8) kirjallisessa menettelyssä 17.–21.9.2020. U-kirjeluonnos lähetettiin lisäksi kommentoitavaksi Liikenne- ja viestintäviraston sidosryhmäjakelulle. Kenelläkään ei ollut luonnoksesta huomautettavaa.

9 Valtioneuvoston kanta

¹ Suomen virallinen tilasto (SVT): Moottoriajoneuvojen ensirekisteröinnit [verkkopublication].

Valtioneuvosto pitää komission ehdotusta kannatettavana. Covid-19-pandemialla on ollut merkittäviä negatiivisia vaikutuksia ajoneuvoalan toimijoihin EU-alueella. Koska ehdotuksella ei olisi merkittäviä ympäristövaikutuksia ja kyse olisi rajatusta poikkeuksesta, ehdotusta voidaan näissä olosuhteissa pitää perusteltuna toimenpiteenä ajoneuvoalan tilanteen helpottamiseksi