Vastaanottaja: Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto valtioneuvoston kirjelmään eduskunnalle koskien Euroopan Parlamentin ja Neuvoston ns. romuajoneuvoasetukseen, Proposal for an End-of-life Vehicles (ELVs) Regulation 2023.

Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto ry (SAHK) ja Veteraanimoottoripyöräklubi ry (VMPK), jotka yhdessä edustavat noin 14 000 harrastajaa Suomessa, antavat yhdessä lausunnon koskien ehdotusta romuajoneuvoasetukseksi **Proposal for an End-of-life Vehicles (ELVs) Regulation.**

Euroopan komission ehdottama romuajoneuvoasetus vaarantaa historiallisten ajoneuvojen harrastuksen, entisöinnin ja ajoneuvokulttuuriperinnön. Haluamme esittää tarkistuksia ehdotettuun asetukseen.

Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto ry (SAHK) ja Veteraanimoottoripyöräklubi ry (VMPK), arvostavat sitä, että Euroopan komissio on sisällyttänyt historiallisen ajoneuvon määritelmän ehdotukseensa romuajoneuvoja koskevaksi asetukseksi, jolla korvataan romuajoneuvoja koskeva direktiivi 2000/53/EY ja tyyppi- moottoriajoneuvojen hyväksyntä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta. Katsastusdirektiivin 2014/45/EU mukaisen historiallisen ajoneuvon määritelmän käyttöönotto on edistysaskel liikkuvan ajoneuvoperinnön säilyttämisessä Euroopassa. Tämä parantaa historiallisten ajoneuvojen viranomaissuojaa ja niiden näkyvyyttä sääntelyviranomaisten ja yhteiskunnan silmissä ja voi tukea historiallisten ajoneuvojen entisöintiä "Reuse - Rework - Recycle" -periaatteen mukaisesti.

Euroopan komission ehdottama romuajoneuvoasetus vaarantaa kuitenkin historiallisten ajoneuvojen harrastuksen ja sitä kautta koko liikkuvan ajoneuvokulttuuriperinnön säilyttämisen. Tästä syystä **SAHK ja VMPK esittävät Suomen Valtioneuvostolle, Ympäristöministeriölle, Liikenneministeriölle, Eduskunnalle sekä EU:n komissiolle, parlamentille ja neuvostolle tarkistuksia ehdotukseen historiallisten ajoneuvojen lainsäädännölliseksi suojaamiseksi. On ratkaisevan tärkeää, että sääntelyviranomaiset: (i) suojelevat käytettyjen ajoneuvojen entisöimistä laillisena toimintana; (ii) välttävät sellaisen jätelainsäädännön suhteetonta tulkintaa ja täytäntöönpanoa, jotka vaarantavat historiallisten ajoneuvojen käyttämisen ja säilymisen; iii) sallivat historiallisten ajoneuvojen ja niiden osien laillisen myynnin, viennin ja tuonnin (iiii) huomioivat kansalliset erityispiirteet lainsäädännössä.**

Seuraavassa kommenttimme ja muutosesityksemme esitettyyn säädösehdotukseen:

Chapter 1, General Provisions, Article 2 Scope, 2. This Regulation shall not apply to:
*d) **vehicles of historical interest** as defined in Article 3, point (7), of Directive 2014/45/EU.*

Suomenkielinen versio:
Romuajoneuvoasetusehdotus, Ensimmäinen luku, Yleiset säännökset, toinen artikla, Soveltamisala, 2 Tätä asetusta ei sovelleta
*d) direktiivin 2014/45/EU 3 artiklan 7 kohdassa määriteltyihin **museoajoneuvoihin.***

