1. ------IND- 2018 0289 FIN FR- ------ 20180713 --- --- PROJET

Projet de proposition gouvernementale de modification de la loi sur les véhicules, de la loi sur les permis de conduire et de certaines lois connexes

CONTENU PRINCIPAL DE LA PROPOSITION

La présente proposition modifie des dispositions de la loi sur les véhicules, de la loi sur le permis de conduire, de la loi sur la circulation routière, de la loi relative à la taxe sur les véhicules, de la loi relative à la taxe sur les voitures, de la loi relative aux taxes sur le carburant, et de la loi sur la TVA.

L’objectif de la proposition est de permettre un nouveau mode de locomotion, en particulier pour les jeunes de 15 à 17 ans, en mettant en service un nouveau groupe de véhicules. Les jeunes se déplacent beaucoup et utilisent souvent un cyclomoteur ou une motocyclette. Les voitures légères constitueraient une nouvelle alternative. L’objectif de la proposition est également d’améliorer la sécurité routière, en particulier pour les jeunes.

La proposition créerait une nouvelle classe de véhicule, les voitures légères, qui seraient des véhicules de classe T modifiés à partir de voitures particulières de telle façon que leur vitesse est limitée à 45 kilomètres à l’heure. Un permis AM permettrait de conduire ces voitures légères, comme pour les voiturettes.

Il est proposé que les modifications entrent en vigueur en novembre 2019.

—————

MOTIFS GÉNÉRAUX

## Situation actuelle

**Mobilité des jeunes**

En 2010, environ 220 000 cyclomoteurs et 4 300 voiturettes se trouvaient en circulation, tandis qu’en 2017 ces chiffres étaient de 161 000 et 8 100. Les jeunes utilisent cyclomoteurs et scooters essentiellement pour quatre types de trajets: visites chez des amis, trajets scolaires et universitaires, trajets pour le plaisir, et trajets vers des activités de loisir. Les voiturettes sont utilisées pour les trajets scolaires et universitaires, les visites, et les trajets vers des activités de loisir. On fait plus de trajets pour achats et affaires diverses en voiturette qu’à cyclomoteur.

À l’heure actuelle, les jeunes effectuent en moyenne environ 37 kilomètres par personne lors d’un jour de semaine. La part des transports en commun dans ce chiffre est de 12 km (32 %), et la part des trajets en voiture particulière est de 17 km (45 %). On effectue en moyenne 2,8 km/personne (7,7 %) par jour à cyclomoteur et 1,4 km/personne (3,8 %) en voiturette. En plus des voiturettes, les quads tout terrain se sont généralisés ces derniers temps chez les jeunes. Le quad tout terrain a déjà remplacé les voiturettes dans une certaine mesure, car le prix d’un quad tout terrain est compétitif par rapport aux voiturettes.

D’après les données du Centre de l’assurance des transports, en 2008, il y a eu 173 accidents de la circulation impliquant des voiturettes, dont 9 ont causé des accidents de personnes. Pour l’année 2009, c’étaient 335 accidents, dont 22 avec des accidents de personnes. De 2011 à 2015, il y a eu chaque année en moyenne 1004 accidents de la circulation impliquant des conducteurs de voiturettes. 185 d’entre eux, en moyenne, ont occasionné des accidents de personnes. La croissance du nombre de voiturettes a, de fait, eu un impact sur la croissance du nombre d’accidents.

**Classement des véhicules**

Le classement des véhicules est établi au niveau de l’Union européenne, dans les «dispositions-cadres» relatives aux exigences administratives de réception par type des véhicules. En ce qui concerne les véhicules de classe T, le classement se fonde sur le règlement n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers. L’objectif du règlement est de fixer des dispositions uniformes pour la mise sur le marché et la surveillance des véhicules agricoles et forestiers.

Le règlement ne s’applique pas à la réception des véhicules isolés, réception dont les procédures relèvent de la législation nationale des États membres. Les États membres ont une importante marge de manœuvre, car il n’a pas été établi d’exigences administratives et techniques uniformes s’agissant de ces véhicules. Au niveau national, cette marge de manœuvre a été exploitée en ce qui concerne les remorques de tracteurs. Pour celles-ci, les exigences techniques sont un peu plus légères que pour les produits réceptionnés par type, et aucune procédure de réception distincte n’est exigée avant la mise en circulation.

Au niveau national, les exigences techniques sur les tracteurs et leurs remorques sont plus précisément établies dans une prescription de l’Agence finlandaise de sécurité des transports (TRAFI/26407/03.04.03.00/2015: Structure et équipements des tracteurs, engins motorisés et véhicules tout terrain, de leurs remorques, des dispositifs remorqués autres que ceux destinés à être attelés à un véhicule à moteur, ainsi que des véhicules tirés par des animaux), qui se fonde sur la loi n° 1090/2002 sur les véhicules.

**Dispositions sur les permis de conduire**

Les exigences sur les permis de conduire et leur mode d’obtention sont établies dans la loi n° 386/2011 sur les permis de conduire et dans le décret gouvernemental n° 423/2011 relatif aux permis de conduire. La législation nationale doit respecter les exigences minimales fixées dans la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire dans l’Union européenne (*directive sur le permis de conduire*), et qui concernent les permis de conduire autres que pour tracteurs, leur classification, les examens de conduite et la délivrance du permis de conduire. Les dispositions relatives aux conducteurs de tracteurs ne se trouvent pas dans la législation de l’UE.

**Comparaison internationale**

En Suède, une voiture peut, une fois qu’elle respecte certaines conditions techniques, être transformée en tracteur et entrer dans la classe «A-traktor». Les conditions précises sont établies par prescription administrative (VVFS 2003:19, *Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II*). La vitesse structurelle du véhicule doit être limitée à 30 km/h, et les rapports de transmission doivent être tels que le véhicule atteigne une vitesse maximale de 10 km/h en première vitesse. La structure de la carrosserie doit être modifiée de telle façon qu’il soit clairement apparent que le véhicule n’est plus adapté au transport de personnes. Il peut cependant y avoir une place assise à côté du conducteur.

En pratique, les exigences signifient que la modification ne peut être faite que sur un nombre limité de véhicules. L’âge du véhicule ne fait l’objet d’aucune restriction, et de fait une grande part des tracteurs A figurant au registre sont vieux. En plus des tracteurs A, il y a en circulation des véhicules plus anciens appartenant à la classe «EPA-traktor» et construits avant le 1er avril 1975.

La conduite d’un tracteur A nécessite un permis de conduire AM, comme pour les voiturettes. Une condition préalable est un apprentissage obligatoire de 12 heures avec un instructeur agréé. Pour obtenir le diplôme, il faut avoir passé un examen théorique, et avoir plus de 15 ans.

L’agence Trafikanalysis, en Suède, indique qu’entre 2012 et 2016, il y avait en moyenne en circulation 8700 tracteurs A. Le nombre de tracteurs A a tout de même augmenté de 850 à 980 véhicules par an, si bien qu’en 2012 il y avait 6 948 tracteurs en circulation et 10 601 en 2016.

D’après les documents de l’agence suédoise Transportstyrelsen, de 2012 à 2016, 337 accidents ont impliqué des tracteurs A. 2 de ces accidents ont été mortels. Chaque année, il y a environ 3 accidents qui aboutissent à des blessures graves, et 11 à des blessures moyennement graves. En tout, un peu moins de 70 accidents liés à des tracteurs A sont portés à la connaissance de la police ou des hôpitaux chaque année.

L’Agence finlandaise de sécurité des transports ignore si des solutions comparables existent actuellement dans les autres pays de l’UE. En Allemagne, dans les années 90, il était encore possible de limiter la vitesse d’une voiture particulière à 30 kilomètres maximum, après quoi elle pouvait être classée comme véhicule destiné aux personnes à mobilité réduite, mais par la suite cette possibilité a été abandonnée.

*Le permis AM dans les autres pays*

Conformément à la directive sur le permis de conduire, l’âge minimum pour le permis AM est de 16 ans, mais il peut être abaissé à 14 ans maximum ou relevé à 18 ans maximum. L’âge minimum de 16 ans est en usage notamment en Angleterre, en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne. L’âge minimum de 15 ans, correspondant à ce qui se fait en Finlande, est en usage en Suède mais également en Espagne et en Islande. En France, l’âge minimum est de 14 ans, au Danemark de 18 ans. En dehors de l’Europe, le Canada dispose d’une classe AM semblable, avec un âge minimum de 14 ans.

Pour pouvoir obtenir le permis AM, la plupart des pays précités exigent un apprentissage obligatoire qui peut être pratique, théorique, ou les deux. C’est au Danemark que l’obligation d’apprentissage la plus large est en vigueur, avec 22 heures d’apprentissage théorique et 12 heures d’apprentissage pratique. Les Pays-Bas et l’Espagne, en revanche, n’exigent aucun apprentissage obligatoire.

## Objectifs et points essentiels de la proposition

**Objectifs de la proposition**

L’objectif de la proposition est de permettre un nouveau mode de locomotion, pour les jeunes de 15 à 17 ans, en mettant en service un nouveau groupe de véhicules. Les jeunes se déplacent beaucoup et utilisent souvent un cyclomoteur ou une motocyclette. Les voitures légères constitueraient pour les jeunes une nouvelle alternative.

L’objectif de la proposition est également d’améliorer la sécurité routière, en particulier pour les jeunes. Les jeunes se déplacent beaucoup à cyclomoteur ou en voiturette, or la sécurité de ces véhicules en situation d’accident, celle des cyclomoteurs en particulier, est plus faible que celle des voitures particulières.

