

Alpina Snowmobiles S.r.l.

Rovaniemi, 23.11.2018

36100 Vicenza, ITALY

ja

Polartec Motor Oy

Ylitornio, FINLAND

c/o

Lex Barents Oy

PL 200

96101 Rovaniemi

LAUSUNTO LUONNOKSIIN NK. RASKAITA MOOTTORIKELKKOJA KOSKEVIIN ASETUKSIIN TEHTÄVISÄ MUUTOKSISTA

Raskaita moottorikelkkoja valmistava italialainen Alpina Snowmobiles S.r.l. sekä heidän suomalainen maahantuojaansa Polartec Motor Oy antavat seuraavat kommentit LVM:n nk. raskaita moottorikelkkoja koskevan lainsäädännön uudistamista koskevaan luonnokseen hallituksen esitykseksi. Lisäksi yhtiöt viittaavat samaa asiakokonaisuutta koskevan HE 185/2018 lausuntokierroksen yhteydessä antamiinsa lausuntoihin sekä ko. lainsäädäntöhankkeeseen liittyvää Suomen TRIS-notifikaatiota koskeviin kommentteihinsa, jotka on lähetetty EU-komissiolle tämän pyynnöstä. Edelleen yhtiöt viittavaat Lex Barents Oy:n antamiin asiantuntijalausuntoihin eduskunnan liikenne- ja viettäväliokunnalle ko. HE:n esitykseen liittyen (ks. liitteet). Yhtiöt huomattavat lisäksi, että lainsäädännön uudistushanke koskettaa EU-oikeuden vastaista nykylainsäädäntöä, jota koskevan kantelun yhtiöt ovat tehneet EU-komissiolle joulukuussa 2017, Euroopan Unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) artikloiden 34 ja 36 tarkoittaman tavaroiden vapaata liikkumista koskevan ylikansallisen ja välittömästi velvoittavan sääntelyn loukkauksen johdosta. Edellä mainittuun kanteluun sekä ko. lainsäädäntöhankkeeseen liittyen EU-komissio on lokakuussa antanut Suomelle selkokiehisen huomautuksen (Message 303, Communication from the Commission - TRIS/(2018) 02819) HE:n luonnoksen tarkoittaman lainsäädännön EU-oikeuden vastaisuudesta, toteamalla että lainsäädäntöluonnos ei tule täyttämään SEUT 36 artiklan tarkoittamaa suhteellisuusperiaate-testiä ja ettei Suomi ole pystynyt osoittamaan lainsäädäntöehdotuksella olevan SEUT 34 artiklan edellyttämää pakottavaa tarvetta liikenneturvallisuuden tai ympäristön suojelemiseksi.

Lausunnon antajat toteavat ensinnäkin, että nyt ehdotetut asetut eivät poista joulukuussa 2017 tehdyn EU-oikeuden loukkausta koskevan kantelun osoittamaa räikeää EU:n perussopimuksen vastaista sääntelyä, jolla

EU-oikeuden vastaisesti rajoitetaan EU:ssa valmistettujen ja CE-merkittyjen tuotteiden vapaa liikkumista, niiden käyttämistä koskevien mittavien rajoitusten avulla. Päinvastoin, asetusluonnosten mukainen lainsäädäntö loukkaisi räikeällä tavalla EU-oikeutta, sillä se rikkoo SEUT:n artikloiden 34 ja 36 tarkoittamia ja välittömästi velvoittavia oikeuksia asettaessaan pääsääntöisen käyttökiellon vastoin Euroopan Unionin Tuomioistuimen oikeuskäytännössä vahvistettuja kriteerejä. Lisäksi käyttökiellosta laintasoisen sääntelyn nojalla mahdollisesti myöhemmin tehtäviä poikkeuksia koskeva sääntely rikkoo EUT:n oikeuskäytännössä asetettuja vaatimuksia, josta syystä nyt ehdotetun tieliikenneasetuksen liikennemerkkiä 426 koskevat määräykset ovat myös EU-oikeuden vastaisia asettaessaan pääsääntöisiä käyttökieltoja EU:ssa valmistetuille ja CE-merkityille tuotteille.

EU-oikeuden loukkausta koskevat yksityiskohtaiset perustelut löytyvät eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle Lex Barents Oy:n puolesta annetuista asiantuntijalausunnoista jotka ovat tämän lausunnon liitteinä.