Kommentti:
Haluamme tuoda esille eron ehdotetussa asetuksessa käytetyn määritelmän ”historic vehicle” ts. ”vehicle of historical interest” ja Suomessa käytettävän käsitteen ”museoajoneuvo” välillä. Suomessa viranomaiset ja lainsäätäjät käyttävät englanninkielisistä sanoista kansallista muotoa ”museoajoneuvo”, joka on Suomen laissa mainittu erillinen ajoneuvoluokka. Historic Vehicle ja Vehicle of Historical Interest käsitellään EU:n lainsäädännössä ja viranomaistoiminnoissa sanalla ”historialliset ajoneuvot”, joka voi käsittää myös kilpa-

ajoneuvot, liikenteessä olleet ajoneuvot, ajanmukaisin muutoksin olevat ajoneuvot sekä museossa olevat ajoneuvot ja jotka tarkennetaan monissa maissa kansallisilla määritelmillä.
On huomioitava, että kaikki historialliset ajoneuvot eivät ole museoajoneuvorekisteröityjä ts. museoajoneuvoja. Käytämme tässä lausunnossamme käsitettä ”Historialliset ajoneuvot”, jotka ovat museorekisteröityjä tai museorekisteröimättömiä ajoneuvoja.

Museoajoneuvo on Suomen lainsäädännössä sekä Trafin ohjeistuksen mukaan ajoneuvo, joka on muutoskatsastettu Museoajoneuvoksi. *Ajoneuvolaki. 2 luku Ajoneuvojen luokitus. 36§ ajoneuvoluokka Museoajoneuvo.* **Eli museoajoneuvo ei voi olla tämän mukaan esim. rekisteröimätön entisöintikohde. Jo pelkkä tämä kansallinen määritelmä ja käsite luokittelisi kaikki historiallisten ajoneuvojen entisöinti- tai konservointikohteet ”romuajoneuvoiksi”. Tämä koskee myös entisöitäviä arvokkaita ja kansallisesti merkittäviä historiallisia ajoneuvoja sekä museaalisesti säilytettyjä katsastamattomia ajoneuvoja. On myös huomioitava, että asetusehdotuksessa vaarannetaan varaosien saanti nykyisille rekisteröidyille museoajoneuvoille. Ehdotettu asetus ei mahdollista laissa määritellyn Museoajoneuvon ylläpitoa ja syntyä, eikä näin ollen ole Ajoneuvolain hengen mukainen.**

On myös huomioitava, että vaikutusten arvioinneissa historiallisia ajoneuvoja sekä niihin liittyvää harrastusta ei huomioida ollenkaan. Historiallisten ajoneuvojen harrastuksella on tutkitusti suuri taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen merkitys. On myös huomioitava, että näillä ajoneuvoilla ajetaan tutkitusti erittäin vähän. Jotkut ajoneuvot saattavat olla vuosikausia entisöinnin tai konservoinnin kohteena tai pelkästään keräily/museokohteena, jolloin ajokilometrit ovat nolla.

Kansainvälisen historiallisten ajoneuvojen järjestön FIVA:n v. 2020 tekemän tutkimuksen mukaan Suomessa:
- on n. 50 000 historiallisten ajoneuvojen ja harrasteajoneuvojen omistajaa.
- iso osa ajoneuvoista on muutoskatsastettu museoajoneuvoksi.
- harrastajat käyttävät n. 234 miljoonaa euroa harrastukseensa vuodessa.
- harrastus työllistää erikoisosaajia ja edistää siten ammattiosaamista.
- harrastajat käyttävät n. 21 miljoonaa euroa tapahtumiin Suomessa.
- historiallisten ajoneuvojen matkailu voidaan katsoa myös kulttuurimatkailuksi (Opetus- ja kulttuuriministeriö: Kulttuurimatkailun kansallisen kehittämisen tiekartta).
- harrastajat ajavat keskimäärin alle 700 km vuodessa liikennekelpoisilla historiallisilla ajoneuvoilla.
- SAHK jäsenyhdistysten harrastajat ajavat keskimäärin alle 500 km vuodessa huomioiden koko kalusto.
- monilla ajoneuvoilla ajokilometrit ovat nolla koska ne ovat vain säilytyksessä.
- polttoainekulutuksen osuus on n. 0,23% Suomen maantieliikenteen kokonaiskulutuksesta.