**Points essentiels**

La proposition créerait un nouveau groupe de véhicules, les voitures légères, qui seraient des véhicules de classe T modifiés à partir de voitures particulières de telle façon que leur vitesse est réduite. Pour des raisons de sécurité routière, elles seraient touchées par les restrictions suivantes:

*Âge maximal du véhicule*

Une voiture légère pourrait être issue d’une voiture particulière mise en service après l’année 2014. Il serait par ailleurs interdit de convertir en voiture légère une voiture particulière pour laquelle il s’est écoulé un maximum de 10 années depuis la fin de l’année de mise en service. Les voitures légères seraient principalement utilisées par de jeunes conducteurs. En raison de la technologie et du développement des dispositions légales, les voitures récentes sont plus sûres et plus écologiques que les voitures plus anciennes. La restriction évoquée servirait à s’assurer que ces jeunes conducteurs puissent profiter de voitures plus récentes que la moyenne, et par là même plus sûres et plus écologiques. Cette restriction améliore non seulement la sécurité du conducteur et des passagers, mais également celle des autres usagers de la route. Le fait de lier la restriction à l’âge du véhicule et non seulement à une certaine année garantit que l’avantage se maintienne au fil du développement technologique.

*Masse à vide*

Conformément à la proposition, la masse à vide maximale autorisée d’une voiture légère serait de 1500 kg. Cette restriction vise à exclure les voitures hautes et volumineuses, telles que les SUV, qui sont problématiques du point de vue de la sécurité des piétons.

*Limitation de la vitesse*

On proposerait de limiter la vitesse structurelle maximale autorisée des voitures légères à 45 km/h. La limitation de la vitesse vise à diminuer le risque d’accident et à rendre moins graves les conséquences d’un éventuel accident. La limitation de la vitesse aurait un effet positif sur la sécurité non seulement des conducteurs et passagers de voitures légères, mais également sur la sécurité des autres usagers de la route.

Elle devrait se faire de telle façon que la limitation ne soit pas facile à contourner, et qu’il soit aisé d’en vérifier le bon fonctionnement. La limitation de la vitesse des véhicules existe déjà notamment pour les cyclomoteurs, les voiturettes et les véhicules lourds. Des limiteurs de vitesse utilisables dans les voitures particulières sont déjà disponibles sur le marché.

*Permis de conduire*

Conformément à la proposition, une voiture légère peut être conduite avec un permis de catégorie AM, comme pour une voiturette. Par conséquent, une voiture légère sera soumise à la même exigence d’examen théorique et pratique qu’une voiturette.

*Importation*

Les dispositions fiscales actuelles en matière de circulation ne concernent généralement pas les véhicules relevant de la classe T. Laisser les voitures légères hors de la législation fiscale constituerait un encouragement économique à faire enregistrer des voitures particulières en tant que voitures légères, ce qui aurait un effet néfaste du point de vue des recettes fiscales de l’État. Avec cet encouragement, le nombre de voitures légères pourrait être supérieur au chiffre actuellement envisagé.

Conformément à la proposition, les voitures légères seraient imposées comme les voitures particulières. Le fait d’enregistrer un véhicule en tant que voiture légère ne changerait donc rien à l’impôt sur les véhicules, à l’impôt sur les voitures, à la taxe sur les carburants ou au droit à déduction de la TVA. Cela supprimerait un encouragement fiscal néfaste et assurerait en pratique le traitement fiscal équitable de véhicules identiques, ainsi que les recettes fiscales de l’État. Dans le même temps, retransformer en voitures particulières des véhicules enregistrés en tant que voitures légères serait aisé, car le processus ne serait suivi d’aucune conséquence fiscale.

**Contrôle technique et immatriculation**

Conformément à la proposition, une voiture légère pourrait être issue d’une voiture particulière. La modification impliquerait un contrôle particulier de modification où l’on vérifierait si la voiture légère respecte les exigences la concernant, relativement à l’âge du véhicule, à la limitation de la vitesse et à la masse à vide. Les exigences techniques précises concernant la limitation de la vitesse seraient établies en tant que prescriptions de l’Agence finlandaise de sécurité des transports, à l’instar des autres exigences techniques concernant les véhicules, en vertu de l’article 27 a de la loi sur les véhicules.

Un véhicule converti en voiture légère devrait avoir déjà été immatriculé en tant que voiture particulière. On s’assurera ainsi que les données techniques concernant le véhicule figurent comme il se doit dans le registre, et que le véhicule respecte les exigences sur les voitures particulières, exigences de haut niveau en ce qui concerne la sécurité routière et la protection de l’environnement. Dans le même temps, les modifications du système de données liées à la modification pourront être mises en œuvre dans l’agenda ici proposé.

**Autres alternatives de mise en œuvre**

Lors de l’élaboration du projet, les alternatives suivantes ont également été étudiées:

*Enregistrement des voitures légères dans une classe dédiée*

La création d’une classe entièrement nouvelle serait théoriquement possible du point de vue des dispositions techniques. Cependant, la directive sur le permis de conduire est structurée de telle façon que ces véhicules relèveraient toujours des dispositions concernant les voitures particulières, et l’âge minimal serait de 17 ans, si bien qu’en pratique le changement visé ne pourrait avoir lieu.

*Limitation de la vitesse à 60 kilomètres à l’heure*

Selon les estimations réalisées, relever la vitesse maximale autorisée aurait un effet positif sur la fluidité de la circulation. Relever la vitesse augmenterait dans une certaine mesure la popularité des voitures légères et pourrait conduire à une augmentation de leur utilisation sur les routes importantes, ce qui compenserait l’impact négatif. L’effet principal serait toutefois un effet négatif sur la sécurité routière, et l’amélioration de la sécurité routière, qui est un motif de la modification, risquerait de ne pas avoir lieu.

*Limitation de l’âge des voitures légères uniquement pour les voitures neuves*

Lors de l’élaboration du projet, on a également envisagé la limitation de l’âge des voitures légères de telle façon que seule une voiture neuve pourrait être convertie en voiture légère. Or une telle limitation augmenterait nettement les coûts. Les coûts étant nettement supérieurs à ceux de l’achat d’un cyclomoteur, il est probable que la voiture légère remplacerait surtout des voiturettes neuves ou peu utilisées. Les effets positifs de la modification proposée provenant essentiellement de l’abandon progressif des cyclomoteurs, les effets globaux de la modification seraient minimes du point de vue de la sécurité routière. Du point de vue des émissions de CO2, l’impact serait négatif, mais il serait positif pour les autres émissions.

*Renoncement à la limitation de l’âge des voitures légères*

La modification amènerait une augmentation de l’âge des voitures légères et pourrait mener, si l’on en croit l’expérience suédoise, à une nette croissance du nombre d’accidents et des coûts des accidents. La modification diminuerait les coûts et de ce fait augmenterait probablement le nombre de voitures légères en circulation, ce qui aurait un impact positif sur les possibilités de déplacement des jeunes, mais un impact légèrement négatif sur la fluidité du trafic.

## Effets de la proposition

**Généralités**

La modification proposée vise principalement à améliorer la sécurité des jeunes conducteurs de cyclomoteurs et de voiturettes âgés de 15 à 17 ans. Avec la proposition, les jeunes pourraient choisir un nouveau type de moyen de transport permettant de mieux garantir leur sécurité dans la circulation. Quand on évalue l’autorisation de mise en service des voitures légères, il faudrait pour commencer: que la sécurité routière s’améliore par rapport aux voiturettes; noter que la sécurité des autres usagers de la route ne diminuera pas sensiblement; prendre en compte les émissions concernant la circulation; et s’assurer que la modification ne nuise pas trop à la fluidité de la circulation.

Pour réaliser l’évaluation des effets, le ministère des transports et des communications et l’Agence finlandaise de sécurité des transports (Trafi) ont examiné les effets estimés des voitures légères sur la sécurité routière et sur l’environnement. Aux fins de cette évaluation, des entretiens ont été réalisés, et les données obtenues ont permis d’élaborer trois scénarios où la popularité des voitures particulières à limitation varie. Dans ces scénarios, le point de comparaison est la situation actuelle. Le groupe d’âge examiné se limite aux jeunes de 15 à 17 ans, car l’utilisation d’une voiture légère deviendrait possible à l’âge de 15 ans et que conformément à la législation actuelle c’est à 18 ans qu’on peut passer le permis de conduire.

Dans les entretiens, on a demandé aux parents de jeunes de 12 à 14 ans quelle était la probabilité qu’ils achètent une voiture légère pour leur enfant. On a également demandé aux parents de jeunes possédant un cyclomoteur ou une voiturette s’ils auraient pu acheter une voiture légère à la place du cyclomoteur ou de la voiturette. Sur la base de ces entretiens, plusieurs scénarios portant sur la demande de voitures légères ont été rédigés. Dans le scénario minimal, on suppose que seuls les jeunes utilisant actuellement un cyclomoteur ou une voiturette sont intéressés par les voitures particulières à limitation. Dans ce scénario, il y aurait environ 12 000 voitures à limitation qui seraient utilisées par les jeunes. Dans le scénario moyen, on suppose que les jeunes intéressés par les voitures particulières à limitation sont ceux qui utilisent actuellement un cyclomoteur ou une voiturette, et une petite partie de ceux qui n’ont actuellement pas de véhicule. Dans ce scénario, environ 29 000 voitures légères seraient utilisées par les jeunes. Dans le scénario maximal, on suppose que les jeunes intéressés par les voitures légères sont ceux qui utilisent actuellement un cyclomoteur ou une voiturette, et ceux qui n’ont actuellement pas de véhicule. À ce niveau de prévision maximal, il pourrait y avoir environ 41 000 voitures légères utilisées par les jeunes. Ce scénario ne prend pas en compte la possibilité que les voitures légères puissent également attirer des jeunes de plus de 18 ans, car l’objectif du projet est d’améliorer la sécurité routière des 15-17 ans. Il n’est guère probable que la popularité des voitures légères parmi les jeunes de plus de 18 ans dépasse de beaucoup le nombre actuel de voiturettes.