Asetusluonnosten mukainen lainsäädäntö ei tule täyttämään EU-oikeuden Suomen lainsäädännölle asettamia kriteerejä. Vaikka lausuntokierroksella oleva tieliikenneasetus tultaisiin lukuisista EU-oikeuden loukkauksista huolimatta jostain syystä säätämään ja voimaansaattamaan, on se EU-oikeuden nk. vilpittömän yhteistyön periaatteen sekä etusijaperiaatteen mukaisesti *kaikkien Suomen viranomaisten toimesta jätettävä soveltamatta* niiltä osin kuin se loukkaa SEUT artikloiden 34 ja 36 tarkoittamia oikeuksia. Voidaan pitää siis kovin valitettavana, että luonnoksen valmistelussa ei ole lainkaan huomioitu EU-oikeuden sääntelylle asettamia vaatimuksia ja rajoituksia, huolimatta EU-komission antamaa huomautusta samaan asiakokonaisuuteen liittyvän HE:n luonnoksen mukaisen sääntelyn EU-oikeuden vastaisuudesta.

Edellä kuvatusta EU-oikeuden ilmiselvästä loukkauksesta johtuen, tieliikenneasetuksen liikennemerkkiä 426 koskeva säännös tulisi pikimmiten muuttaa luopumalla nk. raskaita moottorikelkkoja koskevasta pääsääntöisestä käyttöoikeuden rajoituksesta Suomen tärkeimmillä lumiajoneuvojen yleisillä liikenneväylillä. Pääsääntönä on EU-oikeuden mukaisesti oltava vapaa käyttöoikeus, jota rajoitetaan ajoneuvoja koskevilla nopeus-, paino-, korkeus- tai leveysrajoituksilla, kuten tapahtuu kaikkien muidenkin ajoneuvotyyppien osalta. Näiden vaihtoehtoisten ja SEUT artikloiden 34 ja 36 suojaamaa tavaroiden vapaata liikkuvutta vähemmän rajoittavien sääntelymekanismien käyttämättä jättäminen loukkaa räikeällä tavalla EU-tuomioistuimen SEUT 34 ja 36 artikloita koskevassa oikeuskäytännössä edellyttämää suhteellisuusperiaatetta vastaan.

Itse asiassa, nyt valittu sääntelyratkaisu, joilla raskaiden moottorikelkkojen maksimileveydeksi ehdotetaan 170 senttiä, joka on 25-32 cm suurempi leveys kuin esim. Alpina S.r.l. yhtiön valmistamien kaksiteläisten moottorikelkkojen, osoittaa ettei liikenneturvallisuuden suojeleminen ole vakavasti otettava syy raskaille moottorikelkoille ehdotetuille pääsääntöisille käyttörajoituksille.

Myös raskaille moottorikelkoille ehdotettu suhteellisen korkea suurin sallittu ajonopeus, 60 km/h, osoittaa, että raskaiden moottorikelkkojen liiketurvallisuudelle aiheuttamia riskejä ei ole pidetty kovin vakavasti otettavina. Samanaikaisesti tuon korkean maksimaalisen ajonopeuden valinta korostaa sääntelyn EU-oikeuden vastaisuutta sillä se tulee toimimaan yhtenä vasta-argumenttina HE:n ehdottaman sääntelyn mukaisten reitinpitäjien täydellisen vapaaehtoiseen ja täysin vapaaseen harkintaan perustuvien poikkeusalueiden osoittamisen raskaiden moottorikelkkojen käyttämiselle. Korkean maksiminopeuden valinta tulee nimittäin väistämättä vaikuttamaan reitinpitäjien halukkuuteen osoittaa HE:n mukaisen vapaan harkinnan nojalla poikkeusalueita, joilla raskaiden moottorikelkkojen käyttöä virallisilla moottorikelkkailureiteillä tulee olemaan sallittua.

Samalla tavalla, mutta jopa vielä korostuneemmin, raskaille moottorikelkoille ehdotetun suhteellisen korkean suurimman sallitun ajonopeuden 60 km/h soveltaminen myös tilanteissa, joissa raskaalla moottorikelkalla vedetään perävaunua, jossa ei ole matkustajia, osoittaa että liikenneturvallisuus riskien on katsottu olevan suhteellisen alhaisia. Vastaavalla tavalla kuin edellä, tällaisen suuren ajonopeuden valinta on väistämättä omiaan ohjaamaan reitinpitäjien vapaata harkintaa tavalla, joka käytännössä tulee EU-oikeuden suhteellisuusperiaatteen vastaisesti rajoittamaan SEUT artikloiden 34 ja 36 suojamaa tavaroiden vapaata liikkuvuutta.