Ehdotamme seuraavia asioita huomioitavaksi ehdotuksessa, jotta liikkuva kulttuuriperintö ja historialliset ajoneuvot säilyisivät ja niitä voitaisi käyttää myös tulevaisuudessa. Noudatamme tässä lausunnossamme samoja periaatteita kuin kansainvälinen historiallisten ajoneuvojen järjestö FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), jonka jäseniä ovat sekä SAHK että VMPK.

SAHK ja VMPK suositukset

Arvostamme sitä, että romuajoneuvoja koskevaan ehdotukseen on sisällytetty historiallisten ajoneuvojen määritelmä ja siitä johtuva vapautus. Olemme kuitenkin vakuuttuneet siitä, että Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat parantaa historiallisten ajoneuvojen lakisääteistä suojaa hyväksymällä seuraavat suositukset tulevassa lainsäädäntökeskustelussa:

- Varmistetaan, että **jäsenvaltiot tunnustavat historialliset ajoneuvot ja vapauttavat ne romuajoneuvoluokasta** tulkitessaan ja pannessaan täytäntöön jäte- ja liikennekelpoisuuslainsäädäntöä.

- Säädetään oletuksesta, että **vain omistaja voi määrittää, voidaanko historiallista ajoneuvoa ja sen osia pitää jätteenä,** jotta vältetään se, että omistajia estetään kunnostamasta ajoneuvojaan. Jos kansalliset viranomaiset takavarikoivat kalustoyksikön, tätä olettamaa olisi sovellettava ja omistajia tai haltijoita olisi suojeltava, kunnes heidän toimensa tai toistuvat laiminlyöntinsä osoittavat, etteivät he saa sitä takaisin.

- Varmistetaan **historiallisten ajoneuvojen ja/tai niiden osien** maastavienti ja tuonti.

- **Sallitaan** ajoneuvon purkaminen, jos tarkoituksena on entisöinti tai konservointi tai kunnostaminen – toisin sanoen purkaminen ei ole "tuhoamista" eikä ajoneuvo ole romuajoneuvo vain siksi, että se puretaan entisöintiä tai kunnostusta varten.

- **Mahdollistetaan toiminnallisesti valmiiden komponenttien ja osien noutaminen** romuajoneuvosta käytettäväksi uudelleen aiemmassa ajoneuvossa (esim. moottorit, vaihteistot jne.)

- **Mahdollistetaan historiallisten ajoneuvojen varaosien myynti ja osto** välttämällä kohtuuttomien ehtojen asettamista näiden varaosien lailliselle myynnille.

- Otetaan huomioon, että **historiallisten ajoneuvojen ja korjaus-/entisöintiarvot voivat olla suhteettomia ajoneuvon arvoon nähden**;

- **Annetaan jäsenvaltioiden täydentää ja mukauttaa** historiallisten ajoneuvojen määritelmää kansallisiin olosuhteisiinsa.

- **Sallitaan historiallisten ajoneuvojen joidenkin teknisten ominaisuuksien muutosten toteuttaminen** ilman, että ajoneuvo menettäisi historiallista asemaansa.