Les chiffres précités se fondent sur les réponses données lors des entretiens à la question de savoir quelle proportion des parents de jeunes seraient disposés, de façon certaine ou presque certaine, à acheter pour leur enfant une voiture légère. Lors des entretiens, la description des voitures légères qui a été présentée aux parents diffère toutefois de la proposition gouvernementale en cela que l’âge des voitures était limité à 15 ans, que leur poids n’était pas limité, et qu’un permis tracteur donnait le droit de les conduire. La modification de ces éléments augmentera les frais d’acquisition d’une voiture légère et d’un permis de conduire. Le prix d’une voiture légère se situant entre celui d’un cyclomoteur (1000 à 2000 €) et celui d’une voiturette (environ 10 000 €), on peut supposer, comme évoqué dans l’étude d’impact, que la popularité des voitures légères se rapprocherait du scénario moyen. Dans le scénario moyen, environ 29 000 jeunes constituent l’estimation maximale du nombre d’utilisateurs. Cependant, la hausse du prix évoquée dans la problématique, jusqu’à 4000-7000 €, et le resserrement des conditions d’obtention du permis, pourraient limiter la demande. On peut donc estimer que la demande de voitures légères chez les jeunes s’élèverait à 20 000-25 000 véhicules. Au 31 mars 2018, il y avait environ 2,7 millions de voitures particulières en circulation, 126 000 cyclomoteurs, et environ 8 800 quadricycles légers, dont la plupart sont des voiturettes.

**Conséquences sur les ménages**

La modification législative proposée aura surtout des effets sur les ménages qui achètent actuellement pour leur enfant un cyclomoteur ou une voiturette. Le prix d’achat d’une voiture légère est un peu plus élevé que celui d’un cyclomoteur, et inférieur ou supérieur à celui d’une voiturette, selon l’âge de la voiture. Une voiture légère peut dériver d’une voiture déjà existante, ou d’une voiture particulière achetée à cette fin. Une voiture légère peut toujours être retransformée en voiture particulière, ce qui peut permettre d’économiser sur les frais d’acquisition de véhicules puisqu’il n’est pas nécessaire de changer de véhicule quand le jeune obtient le droit de conduire une voiture particulière.

**Changements au niveau des distances parcourues annuellement et des modes de transport**

Les distances parcourues par les 15-17 ans avec les différents modes de transport ont été évaluées sur la base d’une étude sur le transport de voyageurs, et des données relatives sur les distances parcourues des cyclomoteurs et voiturettes. Les jeunes effectuent en moyenne environ 37 kilomètres par personne et par jour ouvré. La part des transports en commun est d’environ 12 km (32 %), et la part des trajets en voiture particulière est de 17 km (45 %). On effectue en moyenne 2,8 km (7,7 %) à cyclomoteur et 1,4 km (3,8 %) en voiturette.

Par rapport à la situation actuelle, l’autorisation des voitures légères aurait un effet sur les modes de transport en permettant l’émergence d’un nouveau mode de transport et en remplaçant les cyclomoteurs et voiturettes. Comme estimation de départ, on a pris comme distance parcourue annuelle des voitures légères le chiffre actuel des voiturettes, à savoir 10 000 kilomètres. Dans le scénario moyen, la distance parcourue par les jeunes augmente de 3,4 %, tandis qu’elle augmente de 1,2 % dans le scénario minimal et de 4,4 % dans le scénario maximal. Les effets du type de mise en place choisi correspondent le mieux aux effets calculés pour le scénario moyen. C’est le remplacement de l’utilisation de cyclomoteurs qui a l’impact principal, car l’estimation indique qu’on se déplacerait en voiture légère trois fois plus qu’à cyclomoteur. De plus, une voiture légère peut être utilisée tout au long de l’année, de sorte que la proportion des transports en commun diminuera au fur et à mesure que les utilisateurs de cyclomoteurs adopteront les voitures légères.

La mise en service des voitures légères aurait des effets importants sur les habitudes de déplacement des jeunes. La part des voitures légères dans le déplacement des jeunes serait de 11,5 % dans le scénario moyen, tandis que la croissance serait de 5 % dans le scénario minimal et de 16,4 % dans le scénario maximal. La proportion des transports en commun diminuerait de 3,4 points par rapport au chiffre actuel de 32 % dans le scénario moyen, tandis qu’elle diminuerait d’1 point dans le scénario minimal et de 5,0 points dans le scénario maximal. La somme des proportions des cyclomoteurs et des voiturettes diminuerait de 5,2 points par rapport au chiffre actuel de 12 % dans le scénario moyen, tandis qu’elle diminuerait de 3,4 % dans le scénario minimal et de 6,7 % dans le scénario maximal. L’utilisation d’une voiture particulière en tant que passager diminuerait elle aussi, de 2,3 points par rapport au chiffre actuel de 45 %, tandis qu’elle diminuerait de 0,6 point dans le scénario minimal et de 3,7 points dans le scénario maximal.

**Effets sur le flux de circulation**

Les effets sur le flux de circulation ont été observés lors de simulations pour lesquels ont été créés trois scénarios différents. On y a examiné les effets du nombre de véhicules lents sur la vitesse du flux de circulation, les queues et les dépassements. Pour cette simulation, des vitesses maximales de 45 km/h et 60 km/h ont été testées pour les voitures légères. Dans le premier scénario, il s’agit d’une voie rapide à une seule voie, avec une limitation de vitesse à 100 km/h. Dans le deuxième scénario, il s’agit d’une voie rapide en bord d’agglomération, et la limitation de vitesse est de 60 km/h. Dans le troisième scénario, il s’agit d’une route rurale étroite où la limitation de vitesse est de 80 km/h. Dans cette simulation, on a choisi comme point d’observation une portion de route de 10 kilomètres. On a examiné les effets sur les vitesses moyennes des véhicules, et sur les retards, c’est-à-dire sur le temps de parcours supplémentaire induit quand un véhicule ne peut circuler à la vitesse voulue par le conducteur et doit rester derrière un véhicule plus lent.

Dans la situation de base du premier scénario, la vitesse moyenne des voitures particulières est de 88 km/h et celle des camions de 83 km/h, et il n’y a pas de voitures légères dans le flux de circulation. Quand on introduit dans le flux de circulation des voitures légères à 45 km/h, la vitesse moyenne des voitures particulières est réduite de 7 à 15 %, et celle des camions de 5 à 14 %. Aux heures de pointe, le flux de circulation cause, sur le trajet de 10 kilomètres, un retard de 37 secondes pour les voitures particulières, et de 12 secondes pour les camions. Si l’on ajoute à la circulation un nombre croissant de voitures légères, le retard des voitures particulières est multiplié de 1,6 à 2,5 fois, et celui des camions de 2,6 à 5,8 fois. Au maximum, le retard est de l’ordre d’une minute. Dans le premier scénario, on a également simulé la possibilité de dépasser les voitures légères par le terre-plein central. On suppose que la voiture légère se rabat toujours, c’est-à-dire qu’on obtient le meilleur résultat possible. Dans cette situation, les effets sur la vitesse moyenne sont limités, et le nombre de dépassements ne se faisant pas à l’aide du terre-plein central augmenterait de moins de 20 dépassements.

Dans la situation de base du deuxième scénario, la vitesse maximale des voitures particulières et des camions est de 60 km/h. L’ajout de voitures légères limitées à 45 km/h dans le flux de circulation fait baisser la vitesse moyenne des voitures particulières et des camions de 2 à 12 %. Aux heures de pointe, le flux de circulation cause, sur le trajet de 10 kilomètres, un retard de 17 secondes pour les voitures particulières, et de 19 secondes pour les camions. Si l’on ajoute à la circulation un nombre croissant de voitures légères, le retard des voitures particulières est multiplié de 1,6 à 5,1 fois, et celui des camions de 1,6 à 4,7 fois. Au maximum, le retard est de plus d’une minute. Dans le scénario 2, il n’a pas été postulé de possibilité de dépassement, mais le dépassement n’est pas interdit. Pour dépasser, il convient d’utiliser la voie opposée, or tout dépassement implique un risque important et le fait de rouler derrière des véhicules lents augmente la prise de risque.

Dans le troisième scénario, la vitesse moyenne des voitures particulières est de 80 km/h et celle des camions de 79 km/h. L’ajout de voitures légères limitées à 45 km/h dans le flux de circulation fait baisser la vitesse moyenne des voitures particulières de 7 à 17 %, et celle des camions de 7 à 19 %. Aux heures de pointe, le flux de circulation cause, sur le trajet de 10 kilomètres, un retard de 21 secondes pour les voitures particulières, et de 26 secondes pour les camions. Si l’on ajoute à la circulation un nombre croissant de voitures légères, le retard des voitures particulières est multiplié de 2,3 à 4,7 fois, et celui des camions de 2,2 à 4,6 fois. Au maximum, le retard est de plus d’une minute et demie. Par ailleurs, on peut supposer que les autocars seront également gênés. Dans le scénario 3, il n’a pas été postulé de possibilité de dépassement, mais le dépassement n’est pas interdit. Pour dépasser, il convient d’utiliser la voie opposée, or tout dépassement implique un risque important et le fait de rouler derrière des véhicules lents augmente la prise de risque.