Nk. käyttöasetuksen muutosehdotuksissa valittujen nopeusrajoitusten perusteluna käytettyä pelkoa ohitustilanteiden lisääntymisestä, mikäli raskaille moottorikelkoille asetettaisiin alempia nopeusrajoituksia, voidaan pitää vähintäänkin ontuvana sillä nopeusrajoituksethan ovat joka tapauksessa alempia mikäli kelkoilla vedetään henkilökuljetusrekiä. Kaiken lisäksi raskaiden moottorikelkkojen mahdollistamien suurien henkilökuljetusrekien turvallinen kuljetus vaatii nopeusrajoituksia huomattavasti alempien ajonopeuksien käyttöä. Esim. Alpina S.r.l. yhtiön valmistamien henkilökuljetusrekien suurin suositeltu ajonopeus on 25 km/h. Ajonopeudet tulevat siten joka tapauksessa olemaan erilaisia ja virallisilla moottorikelkkailureiteillä tulee lisäksi liikkumaan kävelijöitä, hiihtäjiä ja pyöräilijöitä joiden liikkumisnopeudet tulevat olemaan huomattavan erilaisia. Asetusehdotuksen perustelut ovat siten perin eriskummalliset.

Nyt lausuntokierroksella olevissa asetusmuutosehdotuksissa sekä HE 185/2018 käytettyjen sääntelymekanismien valinta osoittaa ilmiselvästi, että tavaroiden vapaata liikkuvuutta merkittävästi rajoittavat sääntelyehdotukset eivät perustu liikenneturvallisuusriskien yksityiskohtaiseen analyysiin, kuten EUT:n SEUT artikloita 34 ja 35 koskevassa oikeuskäytännössä on edellytetty.

Alpina S.r.l. sekä Polartec Motor Oy huomattavatkin, että EU-oikeuden edellyttämällä tavalla, ensisijaisena vaihtoehtona raskaiden moottorikelkkojen käytön rajoituksille on nyt ehdotettujen sääntelymekanismien sijasta käytettävä muiden ajoneuvotyyppien sääntelyssä yleensä käytettyjä sääntelymekanismeja eli:

- tiukempia ajokorttivaatimuksia (Ruotsissa vaatimuksena B-luokan ajokortti),

- ajoneuvojen paino-, leveys-, pituus- ja/tai korkeusvaatimuksia,
- varoitussignaalien, esimerkiksi oranssin vilkkuvan valon käyttöä näkyvyydeltään haastavilla alueilla,
- nopeusrajoituksia.

Mikäli edellisten lisäksi on dokumentoitua tarvetta lisäsääntelylle, yhtenä käytännöllisimpänä vaihtoehtona voidaan pitää ajoneuvotyyppin tarkempaa määrittelyä esimerkiksi rajoittamalla raskaiden moottorikelkkojen leveyttä sekä ajoneuvojen painopisteen korkeutta, säätämällä raskaat moottorikelkat telavetoisiksi, enintään 2-telaisiksi, suksilla ohjattaviksi ajoneuvoiksi. Kaksitelaisen ja suksilla ohjattavan ajoneuvon painopiste ei teknisistä syistä johtuen voi nousta kovin korkeaksi mutta 4-telaisen ajoneuvon painopiste on huomattavasti korkeammalla, joka johtaa vahinkoriskien merkittävään kasvuun yhteentörmäystilanteissa.

Lopuksi uudistamme, aiemmin lainvalmistelussa esittämämme mukaisesti että olisi syytä harkita lainsäädännön terminologian johdonmukaistamista tavalla, joka helpottaisi lainsäädännön päivittämistä tulevaisuudessa. Lakiluonnoksessa käytetyn terminologian sijasta olisi ajoneuvolainsäädännössä syytä käyttää moottorikelkka-termiä yleisterminä, joka kattaisi sekä *kevyet* että raskaat moottorikelkat. Moottorikelkat olisivat siten omapainoltaan alle 800 kg painoisia, telavetoisia moottorirekiä. *Kevyet* moottorikelkat määriteltäisiin tuolloin nykyisen lainsäädännön mukaisesti alle 500 kg painoisiksi ja raskaat moottorikelkat lakiluonnoksen mukaisesti omapainoltaan 500-800 kg painoisiksi moottorikelkoiksi.

Muilta osin viittaamme asiassa aiemmin antamiimme lausuntoihin sekä liitteenä oleviin asiantuntijalausuntoihin sekä EU-komission lokakuussa antamaan huomautukseen ehdotetun lainsäädännön EU-oikeuden vastaisuudesta.

Alpina S.r.l. sekä Polartec Motor Oy:n puolesta



Petri I Keskitalo

Dr. juris, VT

Lex Barents Oy

LIITTEET:

- Lex Barents Oy:n asiantuntijalausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 6.11.2018
- Lex Barents Oy:n asiantuntijan lisälausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 8.11.2018
- Lex Barents Oy:n asiantuntijan lisälausunnon liite (vuokaavio kansallisen lainsäädännön SEUT 34 ja 36-testistä) 8.11.2018