Tarkistusehdotuksia

Näiden suositusten perusteella **Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto ry (SAHK) ja Veteraanimoottoripyöräklubi ry (VMPK)** ehdottavat komission nykyiseen ehdotukseen seuraavia muutoksia, **jotka on lihavoitu alla olevassa tekstissä:**

Otsikko. Ehdotus: EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ~~**ASETUS**~~ **DIREKTIIVI**
ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta
[Tämän ensimmäisen ehdotetun muutoksen seurauksena kaikki viittaukset "asetukseen" on luettava "direktiiviksi"]

3 artikla. Määritelmät

[...]
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen määritelmien lisäksi sovelletaan seuraavia määritelmiä:
a) 'jäte', 'jäteöljy', 'jätteen haltija', 'jätehuolto', 'keräys', 'ehkäiseminen','kierrätys', 'hyödyntäminen', 'maantäyttö', 'loppukäsittely' ja 'laajennettua tuottajan vastuuta koskeva järjestelmä', sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2008/98/EY 3 artiklan 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17 a, 19 ja 21 alakohdassa; ***entisöinti- ja konservointitarkoituksessa omistettuja, varastoituja, kuljetettuja tai purettuja historiallisia ajoneuvoja ja niiden osia sekä ajoneuvoja, jotka omistetaan, varastoidaan, kuljetetaan tai puretaan korjaus-, entisöinti- tai konservointitarkoituksessa, ei pidetä jätteenä tai liikennekelvottomana sovellettaessa tähän asetukseen liittyviä säännöksiä ja muita tässä asetuksessa tarkoitettuja oikeudellisia välineitä.***

26 artikla. Ajoneuvon omistajan velvollisuudet

(1) Kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, sen omistajan on
a) toimitettava romuajoneuvo valtuutettuun käsittelylaitokseen tai 23 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa keräyspisteeseen ilman aiheetonta viivytystä saatuaan tiedon siitä, että ajoneuvo täyttää jonkin liitteessä I olevan A osan 1 ja 2 kohdassa vahvistetuista korjauskelvottomuuden kriteereistä;
b) esitettävä asianomaiselle rekisteröintiviranomaiselle romutustodistus.
(2) Historiallisen ajoneuvon, sen osien tai korjaus-, entisöinti-, konservointitarkoituksessa omistettavan, varastoitun, kuljetetun tai puretun ajoneuvon omistajan on huolehdittava siitä, että ajoneuvo varastoidaan ja kuljetetaan asianmukaisesti, jotta sen kunto säilyy ja että se on asianmukaisesti suojattu vahingoittumiselta tavalla, jota voidaan odottaa historiallisesti ja/tai keräilyarvoltaan arvokkaan esineen osalta ja joka on ympäristön kannalta hyväksyttävä.

32 artikla. Käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien kauppa

Kaikkien henkilöiden, jotka käyvät [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta] alkaen kauppaa käytetyillä, uudelleenvalmistetuilla tai kunnostetuilla varaosilla ja -komponenteilla, on niiden myyntipaikassa

a) varmistettava, että osat ja komponentit on merkitty liitteessä VII olevan D osan 2 kohdan mukaisesti;
(b) annettava takuu käytetyille, uudelleenvalmistetuille tai kunnostetuille osille ja komponenteille.
(c) näitä vaatimuksia ei sovelleta ***historiallisiin ajoneuvoihin ja niiden osiin, sellaisina kuin ne on määritelty tässä asetuksessa, eikä ajoneuvoihin, jotka omistetaan, varastoidaan, kuljetetaan tai puretaan entisöintitarkoituksessa.***

37 artikla. Käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen erottaminen toisistaan

Voidakseen siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden ajoneuvon omistajan on voitava osoittaa kenelle tahansa luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka haluaa hankkia kyseisen ajoneuvon omistusoikeuden, tai toimivaltaisille viranomaisille, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Ajoneuvon omistajan, muiden talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten on käytetyn ajoneuvon tilaa arvioidessaan tarkistettava, täyttyvätkö liitteessä I

vahvistetut kriteerit, sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo. ***Tätä vaatimusta ei sovelleta historiallisiin ajoneuvoihin eikä niiden osiin eikä ajoneuvoihin, jotka omistetaan, varastoidaan, kuljetetaan tai puretaan kunnostus- ja entisöintitarkoituksessa.***

38 artikla. Käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevat tarkastukset ja vaatimukset