**Effets sur la sécurité routière**

Les effets sur la sécurité routière ont été examinés sur la base des données de l’Office des transports finlandais qui concernent les blessés et les morts lors d’accidents de la circulation, l’objectif de la proposition étant de diminuer le nombre de victimes d’accidents. L’évaluation des risques est moyenne et se fonde sur une distance parcourue annuelle théorique. Comme point de départ de l’évaluation des risques, on a pris le risque des conducteurs de voitures particulières de 18 ou 19 ans, corrigé par un risque 1,68 fois supérieur pour les 15-17 ans par rapport aux 18-19 ans. Dans ce cas, le risque est un peu plus bas (0,51 victime pour un million de passagers-kilomètres) qu’actuellement avec les voiturettes (0,65).

Quand on applique ce niveau de risque aux voitures légères, le nombre de blessés et de morts dans les accidents de la route diminue dans tous les scénarios concernant le nombre de voitures légères. Cela est largement dû au fait que les voitures légères remplaceront une partie des cyclomoteurs, dont le risque est presque six fois supérieur au risque des voitures légères. La distance parcourue par les voitures légères sera certes supérieure à celle des cyclomoteurs, ce qui équilibrera les chiffres. L’utilisation de voitures légères réduira également le nombre de victimes des accidents de voiturette, de sorte qu’au total, le nombre de victimes diminuera d’environ 54 personnes par an dans le scénario moyen, à comparer avec les 28 personnes du scénario minimal et les 62 personnes par an du scénario maximal. Le nombre de morts dans des accidents diminuera de 0,5 mort dans le scénario moyen, de 0,3 mort dans le scénario minimal et de 0,6 mort dans le scénario maximal.

Quand on utilise les coefficients de coût unitaire des accidents, on peut constater que les économies sur les frais d’accident seraient autour de 18 millions d’euros dans le scénario moyen, de 10 millions d’euros dans le scénario minimal et de 20 millions d’euros dans le scénario maximal.

Si l’on évalue la sécurité routière avec le niveau de risque actuel des voiturettes, l’effet sur le nombre de victimes est plutôt neutre. Dans le scénario moyen, le nombre de victimes baisse de 19 personnes, tandis qu’il diminuerait de 13 personnes dans le scénario minimal et de 12 personnes dans le scénario maximal. Le nombre de morts diminuerait de 0,2 personne dans le scénario moyen, et de 0,1 personne dans le scénario minimal et le scénario maximal.

Si l’on prend comme point de départ de la comparaison le niveau de risque relatif des tracteurs A suédois, la mise en service des voitures légères augmente le nombre total de victimes de 70 personnes dans le scénario moyen, de 25 personnes dans le scénario minimal et de 115 personnes dans le scénario maximal. Bien que le risque que constituent les voitures légères soit là encore moindre que celui des cyclomoteurs, la distance parcourue plus élevée dans le cas des voitures légères augmentera le nombre de victimes. Selon le scénario, le nombre de morts dans des accidents augmenterait de 0,7 personne dans le scénario moyen, de 0,2 personne dans le scénario minimal et de 1,1 personne dans le scénario maximal.

Le niveau de risque des voitures légères est influencé par ce qu’on suppose du comportement de conduite des 15-17 ans avec ce nouveau type de véhicule. D’après les données dont on dispose en Finlande sur l’utilisation des voiturettes, il est peu probable que le niveau de risque soit aussi élevé qu’avec les tracteurs A suédois. Les exigences techniques des tracteurs A et l’âge avancé des véhicules ont un impact sur l’émergence d’un risque plus élevé. D’après les données suédoises, parmi les accidents typiques des tracteurs A se trouvent les collisions par l’arrière et les sorties de route dues à une perte de contrôle. Dans les comptes rendus finlandais, on a constaté que la vitesse plus basse des voiturettes causait, en plus des collisions par l’arrière, des situations de danger lors des dépassements.

D’après le questionnaire soumis aux jeunes Suédois, seul un quart d’entre eux conduisent un tracteur A à la vitesse maximale autorisée de 30 km/h: plus de la moitié des véhicules ont été débridés pour dépasser les 80 km/h. Presque tous les conducteurs de tracteurs A affirment dépasser souvent la vitesse autorisée. Du point de vue de la sécurité routière, il faut également prendre en considération l’âge des véhicules et le niveau de sécurité. Le fait de recycler les véhicules en voitures légères augmente l’âge moyen du parc de véhicules. Par exemple, en Suède, les tracteurs A sont souvent de vieux véhicules qui n’auraient pas passé le contrôle technique périodique d’une voiture particulière.

La masse des voitures légères, supérieure à celle des voiturettes, pourrait dans une certaine mesure aggraver les conséquences des accidents pour les personnes non protégées. Autoriser les voitures légères aux jeunes, malgré leur masse supérieure à celle des voiturettes, ne causera cependant probablement pas de risque notable pour la sécurité des piétons. La limitation de la vitesse des voitures légères vise à réduire la gravité des accidents. Dans les accidents impliquant des voiturettes en Finlande ou des tracteurs A en Suède, la sécurité des piétons n’a pas eu d’incidence particulière. D’après l’Assurance des transports et le compte rendu sur les voiturettes de l’Institut d’étude des accidents, les accidents impliquant une voiturette et une personne en circulation douce étaient au nombre de 87 sur les années 2011-2015, soit 1,7 % des accidents de la route impliquant des voiturettes. La proportion d’accidents piétons est quasiment la même pour tous les conducteurs de véhicules à moteur dans les agglomérations, de sorte qu’on ne peut en conclure que les jeunes conducteurs causent aux piétons un risque plus élevé que les autres groupes d’âge.

**Effets sur les émissions dues au transport**

Les effets sur les émissions dues au transport ont été évalués sur la base des renseignements fournis par le LIPASTO, le Système finlandais de calcul des émissions de gaz d’échappement et de consommation d’énergie des transports. Des valeurs moyennes sont utilisées comme coefficients d’émissions pour les cyclomoteurs et voiturettes. On suppose que les voitures légères sont vieilles de 10 ans environ, et on utilise pour le calcul les coefficients d’émissions moyens pour la circulation en agglomération. On suppose qu’une voiture particulière ordinaire est en moyenne vieille de 5 ans, et on utilise pour le calcul les coefficients d’émissions moyens pour la circulation en agglomération pour la circulation sur autoroute. On utilise comme coefficients d’émissions des transports en commun les coefficients de la classe EURO V des bus urbains.

Dans l’étude des émissions, on a pris en compte la consommation de carburant, les émissions de dioxyde de carbone (émissions en équivalent CO2) pour les effets climatiques et les émissions de particules fines (PM), d’oxydes d’azote (NOx) et de monoxyde de carbone (CO) pour les effets sur la qualité de l’air.

Dans tous les scénarios de mise en service de voitures légères, la consommation de carburant augmente. Cela est dû au fait que la consommation d’une voiture légère (7,4 l / 100 km) est nettement supérieure à celle d’un cyclomoteur (2,9 l /100 km) ou d’une voiturette (5,3 l / 100 km). Dans le scénario moyen, l’augmentation de la consommation de carburant est de 30 %, tandis qu’elle est de 10 % dans le scénario minimal et de plus de 40 % dans le scénario maximal. On peut également supposer qu’on roulera davantage en voiture légère qu’à cyclomoteur, ce qui augmentera la consommation de carburant. La consommation de carburant des 15-17 ans est actuellement d’environ 0,9 % de la consommation totale des transports routiers, et 1,5 % de la consommation totale des transports personnels sur route. Dans le scénario moyen, la proportion de la consommation globale des transports routiers atteindrait 1,1 %, et celle de la consommation globale des transports personnels 1,9 %. Dans le scénario moyen, la consommation globale des transports routiers augmenterait de 0,3 %, tandis qu’elle augmenterait de 0,1 % dans le scénario minimal et de 0,4 % dans le scénario maximal. Dans le scénario moyen, la consommation globale de carburant des transports personnels sur route augmenterait de 0,4 % tandis qu’elle augmenterait de 0,1 % dans le scénario minimal et de 0,6 % dans le scénario maximal.

Les émissions de dioxyde de carbone sont directement corrélées à la consommation de carburant, de sorte que dans tous les scénarios les émissions de dioxyde de carbone augmentent également. L’augmentation est estimée à 20 % dans le scénario moyen, mais à 7 % dans le scénario minimal et à 29 % dans le scénario maximal. S’agissant des émissions de dioxyde de carbone, le changement est également dû à la consommation supérieure et au coefficient d’émission supérieur: le coefficient d’émission d’un cyclomoteur est de 68 grammes par passager-kilomètre, celui d’une voiturette est de 128 et celui d’une voiture légère de 168. Actuellement, les déplacements des jeunes produisent environ 1,2 % des émissions totales des transports routiers et 2,0 % des émissions totales des transports personnels. Dans le scénario moyen, la proportion des émissions totales des transports routiers augmenterait de 1,4 %, contre 1,3 % dans le scénario minimal et 1,5 % dans le scénario maximal. Dans le scénario moyen, la proportion des émissions globales des transports personnels augmenterait de 2,4 %, tandis qu’elle augmenterait de 2,1 % dans le scénario minimal et de 2,5 % dans le scénario maximal. Dans le scénario moyen, les émissions totales des transports routiers augmenteraient de 0,2 %, contre 0,1 % dans le scénario minimal et 0,3 % dans le scénario maximal. S’agissant des émissions de dioxyde de carbone, les émissions totales des transports personnels sur route augmenteraient de 0,4 % dans le scénario moyen, de 0,1 % dans le scénario minimal et de 0,6 % dans le scénario maximal.