1. *OECD-maiden ulkopuolelle vientiin tarkoitettuihin käytettyihin ajoneuvoihin on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta] alkaen sovellettava tässä jaksossa säädettyjä tarkastuksia ja vaatimuksia*

[...]
3. Käytettyjä ajoneuvoja saa viedä ainoastaan, jos ne:
a) eivät ole romuajoneuvoja liitteessä I lueteltujen kriteerien perusteella;
b) katsotaan liikennekelpoisiksi siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvot on viimeksi rekisteröity, direktiivin 2014/45/EU 5 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdan ja 8 artiklan mukaisesti.
c) ovat historiallisia ajoneuvoja ja niiden osia.

Liite I Kriteerit sen määrittämiseksi, onko käytetty ajoneuvo romuajoneuvo. A osa Ajoneuvojen korjattavuuden arviointikriteerit.

[...]
4. Historiallisia ajoneuvoja ja niiden osia sekä kunnostus- ja entisöintitarkoituksessa omistettuja, varastoituja, kuljetettuja tai purettuja ajoneuvoja pidetään korjattavina. Jäsenvaltioiden viranomaiset eivät saa takavarikoida historiallisia ajoneuvoja, niiden osia ja ajoneuvoja, joita varastoidaan, kuljetetaan tai puretaan kunnostus- entisöintitarkoituksessa, ilman omistajan tai haltijan selvää suostumusta ellei omistaja tai haltija ole syyllistynyt toistuviin laiminlyönteihin.

Seuraavassa esitämme selventäviä taustakommentteja yllä mainittuihin asetuksen muutosesityksiimme:

I. Historiallisen ajoneuvon määritelmän sisällyttäminen; positiivinen parannus, joka tulee huomioida kansallisissa käytännöissä

Ehdotettuun romuajoneuvoasetukseen **sisältyy katsastusdirektiivin 2014/45/EU** 3 artiklan 7 kohdassa säädetty [1]historiallisen ajoneuvon määritelmä:

"'historiallista ajoneuvoa' ajoneuvoa, jota rekisteröintijäsenvaltio tai jokin sen nimetyistä hyväksymiselimistä pitää historiallisesti merkittävänä ja joka täyttää kaikki seuraavat edellytykset:
— se on valmistettu tai rekisteröity ensimmäisen kerran vähintään 30 vuotta sitten;
— sen erityinen tyyppi, sellaisena kuin se on määritelty asiaa koskevassa unionin tai kansallisessa lainsäädännössä, ei ole enää tuotannossa;
— se on historiallisesti säilynyt ja alkuperäisessä kunnossa eikä sen tärkeimpien osien teknisiin ominaisuuksiin ole tehty merkittäviä muutoksia;"

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014 , moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta ETA:n kannalta merkityksellinen teksti.

Tämä on erittäin myönteinen ja tervetullut parannus, koska historiallisen ajoneuvon määritelmän sisällyttäminen tulevaan asetukseen on ratkaisevan tärkeää liikkuvan ajoneuvoperinnön suojelemiseksi. Vaikka on totta, että nykyisessä romuajoneuvodirektiivissä viitataan "vanhoihin ajoneuvoihin" ja määritellään ne "historiallisiksi ajoneuvoiksi tai ajoneuvoiksi, joilla on arvoa keräilijöille tai jotka on tarkoitettu museoihin ja joita säilytetään asianmukaisesti ja ympäristön kannalta hyväksyttävällä tavalla", se tehdään direktiivin johdanto-osan kappaleosassa eikä artikloissa eli säädöksen oikeudellisesti sitovissa säännöksissä. Tämä ei riitä.

Ehdotetulla uudella romuajoneuvoasetuksella otetaan käyttöön artiklan 2. 2 kohdan d ja artiklan 3.2 kohdan d määritelmä, mikä merkitsee normatiivista päivitystä verrattuna historiallisen ajoneuvon määritelmän asemaan nykyisessä direktiivissä, koska määritelmän sijoittaminen säädöksen artikloihin eikä vain johdanto-osan kappaleeseen pitäisi vahvistaa määritelmän oikeudellista sitovuutta ja täyttä normatiivista toimivuutta.

Lisäksi sisällyttämällä katsastusdirektiivissä säädetyn vanhan ajoneuvon määritelmän, joka on sisällytetty myös tiemaksudirektiiviin,[2] komissio edistää yhtenäisen määritelmän pohjalta johdonmukaisen sääntelykehyksen luomista historiallisten ajoneuvojen suojelemiseksi.

Tämä määritelmä tekee selvän eron ajoneuvoperintöömme kuuluvan historiallisen ajoneuvon ja sellaisen ajoneuvon välillä, joka on vanha ja omistettu vain siksi, että se tarjoaa halvan päivittäisen liikennemuodon. Se lisää historiallisten ajoneuvojen näkyvyyttä eurooppalaiseen ja kansainväliseen perintöön kuuluvana voimavarana.

EU:n ja kansallisen tason poliittisille päättäjille ja sääntelyviranomaisille se muodostaa oikeudellisen toimeksiannon tarjota sääntelykehys, jolla suojellaan historiallisia ajoneuvoja asianmukaisella lainsäädännöllä. Yhteiskunnalle yleensä se helpottaa ajoneuvokulttuuriperinnön tunnustamista osaksi historiallista kulttuuriperintöämme ja edistää kollektiivista tietoisuutta historiallisten ajoneuvojen suojelun tarpeesta.

II. Suojataan käytettyjen ajoneuvojen kunnostus ja entisöinti

Kiertotalouden ja uudelleenkäytettävyyden tavoitteiden edistämiseksi ja saavuttamiseksi historiallisille ajoneuvoille myönnettävä poikkeus, jonka tuloksena niitä ei otettaisi huomioon romuajoneuvoina, olisi laajennettava koskemaan myös kaikkia ajoneuvoja, jotka omistetaan, varastoidaan, kuljetetaan tai puretaan historiallista kunnostusta tai entisöintiä varten.

Käytetty ajoneuvo, joka on omistettu kunnostusta, entisöintiä tai konservointia varten, ei ehkä ole vielä virallisesti historiallinen ajoneuvo. Vastaavasti historiallisesti kiinnostava ajoneuvo ei ehkä hetkellisesti täytä kaikkia romuajoneuvoehdotuksessa asetettuja edellytyksiä, jotta sitä voitaisiin pitää virallisesti

[2] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/362, annettu 24 päivänä helmikuuta 2022, direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä.

historiallisena ajoneuvona. Tämä ei tee näistä ajoneuvoista automaattisesti jätettä tai romuajoneuvoja. Näiden ajoneuvojen omistajien omistusoikeutta on kunnioitettava, ja heidän äänensä on saatava kuuluviin.

SAHK ja VMPK ymmärtävät, että romuajoneuvoa koskevalla ehdotuksella halutaan lisätä käytettyjen ajoneuvojen valvontaa tai katsastusta. Tämä on oikeutettua ja myönteistä kehitystä käytettyihin ajoneuvoihin liittyvien ympäristö- ja turvallisuusriskien välttämiseksi. Tämä lisääntynyt valvonta ei kuitenkaan voi johtaa kaikkien käytettyjen ajoneuvojen yleiseen kieltämiseen, varsinkaan kun ne on omistettu ajoneuvojen kunnostusta ja historiallista entisöintiä varten.