Les émissions de particules (PM) influent sur la qualité de l’air de l’environnement proche des routes. Dans tous les scénarios d’utilisation des voitures légères, les émissions de particules diminuent par rapport à la situation actuelle. L’impact dépend de l’ampleur dans laquelle les voitures légères remplaceront les cyclomoteurs et voiturettes, et de l’augmentation de la circulation, si bien que l’évolution n’est pas directement corrélée au nombre de voitures légères. La diminution est de 20 % dans le scénario moyen, contre 22 % dans le scénario minimal et 23 % dans le scénario maximal. La diminution est presque entièrement due au fait que les voitures diesel seront retirées. Le coefficient d’émission de PM d’une voiturette est de 0,1 gramme par passager-kilomètre, celui d’un cyclomoteur de 0,046 et celui d’une voiture légère de 0,018. On estime que 1,9 % des émissions totales des transports routiers et 4,8 % des émissions totales des transports personnels sur route sont dues aux déplacements des jeunes. Dans les scénarios concernant les voitures légères, ces chiffres descendraient respectivement à 1,5 % dans le scénario moyen contre 1,4 % dans les scénarios minimal et maximal, et à 3,8 % dans le scénario minimal et le scénario moyen contre 3,7 % dans le scénario maximal. S’agissant des émissions de particules, les émissions totales des transports routiers diminueraient de 0,4 %, et les émissions totales des transports personnels sur route de 1,0 % dans le scénario moyen, contre 1,1 % dans les scénarios minimal et maximal.

Les émissions d’oxydes d’azote (NOx) ont un effet notable sur la qualité de l’air. Cela dit, aucun scénario n’aboutit à de grands changements en matière d’émissions. Dans le scénario moyen, les émissions augmentent de 1,7 %, alors qu’elles diminuent de 2,4 % dans le scénario minimal, et augmentent de 3,0 % dans le scénario maximal. Ce changement est influencé par des changements opposés: la diminution du nombre de voiturettes diesel diminue les émissions, tandis que l’utilisation de vieilles voitures particulières les augmente. La diminution des transports en commun diminue également les émissions occasionnées par les oxydes d’azote. En ce qui concerne les oxydes d’azote, les déplacements des jeunes causent environ 1,3 % des émissions totales des transports routiers, et 3,4 % des émissions totales des transports personnels sur route. En pratique, les proportions ne changent pas, et la diminution/augmentation des émissions totales ne dépasse pas 0,1 %.

Les émissions de monoxyde de carbone (CO) ont également un impact sur la qualité de l’air. Dans le scénario moyen, on estime que les émissions de CO diminuent de 21 %, contre 12 % dans le scénario minimal et 28 % dans le scénario maximal. La réduction des émissions est due au fait que les systèmes de purification des gaz d’échappement des cyclomoteurs et voiturettes ne sont pas aussi développés que pour les voitures légères. Le coefficient d’émission de CO d’un cyclomoteur est de 4,4 grammes par passager-kilomètre, celui d’une voiturette de 2,0 et celui d’une voiture légère de 0,2. Les déplacements des jeunes causent environ 2,4 % des émissions totales des transports routiers et 2,9 % des émissions totales des transports personnels sur route. Dans le scénario moyen, la proportion des émissions totales des transports routiers diminuerait de 1,9 %, contre 2,1 % dans le scénario minimal et 1,7 % dans le scénario maximal. Dans le scénario moyen, la proportion des émissions totales des transports personnels diminuerait de 2,3 %, contre 2,5 % dans le scénario minimal et 2,1 % dans le scénario maximal. Dans le scénario moyen, les émissions totales des transports routiers diminueraient de 0,5 %, contre 0,3 % dans le scénario minimal et 0,7 % dans le scénario maximal. Dans le scénario moyen, les émissions totales des transports personnels sur route diminueraient de 0,6 % s’agissant des émissions de monoxyde de carbone, contre 0,3 % dans le scénario minimal et 0,8 % dans le scénario maximal.

**Conséquences économiques**

*Effet des prix d’achat sur le choix du mode de transport*

Le prix d’achat des véhicules peut jouer fortement sur la popularité des divers modes de transport. L’estimation ci-dessus se fonde sur des questionnaires adressés aux parents et dans lesquels on supposait que la somme d’argent dévolue à l’achat d’une voiture légère et du droit de conduire nécessaire était relativement faible. Le droit de conduire impliquerait une carte de tracteur, la conversion d’une voiture particulière serait aisée, et cette modification pourrait concerner un matériel vieux d’environ 15 ans. Les frais cumulés ne seraient que de 700 euros.

On estime que le coût d’une voiture légère influence comme suit la probabilité de réalisation des scénarios. Si le coût est aussi élevé que celui d’une voiturette, on peut supposer que le degré d’utilisation restera au niveau du scénario minimal. Si le coût d’une voiture légère se situe entre celui d’un cyclomoteur et celui d’une voiturette (environ 5000-6000 euros), on suppose que la demande sera de niveau moyen. Si le coût d’une voiture légère est concurrentiel par rapport à celui d’un cyclomoteur, aux alentours de 2000 euros, le scénario maximal pourra se réaliser.

*Conséquences commerciales*

Les modifications du flux de circulation ont également des conséquences commerciales. Dans tous les scénarios simulés, la vitesse moyenne des voitures particulières et des camions diminue, et il apparaît un retard croissant, c’est-à-dire que le véhicule est contraint de rouler derrière un véhicule plus lent. L’augmentation du temps de trajet a une importance commerciale notable, en particulier pour les transports de fret. Selon le scénario considéré, on estime que sur un trajet de 10 kilomètres, le retard atteint près d’une minute, ou même une minute et demie. Quand les retards augmentent, il est plus difficile de planifier les transports et de respecter les emplois du temps. On peut supposer que des inconvénients comparables toucheront le transport par autocar sur les longues distances, ce qui peut avoir un impact sur l’élaboration des grilles horaires et sur les frais de transport. Les simulations ont abouti à des situations où, en une heure, plusieurs voitures à vitesse limitée circulent sur une route fréquentée. Sur la plus grande partie du réseau routier, les effets des voitures à vitesse limitée sur le flux de circulation resteront limités.

*Coûts socio-économiques des transports*

En se servant des valeurs unitaires de l’évaluation du projet sur la circulation routière, on peut estimer que la mise en service des voitures légères permettra des économies annuelles sur les coûts des accidents de l’ordre de 10 à 20 millions d’euros, selon le taux d’utilisation.

En se servant des valeurs unitaires de l’évaluation du projet sur la circulation routière pour les diverses émissions, on peut estimer que dans l’ensemble, les coûts socio-économiques des transports augmenteraient. La hausse des émissions de dioxyde de carbone augmenterait les coûts de 0,4 à 1,6 million d’euros par an, tandis que la diminution des émissions de particules réduirait d’environ 0,3 million d’euros les coûts des transports. Les coûts dus aux oxydes d’azote peuvent être supérieurs ou inférieurs à leur niveau actuel, et aucune valeur unitaire n’a été attribuée aux émissions de monoxyde de carbone. Dès lors, les coûts socio-économiques des transports augmenteraient d’environ 0,1 à 1,3 million d’euros par an en raison des effets des émissions.

On estime que les modifications proposées n’auront pas d’effet notable sur les recettes fiscales de l’État. Cependant, si le nombre de voitures augmente en raison desdites modifications, cela peut légèrement augmenter les recettes de l’impôt sur les voitures et de l’impôt sur les véhicules.

**Conséquences sur l’activité des autorités**

L’Agence finlandaise de sécurité des transports, Trafi, est responsable du contrôle technique, de l’immatriculation et de l’imposition des véhicules. On estime que la proposition augmentera particulièrement les besoins en conseil et en orientation en ce qui concerne ces missions. L’augmentation des besoins en conseil et en orientation concernera particulièrement les responsables contractuels de l’immatriculation qui travaillent pour Trafi, et les responsables de contrôle technique des centres de contrôle technique.

La proposition suppose des modifications dans le système de renseignements sur les véhicules. L’Agence finlandaise de sécurité des transports estime que les coûts des modifications du système de renseignements s’élèveront à 200 000 euros. Il s’agit de coûts ponctuels.

La proposition augmentera le nombre des missions de surveillance des autorités concernées.

## Préparation du document

La proposition a été élaborée au ministère des transports et des communications, en coopération avec l’Agence finlandaise de sécurité des transports. Des avis sur la proposition ont été demandés aux acteurs du secteur.

## Lien avec d’autres propositions

Le Parlement doit discuter la proposition (HE 180/2017) du gouvernement concernant la refonte complète de la loi sur la circulation routière.

Si ladite proposition et la présente proposition sont discutées simultanément au Parlement, les modifications devront si nécessaire être harmonisées avec la présente proposition au moment de discuter celle des deux propositions qui doit entrer en vigueur après l’autre.

# JUSTIFICATIONS DÉTAILLÉES

## Motifs de la proposition de loi

### Loi sur les véhicules

**Article 14 b** *Voitures légères.* L’article réglementerait le nouveau groupe de véhicules relevant de la classe T1. Les véhicules devraient résulter de la modification de véhicules de classe M1 mis en service précédemment mais après l’année 2014. Un maximum de dix ans devra toutefois s’être écoulé depuis la fin de l’année de mise en service d’un véhicule de classe M1. La masse propre du véhicule serait limitée à 1500 kilogrammes. Cette restriction ne concernerait cependant pas les véhicules électriques. La vitesse structurelle des véhicules serait limitée à 45 kilomètres à l’heure.

### Loi sur le permis de conduire

**Article 4** *Catégories de permis de conduire.* Le paragraphe 1, point 1, lettre b, de cet article, serait modifié, avec l’ajout des voitures légères visées dans la loi sur les véhicules et relevant de la classe T. Ce sous-point comprendrait les quadricycles légers, les tracteurs de la classe T3, et les voitures légères. L’obtention du droit de transporter des véhicules serait concernée par des exigences uniformes. Le droit de transporter des quadricycles avec un permis AM serait reconnu ailleurs également comme conforme à la législation de l’UE. Le droit de transporter des voitures légères avec un permis AM se fonderait sur la pratique nationale, et les autres pays n’auraient aucune obligation de reconnaître ce droit.

**Article 7** *Étendue du droit de conduire.* Il serait ajouté au paragraphe 5 une mention concernant le transport des voitures légères.

**Article 39***Conducteur d’un véhicule dans le cadre de l’enseignement théorique et pratique de la conduite.* Il serait ajouté au paragraphe 1, point 5, de cet article, une mention des voitures légères.

**Article 41***Enseignement théorique et pratique de la conduite.* Il serait ajouté au paragraphe 2 de cet article une mention de l’apprentissage de la conduite avec une voiture légère.

### Loi sur la circulation routière

**Article 88** *Obligation d’utilisation d’une ceinture de sécurité et d’autres dispositifs de sécurité des sièges.* Le paragraphe 1 de cet article serait modifié par l’ajout d’un point 7 conformément auquel il convient d’utiliser une ceinture de sécurité ou d’autres dispositifs de sécurité dans une voiture légère aussi.

### Loi relative à la taxe sur les véhicules

**Article 4** *Véhicules taxés.* Cet article réglemente les véhicules soumis à la taxe sur les véhicules. D’après la législation en vigueur, la taxe sur les véhicules concerne les véhicules des classes M et N. Afin que les voitures légères correspondantes enregistrées sous la classe T1 soient taxées, il serait ajouté au paragraphe 1 une mention des voitures légères. Il serait également ajouté à cet article un nouveau paragraphe 4 où l’on préciserait que les voitures légères seraient taxées comme les voitures particulières. En matière de taxation, on considérerait que les voitures légères appartiennent à la classe de véhicules dans laquelle elles auraient été enregistrées sans limiteur de vitesse. Ainsi, une voiture particulière enregistrée comme voiture légère serait toujours taxée comme une voiture particulière après le changement de classe du véhicule.

### Loi relative à la taxe sur les véhicules

**Article premier** Le présent article concerne le champ d’application de la loi relative à la taxe sur les voitures et les véhicules taxés. Conformément à la disposition en vigueur sont taxés les voitures particulières, les camionnettes, les autocars dont la masse propre est inférieure à 1875 kg, les motocyclettes et les autres véhicules relevant de la classe L. Les voitures légères enregistrées dans la classe L1 ne différant des voitures particulières que par leur vitesse limitée, il conviendrait d’appliquer aux voitures légères une taxe sur les véhicules équivalente à la taxe sur les voitures particulières. Par conséquent, il serait ajouté au paragraphe 1 de cet article une mention des voitures légères.

Il serait ajouté à cet article un nouveau paragraphe 3 où l’on préciserait que la taxation des voitures légères se verrait appliquer les dispositions concernant les voitures particulières. La taxe sur les véhicules étant généralement perçue quand un véhicule est immatriculé pour la première fois en Finlande, la taxe sur une voiture initialement immatriculée comme voiture particulière ne serait plus perçue dans le cas où cette modification serait enregistrée comme voiture légère. De la même façon, la suppression du limiteur de vitesse et le réenregistrement d’une voiture légère en tant que voiture particulière n’auraient pas de conséquences fiscales. La taxe pourrait toutefois être perçue par exemple dans le cas où la voiture aurait été mise en service et convertie en voiture légère avant qu’elle n’ait été immatriculée en Finlande pour la première fois. Dans ce cas, la taxation se ferait normalement, de telle façon que la voiture serait enregistrée comme voiture particulière.

### Loi relative à la taxe sur les carburants

**Article premier** *Champ d’application de la loi.* Conformément au paragraphe 1 de cet article, un véhicule utilisant un carburant moins taxé que l’essence ou que le diesel fait l’objet d’une taxe sur les carburants qui revient à l’État, comme établi dans la présente loi. La disposition en vigueur couvrirait également les voitures légères, et il n’est donc pas nécessaire de les mentionner spécifiquement dans la disposition concernant le champ d’application.

Dans la loi relative à la taxe sur les carburants, toutefois, le montant de la taxe et l’application des nouvelles dispositions dépendent de la classe de véhicule. Comme il est question d’appliquer la taxe sur les carburants aux voitures légères au même titre qu’aux véhicules semblables enregistrés comme voitures particulières, le plus simple serait d’ajouter à l’article premier une disposition sur ce point. On ajouterait donc à cet article un nouveau paragraphe 3 qui correspondrait aux dispositions à ajouter à la loi relative à la taxe sur les véhicules et à la loi relative à la taxe sur les voitures.

### Loi sur la TVA

**Article 114** L’article 114 de la loi n° 1501/1993 sur la TVA réglemente les restrictions du droit à déduction. Pour maintenir le champ d’application effectif de la disposition portant sur la restriction de la déduction concernant les voitures particulières, il est proposé de modifier l’article 114 de telle façon que les restrictions de déduction des taxes incluses dans le prix d’achat et les coûts d’utilisation des voitures particulières s’appliqueraient également aux voitures légères visées à l’article 14 b de la loi sur les véhicules et converties à partir d’un véhicule de classe M1.

## Entrée en vigueur

Il est proposé que les modifications entrent en vigueur en novembre 2019.

# *Proposition de loi*

**1.**

## Loi

## relative à la modification de la loi sur les véhicules

Conformément à la décision du Parlement,

*il est ajouté* à la loi n° 1090/2002 sur les véhicules un article 14 b libellé comme suit:

Article 14 b

*Voitures légères*

On entend par voiture légère un tracteur visé à l’article 14, paragraphe 1, sous-point 1, converti à partir d’un véhicule de classe M1 mis en service antérieurement et:

1. pour lequel il s’est écoulé moins de 10 ans depuis la fin de l’année de mise en service, ladite mise en service devant toutefois être postérieure à l’année 2014;
2. dont la masse propre est de 1500 kg maximum si le véhicule n’est pas propulsé électriquement; et
3. dont la vitesse structurelle est limitée à 45 kilomètres à l’heure.

———

La présente loi entrera en vigueur le 20.

—————

**2.**

**Loi**

**modifiant la loi sur le permis de conduire**

Conformément à la décision du Parlement,

L’article 4, paragraphe 1, point 1, sous-point b, l’article 7, paragraphe 5, l’article 39, paragraphe 1, point 5, et l’article 41, paragraphe 2, de la loi n° 386/2011 sur le permis de conduire, tels qu’ils apparaissent dans la loi n° 387/2018, *sont modifiés* comme suit:

Article 4

*Catégories de permis de conduire*

Les catégories de permis de conduire du groupe 1 sont:

1) AM, dont font partie:

b) les quadricycles légers, et les tracteurs de classe de véhicule T3 dont la vitesse structurelle maximale est supérieure à 40 km/h et inférieure à 60 km/h, avec les véhicules tractés qui leur sont attelés*, ainsi que les voitures légères visées à l’article 14 b de la loi sur les véhicules;*

Article 7

*Étendue du droit de conduire*

La classe T et le droit de transport d’une voiture légère et d’un tracteur de la classe T3 avec un permis de conduire AM ne sont en vigueur qu’en Finlande.

Article 39

*Conducteur d’un véhicule dans le cadre de l’enseignement théorique et pratique de la conduite*

On considère comme conducteur d’un véhicule dans le cadre de l’enseignement théorique et pratique de la conduite:

1) dans la classe B, l’instructeur, et la personne supervisant l’enseignement pratique;

2) dans les classes C1 et C, l’instructeur;

3) dans l’enseignement théorique de la classe D1 ou D, l’instructeur, ou la personne passant le permis si elle a un permis pour la classe C;

4) dans la classe E, la personne passant le permis;

5) sur un cyclomoteur, sur une motocyclette, dans un tracteur, dans un quadricycle léger ou dans une voiture légère où les places assises sont disposées en file, lors de l’enseignement théorique ou pratique, la personne passant le permis ou bien l’instructeur et la personne supervisant l’enseignement pratique si elle est présente sur la motocyclette, dans le tracteur ou dans le quadricycle léger;

6) dans la classe T, la personne passant le permis.

Article 41

*Enseignement théorique et pratique de la conduite*

Pour les classes B, C1 et C, l’instructeur chargé de l’enseignement théorique ou la personne supervisant l’enseignement pratique doivent être assis à côté de l’élève. Cela concerne également l’enseignement théorique et pratique pour les quadricycles légers, voitures légères ou tracteurs si les places assises du véhicule sont l’une à côté de l’autre.

———

La présente loi entrera en vigueur le 20.