III. Historiallisten ajoneuvojen laillisen viennin ja myynnin varmistaminen

Ymmärrämme, että romuajoneuvoja koskevalla uudella ehdotuksella pyritään tiukentamaan käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyviä vaatimuksia. Romuajoneuvoasetusta koskevan ehdotuksen 38 artiklan 3 kohdassa säädetään, että käytettyjä ajoneuvoja voidaan viedä maasta ainoastaan, jos ne a) eivät ole romuajoneuvoja ehdotuksen liitteessä I lueteltujen perusteiden mukaisesti; ja b) katsotaan liikennekelpoisiksi jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvot on viimeksi rekisteröity. Tämä merkitsee sitä, että ehdotetulla asetuksella luodaan uusi malli, jossa ainoastaan liikennekelpoisia ajoneuvoja - henkilöautoja, pakettiautoja, kuorma-autoja, linja-autoja ja moottoripyöriä - saa viedä unionista.
SAHK ja VMPK ovat liikenneturvallisuuteen ja turvallisiin ympäristöihin sitoutuneita toimijoita ja olemme samaa mieltä siitä, että romuajoneuvoja, jotka eivät sovellu ajettavaksi unionin teillä, ei pitäisi viedä kolmanteen maahan. Nämä käytetyt romuajoneuvot voivat aiheuttaa liikenneonnettomuuksien ja saasteiden riskin kolmansissa maissa, ja niitä myydään vain siitä syystä, että ne ovat halvempia.

Historiallisten ajoneuvojen laillinen myynti OECD-maista ja OECD-maihin olisi aina sallittava. Historiallista entisöintiä varten käytetyt ajoneuvot lähetetään laillisesti muihin maihin täydellistä entisöintiä varten. Usein historiallisten ajoneuvojen harrastajat tekevät niin, koska he haluavat saada teknistä apua ihmisiltä, joilla on oikeat taidot entisöintiin. On hyvin yleistä, että historiallinen ajoneuvo lähetetään maahan ja vuotta myöhemmin tai pitemmänkin ajan kuluttua palautetaan täysin kunnostettuna ajoneuvona. Tällainen laillinen vaihto olisi sallittava. Tämä koskee erityisesti EU:n, ETA:n ja OECD-maiden välistä tuontia/vientiä, jossa historiallisten ajoneuvojen lähetyksiin ei liity riskiä naamioida ostoja sellaisista käytetyistä ja halvemmista eurooppalaisista ajoneuvoista, joita ei enää voida käyttää Euroopassa teknisten ja ympäristöstandardien mukaisesti. Historiallisen ajoneuvon myynti ja osto näissä maissa on ajoneuvojen entisöintiin tarkoitettua vaihtoa, joka luo talouskasvua ja työpaikkoja Euroopassa ja sen ulkopuolella.

Uudessa asetuksessa olisi sen vuoksi selkeästi säädettävä sallituksi historiallisten ajoneuvojen ja niiden osien tai uuden omistajan entisöitäväksi annettavien ajoneuvojen laillinen myynti ja vienti.

Tietoja SAHK:sta

Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto **ry (SAHK) on** valtakunnallinen suomalainen järjestö ja keskusliitto, jonka jäseninä on 30 historiallisten ajoneuvojen harrastajien yhdistystä eri puolilta Suomea.

Näissä yhdistyksissä on jäseninä yhteensä noin 8 000 historiallisten ajoneuvojen harrastajaa. Keskusliiton tarkoituksena on mm. toimia moottoriajoneuvojen kulttuuriperintöä vaalivien ja historiallisia moottoriajoneuvoja harrastavien yhdistysten keskusjärjestönä sekä edistää niiden toimintaa. SAHK toimii yhteistyössä liikenneviranomaisten, museoviranomaisten sekä valtiohallinnon kanssa. Yhteistyö myös muiden vastaavien järjestöjen kanssa on kiinteää. SAHK edistää ja tukee kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden ja vanhojen ajoneuvojen sekä työkoneiden konservointia, säilyttämistä, kunnostamista ja entistämistä sekä näiden liikennekäytössä pitämistä osana liikkuvaa kulttuuriperintöä. SAHK vaalii liikenneperinnettä ja näin tukee suomalaisen tieliikennehistorian tallentamista sekä museotoimintaa. SAHK osallistuu Suomessa olevien vanhojen ajoneuvojen ja työkoneiden luettelointiin sekä niitä koskevien tietojen jakamiseen. SAHK on kansainvälisen historiallisten ajoneuvojen harrastajien liiton FIVA:n (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) jäsen.