—————

**3.**

**Loi**

**modifiant la loi sur la circulation routière**

Conformément à la décision du Parlement,

l’article 88, paragraphe 1, de la loi n° 267/1981 sur la circulation routière, tel qu’il apparaît dans la loi n° 234/2006, *est modifié* comme suit:

Article 88

*Obligation d’utilisation d’une ceinture de sécurité et d’autres dispositifs de sécurité des sièges*

Le conducteur et le passager doivent, pendant le trajet, utiliser la ceinture de sécurité installée sur le siège, ou tout autre dispositif de sécurité restreignant leurs mouvements:

1) dans une voiture particulière;

2) dans un autocar;

3) dans une camionnette;

4) dans un camion;

5) dans un cyclomoteur à trois roues et un véhicule à moteur à trois roues si ce véhicule est muni de ceintures de sécurité de série;

6) dans un quadricycle léger, un quadricycle lourd et véhicule tout terrain si ce véhicule est muni de ceintures de sécurité de série;

7) dans une voiture légère.

———

La présente loi entrera en vigueur le 20.

—————

**4.**

**Loi**

**sur la modification de l’article 4 de la loi relative à la taxe sur les véhicules**

Conformément à la décision du Parlement,

l’article 4 de la loi n° 1281/2003 relative à la taxe sur les véhicules, tel qu’il apparaît partiellement dans les lois 235/2007 et 307/2018, *est modifié* comme suit:

Article 4

*Véhicules taxés*

La taxe sur les véhicules est perçue sur les véhicules des classes M et N figurant au registre, et sur les voitures légères de la classe T. Pour les véhicules immatriculés ailleurs qu’en Finlande, il convient de percevoir la taxe forfaitaire et la taxe sur la consommation conformément aux articles 38 à 44. La taxe sur les véhicules est également perçue pour un véhicule qui aurait dû figurer au registre ou être indiqué au registre comme étant mis en circulation.

Un engin de travail construit sur le châssis d’un véhicule à moteur n’est pas considéré comme un véhicule visé au paragraphe 1 s’il s’agit d’un véhicule de la classe N2 ou N3 muni d’outils spécifiques destinés au travail et s’il n’est pas conçu pour le transport de produits autres que des outils et accessoires nécessaires pour ledit travail.

Un véhicule qui n’a pas été classé dans les classes M, N ou autre dans le registre des transports est considéré fiscalement comme relevant de la classe de véhicule conforme à la législation sur la circulation routière selon la nature du véhicule.

La perception de la taxe sur les véhicules pour une voiture légère se voit appliquer les dispositions de la présente loi qui concernent les voitures particulières.

—————

———

La présente loi entrera en vigueur le 20.

—————

**5.**

**Loi**

**sur la modification de l’article premier de la loi relative à la taxe sur les voitures**

Conformément à la décision du Parlement,

l’article premier de la loi n° 1482/1994 relative à la taxe sur les voitures, tel qu’il apparaît partiellement dans les lois 5/2009 et 313/2018, *est modifié* comme suit:

Article premier

Pour une voiture particulière (classe M1), une camionnette (classe N1), un autocar (classe M2) dont la masse propre est inférieure à 1875 kg, une voiture légère (classe T), une motocyclette (classes L3 et L4) et un véhicule réputé relever de la classe L, il convient de verser à l’État la taxe sur les voitures comme le prévoit la présente loi, et ce avant l’enregistrement du véhicule dans le registre des transports (*registre*) visé dans la loi n° 320/2017 sur les services de transport, ou avant sa mise en service.

Sauf disposition contraire de la présente loi, on applique au classement des véhicules et à leurs caractéristiques techniques les dispositions de la loi n° 1090/2002 sur les véhicules, et des textes connexes.

La perception de la taxe sur les véhicules pour une voiture légère se voit appliquer les dispositions de la présente loi qui concernent les voitures particulières.

—————

———

La présente loi entrera en vigueur le 20.

—————

**6.**

**Loi**

**portant modification de l’article premier de la loi relative à la taxe sur les carburants**

Conformément à la décision du Parlement,

l’article premier de la loi n° 1280/2003 relative à la taxe sur les carburants *est modifié* comme suit:

Article premier

*Champ d’application de la loi*

Un véhicule utilisant un carburant moins taxé que l’essence ou que le diesel fait l’objet d’une taxe sur les carburants qui revient à l’État, comme établi dans la présente loi.

La présente loi s’applique à tout véhicule immatriculé en Finlande ou dans un autre pays, ou utilisé en Finlande sans immatriculation.

La perception de la taxe sur les carburants pour une voiture légère de la classe T se voit appliquer les dispositions de la présente loi qui concernent les voitures particulières.

—————

———

La présente loi entrera en vigueur le 20.

—————

**7.**

**Loi**

**sur la modification de l’article 114 de la loi relative à la taxe sur la valeur ajoutée**

Conformément à la décision du Parlement,

l’article 114, paragraphe 3, de la loi relative à la taxe sur la valeur ajoutée (1501/1993), tel qu’il apparaît dans la loi 962/1998, *est modifié* comme suit:

Article 114

Les dispositions sur les voitures particulières du paragraphe 1, point 5, et du paragraphe 2 ci-dessus s’appliquent également aux voitures mixtes *et aux voitures légères issues de véhicules de classe M1 visées à l’article 14 b de la loi sur les véhicules.*

—————

———

La présente loi entrera en vigueur le 20.

—————

# *Annexe*

# *Textes joints*

## Loi

## relative à la modification de la loi sur les véhicules

Conformément à la décision du Parlement,

*il est ajouté* à la loi n° 1090/2002 sur les véhicules un article 14 b libellé comme suit:

|  |  |
| --- | --- |
| *Loi en vigueur* | *Proposition* |

|  |  |
| --- | --- |
| Il est ajouté à la loi un nouvel article 14 b | *Article 14 b*  *Voitures légères*  *On entend par voiture légère un tracteur visé à l’article 14, paragraphe 1, sous-point 1, converti à partir d’un véhicule de classe M1 mis en service antérieurement et:*  *a) pour lequel il s’est écoulé moins de 10 ans depuis la fin de l’année de mise en service, ladite mise en service devant toutefois être postérieure à l’année 2014;*  *b) dont la masse propre est de 1500 kg maximum si le véhicule n’est pas propulsé électriquement; et*  *c) dont la vitesse structurelle est limitée à 45 kilomètres à l’heure.*  La présente loi entrera en vigueur le 20. |

**Loi**

**modifiant la loi sur le permis de conduire**

Conformément à la décision du Parlement,

L’article 4, paragraphe 1, point 1, sous-point b, l’article 7, paragraphe 5, l’article 39, paragraphe 1, point 5, et l’article 41, paragraphe 2, de la loi n° 386/2011 sur le permis de conduire, tels qu’ils apparaissent dans la loi n° 387/2018, *sont modifiés* comme suit:

|  |  |
| --- | --- |
| *Loi en vigueur* | *Proposition* |

|  |  |
| --- | --- |
| Article 4  *Catégories de permis de conduire*  Les catégories de permis de conduire du groupe 1 sont:  — — — — — — — — — — — — — —  b) les quadricycles légers, et les tracteurs de classe de véhicule T3 dont la vitesse structurelle maximale est supérieure à 40 km/h et inférieure à 60 km/h, avec les véhicules tractés qui leur sont attelés;  — — — — — — — — — — — — — — | Article 4  *Catégories de permis de conduire*  Les catégories de permis de conduire du groupe 1 sont:  — — — — — — — — — — — — — —  b) les quadricycles légers, et les tracteurs de classe de véhicule T3 dont la vitesse structurelle maximale est supérieure à 40 km/h et inférieure à 60 km/h, avec les véhicules tractés qui leur sont attelés, *ainsi que les voitures légères visées à l’article 14 b de la loi sur les véhicules*;  — — — — — — — — — — — — — — |
| Article 7  *Étendue du droit de conduire*  — — — — — — — — — — — — — —  La classe T et le droit de transport d’un tracteur de la classe T3 avec un permis de conduire AM ne sont en vigueur qu’en Finlande.  — — — — — — — — — — — — — — | Article 7  *Étendue du droit de conduire*  — — — — — — — — — — — — — —  La classe T *et le droit de transport d’une voiture légère* et d’un tracteur de la classe T3 avec un permis de conduire AM ne sont en vigueur qu’en Finlande.  — — — — — — — — — — — — — — |
| Article 39  *Conducteur d’un véhicule dans le cadre de l’enseignement théorique et pratique de la conduite*  — — — — — — — — — — — — — —  5) sur un cyclomoteur, sur une motocyclette, dans un tracteur, dans un quadricycle léger où les places assises sont disposées en file, lors de l’enseignement théorique ou pratique, la personne passant le permis ou bien l’instructeur et la personne supervisant l’enseignement pratique si elle est présente sur la motocyclette, dans le tracteur ou dans le quadricycle léger;  — — — — — — — — — — — — — — | Article 39  *Conducteur d’un véhicule dans le cadre de l’enseignement théorique et pratique de la conduite*  — — — — — — — — — — — — — —  5) sur un cyclomoteur, sur une motocyclette, dans un tracteur, *dans un quadricycle léger ou dans une voiture légère* où les places assises sont disposées en file, lors de l’enseignement théorique ou pratique, la personne passant le permis ou bien l’instructeur et la personne supervisant l’enseignement pratique si elle est présente sur la motocyclette, dans le tracteur ou dans le quadricycle léger;  — — — — — — — — — — — — — — |
| Article 41  *Enseignement théorique et pratique de la conduite*  — — — — — — — — — — — — — —  Pour les classes B, C1 et C, l’instructeur chargé de l’enseignement théorique ou la personne supervisant l’enseignement pratique doivent être assis à côté de l’élève. Cela concerne également l’enseignement théorique et pratique pour les quadricycles légers ou tracteurs si les places assises du véhicule sont l’une à côté de l’autre.  — — — — — — — — — — — — — — | Article 41  *Enseignement théorique et pratique de la conduite*  — — — — — — — — — — — — — —  Pour les classes B, C1 et C, l’instructeur chargé de l’enseignement théorique ou la personne supervisant l’enseignement pratique doivent être assis à côté de l’élève. Cela concerne également l’enseignement théorique et pratique pour les quadricycles légers, *voitures légères* ou tracteurs si les places assises du véhicule sont l’une à côté de l’autre.  — — — — — — — — — — — — — — |
|  | La présente loi entrera en vigueur le 20. |

**Loi**

**modifiant la loi sur la circulation routière**

Conformément à la décision du Parlement,

l’article 88, paragraphe 1, de la loi n° 267/1981 sur la circulation routière, tel qu’il apparaît dans la loi n° 234/2006, *est modifié* comme suit:

|  |  |
| --- | --- |
| *Loi en vigueur* | *Proposition* |

|  |  |
| --- | --- |
| Article 88  *Obligation d’utilisation d’une ceinture de sécurité et d’autres dispositifs de sécurité des sièges*  Le conducteur et le passager doivent, pendant le trajet, utiliser la ceinture de sécurité installée sur le siège, ou tout autre dispositif de sécurité restreignant leurs mouvements:  1) dans une voiture particulière;  2) dans un autocar;  3) dans une camionnette;  4) dans un camion;  5) dans un cyclomoteur à trois roues et un véhicule à moteur à trois roues si ce véhicule est muni de ceintures de sécurité de série;  6) dans un quadricycle léger, un quadricycle lourd et véhicule tout terrain si ce véhicule est muni de ceintures de sécurité de série. | Article 88  *Obligation d’utilisation d’une ceinture de sécurité et d’autres dispositifs de sécurité des sièges*  Le conducteur et le passager doivent, pendant le trajet, utiliser la ceinture de sécurité installée sur le siège, ou tout autre dispositif de sécurité restreignant leurs mouvements:  1) dans une voiture particulière;  2) dans un autocar;  3) dans une camionnette;  4) dans un camion;  5) dans un cyclomoteur à trois roues et un véhicule à moteur à trois roues si ce véhicule est muni de ceintures de sécurité de série;  6) dans un quadricycle léger, un quadricycle lourd et véhicule tout terrain si ce véhicule est muni de ceintures de sécurité de série;  *7) dans une voiture légère.* |
|  | La présente loi entrera en vigueur le 20. |

**Loi**

**sur la modification de l’article 4 de la loi relative à la taxe sur les véhicules**

Conformément à la décision du Parlement,

l’article 4 de la loi n° 1281/2003 relative à la taxe sur les véhicules, tel qu’il apparaît partiellement dans les lois 235/2007 et 307/2018, *est modifié* comme suit:

|  |  |
| --- | --- |
| *Loi en vigueur* | *Proposition* |

|  |  |
| --- | --- |
| Article 4  *Véhicules taxés*  La taxe sur les véhicules est perçue sur les véhicules des classes M et N figurant au registre. Pour les véhicules immatriculés ailleurs qu’en Finlande, il convient de percevoir la taxe forfaitaire et la taxe sur la consommation conformément aux articles 38 à 44. La taxe sur les véhicules est également perçue pour un véhicule qui aurait dû figurer au registre ou être indiqué au registre comme étant mis en circulation.  Un engin de travail construit sur le châssis d’un véhicule à moteur n’est pas considéré comme un véhicule visé au paragraphe 1 s’il s’agit d’un véhicule de la classe N2 ou N3 muni d’outils spécifiques destinés au travail et s’il n’est pas conçu pour le transport de produits autres que des outils et accessoires nécessaires pour ledit travail.  Un véhicule qui n’a pas été classé dans les classes M, N ou autre dans le registre des transports est considéré fiscalement comme relevant de la classe de véhicule conforme à la législation sur la circulation routière selon la nature du véhicule. | Article 4  *Véhicules taxés*  La taxe sur les véhicules est perçue sur les véhicules des classes M et N figurant au registre, *et sur les voitures légères de la classe T*. Pour les véhicules immatriculés ailleurs qu’en Finlande, il convient de percevoir la taxe forfaitaire et la taxe sur la consommation conformément aux articles 38 à 44. La taxe sur les véhicules est également perçue pour un véhicule qui aurait dû figurer au registre ou être indiqué au registre comme étant mis en circulation.  Un engin de travail construit sur le châssis d’un véhicule à moteur n’est pas considéré comme un véhicule visé au paragraphe 1 s’il s’agit d’un véhicule de la classe N2 ou N3 muni d’outils spécifiques destinés au travail et s’il n’est pas conçu pour le transport de produits autres que des outils et accessoires nécessaires pour ledit travail.  Un véhicule qui n’a pas été classé dans les classes M, N ou autre dans le registre des transports est considéré fiscalement comme relevant de la classe de véhicule conforme à la législation sur la circulation routière selon la nature du véhicule.  *La perception de la taxe sur les véhicules pour une voiture légère se voit appliquer les dispositions de la présente loi qui concernent les voitures particulières.* |
|  | La présente loi entrera en vigueur le 20. |

**Loi**

**sur la modification de l’article premier de la loi relative à la taxe sur les voitures**

Conformément à la décision du Parlement,

l’article premier de la loi n° 1482/1994 relative à la taxe sur les voitures, tel qu’il apparaît partiellement dans les lois 5/2009 et 313/2018, *est modifié* comme suit:

|  |  |
| --- | --- |
| *Loi en vigueur* | *Proposition* |

|  |  |
| --- | --- |
| Article premier  Pour une voiture particulière (classe M1), une camionnette (classe N1), un autocar (classe M2) dont la masse propre est inférieure à 1875 kg, une motocyclette (classes L3 et L4) et un véhicule réputé relever de la classe L, il convient de verser à l’État la taxe sur les voitures comme le prévoit la présente loi, et ce avant l’enregistrement du véhicule dans le registre des transports (*registre*) visé dans la loi n° 320/2017 sur les services de transport, ou avant sa mise en service.  Sauf disposition contraire de la présente loi, on applique au classement des véhicules et à leurs caractéristiques techniques les dispositions de la loi n° 1090/2002 sur les véhicules, et des textes connexes. | Article premier  Pour une voiture particulière (classe M1), une camionnette (classe N1), un autocar (classe M2) dont la masse propre est inférieure à 1875 kg, *une voiture légère (classe T)*, une motocyclette (classes L3 et L4) et un véhicule réputé relever de la classe L, il convient de verser à l’État la taxe sur les voitures comme le prévoit la présente loi, et ce avant l’enregistrement du véhicule dans le registre des transports (*registre*) visé dans la loi n° 320/2017 sur les services de transport, ou avant sa mise en service.  Sauf disposition contraire de la présente loi, on applique au classement des véhicules et à leurs caractéristiques techniques les dispositions de la loi n° 1090/2002 sur les véhicules, et des textes connexes.  *La perception de la taxe sur les véhicules pour une voiture légère se voit appliquer les dispositions de la présente loi qui concernent les voitures particulières.* |
|  | La présente loi entrera en vigueur le 20. |

**Loi**

**portant modification de l’article premier de la loi relative à la taxe sur les carburants**

Conformément à la décision du Parlement,

l’article premier de la loi n° 1280/2003 relative à la taxe sur les carburants *est modifié* comme suit:

|  |  |
| --- | --- |
| *Loi en vigueur* | *Proposition* |

|  |  |
| --- | --- |
| Article premier  *Champ d’application de la loi*  Un véhicule utilisant un carburant moins taxé que l’essence ou que le diesel fait l’objet d’une taxe sur les carburants qui revient à l’État, comme établi dans la présente loi.  La présente loi s’applique à tout véhicule immatriculé en Finlande ou dans un autre pays, ou utilisé en Finlande sans immatriculation. | Article premier  *Champ d’application de la loi*  Un véhicule utilisant un carburant moins taxé que l’essence ou que le diesel fait l’objet d’une taxe sur les carburants qui revient à l’État, comme établi dans la présente loi.  La présente loi s’applique à tout véhicule immatriculé en Finlande ou dans un autre pays, ou utilisé en Finlande sans immatriculation.  *La perception de la taxe sur les carburants pour une voiture légère de la classe T se voit appliquer les dispositions de la présente loi qui concernent les voitures particulières.* |
|  | La présente loi entrera en vigueur le 20. |

**Loi**

**sur la modification de l’article 114 de la loi relative à la taxe sur la valeur ajoutée**

Conformément à la décision du Parlement,

l’article 114, paragraphe 3, de la loi relative à la taxe sur la valeur ajoutée (1501/1993), tel qu’il apparaît dans la loi 962/1998, *est modifié* comme suit:

|  |  |
| --- | --- |
| *Loi en vigueur* | *Proposition* |

|  |  |
| --- | --- |
| Article 114  — — — — — — — — — — — — — —  Les dispositions sur les voitures particulières du paragraphe 1, point 5, et du paragraphe 2 ci-dessus s’appliquent également aux voitures mixtes.  — — — — — — — — — — — — — — | Article 114  — — — — — — — — — — — — —  Les dispositions sur les voitures particulières du paragraphe 1, point 5, et du paragraphe 2 ci-dessus s’appliquent également aux voitures mixtes *et aux voitures légères issues de véhicules de classe M1 visées à l’article 14 b de la loi sur les véhicules.*  — — — — — — — — — — — — — |
|  | La présente loi entrera en vigueur le 20. |