Lisätietoja sahk.fi

Tietoja VMPK:sta

Veteraanimoottoripyöräklubi ry **(VMPK) on** valtakunnallinen suomalainen järjestö ja Suomen suurin historiallisiin moottoripyöriin erikoistunut järjestö, jossa on n. 5800 jäsentä. VMPK:n tarkoituksena on edistää erityisesti vanhojen, Suomessa käytössä olleiden ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden moottoripyörien, mopojen ja moottorikelkkojen säilyttämistä, konservointia ja entistämistä. VMPK harjoittaa tiedotus-, julkaisu ja koulutustoimintaa. Yhdistys järjestää historiallisten moottoripyörien ajoja, retkiä ja kuntoisuuskilpailuja. VMPK tallentaa vanhoja moottoripyöriä koskevaa perinnettä ja siihen liittyvää aineistoa. Yhdistys tukee toiminnallisesti moottoripyörien osien kierrätykseen perustuvia tilaisuuksia. VMPK on kansainvälisen historiallisten ajoneuvojen harrastajien liiton FIVA:n (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) jäsen.

Lisätietoja vmpk.fi

Tietoja FIVA:sta

Fédération Internationale des Véhicules Anciens **(FIVA) on** maailmanlaajuinen voittoa tavoittelematon järjestö, joka on omistautunut historiallisten ajoneuvojen suojeluun, säilyttämiseen ja edistämiseen. Vuonna 1966 perustettu yhdistys yhdistää historiallisten ajoneuvojen omistajat ja keräilijät ympäri maailmaa. Historialliset ajoneuvot ovat näin ollen osa teknistä perintöämme ja kulttuuriperintöämme.

FIVA:n kansalliset jäsenjärjestöt edustavat noin 1,5 miljoonaa historiallisten ajoneuvojen omistajaa EU:ssa ja noin 2 miljoonaa harrastajaa yli 70 maassa eri puolilla maailmaa. Yksi FIVA:n päätavoitteista on varmistaa, että historiallisia ajoneuvoja voidaan jatkossakin säilyttää ja käyttää yleisillä teillä. Henkilöautot, moottoripyörät, pakettiautot, kuorma-autot, linja-autot, maatalousajoneuvot ja höyrykoneet ovat ajoneuvo- ja kulttuuriperintöämme. Historialliset ajoneuvot ovat meille tänä päivänä jo menneen aikakauden todistajia, ja on tärkeää suojella tätä perintöä nyt ja tulevaisuudessa. Historiallinen ajoneuvoharrastus tuo laajat joukot harrastajia yhteen. Mutta se tarjoaa myös iloa monille muille, kun historiallisten ajoneuvojen omistajat esittelevät tämän liikkuvan ajoneuvoperinnön suurelle yleisölle ajaessaan ajoneuvoillaan yleisillä

teillä. Tai kun he esittelevät ajoneuvojaan historiallisissa ajoneuvotapahtumissa, joita harrastajakerhot järjestävät vuosittain ympäri Eurooppaa. Historiallisten ajoneuvojen kulttuurisen ja historiallisen merkityksen lisäksi perinnön säilyttäminen synnyttää myös merkittävää taloudellista toimintaa. FIVA:lla on neuvoa-antava asema maailman kulttuuriperintöä vaalivan UNESCO:n kanssa. Lisätietoja fiva.org

Kunnioittavasti

Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto ry, SAHK

Leila Suutarinen
puheenjohtaja

Veteraanimoottoripyöräklubi ry, VMPK

Matti Herlevi
puheenjohtaja