

Asia: VN/30707/2025

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (liikkuvat työkoneet ja Euro 7 -asetusten täytäntöönpano)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta lausua hallituksen esitykseen. Esitämme seuraavia huomioita ja muutosehdotuksia asiaan.

Ajoneuvolaki

2 § Määritelmät

Pidämme kannatettavana, että nykyistä oikeustilaa selvennetään kohdassa 40 a) määrittelemällä riippumattomat toimijat, ja ulottamalla vastuuta selkeästi myös muihin yrityksiin ja kolmansiin osapuoliin. On tärkeää, että samanlaiset vastuut ja vaatimukset kohdistuvat kaikkiin toimijoihin, jotta autoalan kilpailuasetelma on tasapuolinen. On myös hyvä huomioda, että mahdolliset liikevaihtoon perustuvat prosenttipohjaiset sanktiot ovat pienempien toimijoiden kannalta sellaisella tasolla, että sillä on aidosti vaikutusta lainvastaisen toiminnan kitkemiseen.

Samalla pidämme tärkeänä sitä, että jos vaatimustenvastaisuus johtuu ajoneuvon hyväksynnän jälkeen tehdystä luvattomasta tai ajoneuvovalmistajan ohjeiden vastaisesta muutoksesta, vastuu korjaavista toimenpiteistä kohdistuu selkeästi muutoksen tehneeseen toimijaan.

83 § Ajoneuvon rekisteritietojen ilmoittaminen ja 90 § Käyttövastaava

Ehdotettu muutos on kannatettava ja selkeyttää tulkintaa käyttövastaavan ilmoittamisen osalta.

Toivomme kuitenkin jatkovalmistelussa huomioitavan poliisin nykyisen prosessin virtaviivaistamista. Nykyinen oikaisuvaatimusprosessi on hyvin raskas erityisesti suuremmille yrityksille, jotka hallinnoivat satoja tai tuhansia autoja.

Toimintatapana voisi sen sijaan olla ennen seuraamusmaksua tehtävä tiedottaminen, jossa käyttövastaaville ilmoitettaisiin mahdollisesta seuraamusmaksusta, elleivät he ilmoita ajoneuvon tosiasiallista käyttäjää. Mikäli käyttäjää ei ilmoiteta, seuraamusmaksu määrättäisiin vasta tämän jälkeen.

180 § Asennus ja korjauslupa

Kannatamme ETBS-jarrujärjestelmien lisäämistä uutena kohtana tarvittaviin asennus- ja korjauslupiin.

Lisäksi esitämme, että asennus- ja korjauslupiin lisättäisiin uutena kohta sähkö- ja hybridiautojen korkeajännitteisten ajovoima-akkujen korjaukset, joihin tulisi hankittavaksi lupa valvontaviranomaiselta. Lisäksi esitämme, että näille korjauksille olisi asetettava dokumentointivelvoite sähköiseen järjestelmään. Tähän liittyvät tarkentavat vaatimukset voitaisiin tehdä liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Verrattuna muuhun lainsäädäntöön tällä hetkellä esimerkiksi kiinteistöissä tehtävät sähkötyöt ovat luvanvaraisia ja lisäksi sähköasennuksista tulee laatia tarkastuspöytäkirja, joka sisältää 1) kohteen yksilöintitiedot: mitä on tehty ja missä, 2) sähkölaitteiston rakentajan ja sähkötöiden johtajan nimi ja yhteystiedot, 3) selvityksen sähkölaitteiston säännösten ja määräystenmukaisuudesta, 4) tiedon sovelletuista standardeista, 5) yleiskuvauksen käytetyistä tarkastusmenetelmistä, 6) tarkastusten ja testausten tulokset sekä 7) tarkastuksen tekijän allekirjoituksen.

Tähän verrattuna ajovoima-akkujen korjaukset ovat selvästi tavanomaisia sähköasennuksia haastavampia, niiden puutteellisesti tehtyihin korjauksiin liittyy suurempia turvallisuusriskejä ja lisäksi niiden jännite voi olla merkittävästi kiinteistöjen sähköjärjestelmiä korkeampia.

Ajoneuvopuolella uusien vaatimusten kautta voitaisiin varmistua siitä, että akkuihin liittyvät korjaukset tehtäisiin sellaisilla korjaamoilla, joilla on niihin liittyvä oikeanlainen osaaminen ja työkalut. Vaatimuksissa voitaisiin huomioida esimerkiksi eurooppalainen akkukorjausta varten laadittu EN 18061-standardi.

Dokumentointivelvoitetta pidämme yhtä tärkeänä, sillä sen myötä auton historiatiedot ja vastuutahot olisivat läpinäkyvästi saatavilla esimerkiksi käytetyn auton ostavan kuluttajan, tuottajavastuusta ja turvallisuudesta vastaavien viranomaisten tai esimerkiksi vaihtoauton vastaanottavan autoliikkeen näkökulmasta.

Tieliikennelaki

Tieliikennelain 6 a § Dynaamisia ajotehtäviä hoitavien kuljettajaa avustavien järjestelmien käyttäminen

Asiassa olisi tärkeää huomioida jo nyt saatavilla olevat, esimerkiksi tuulilasiin jälkiasennettavat, automatisoidut ajotoimintolaitteet. Nämä laitteet hakkeroivat auton alkuperäistä väylädataa ja

vaikuttavat sitä kautta ajoneuvon ohjaukseen ja nopeuteen. Nämä järjestelmät eivät ole auton alkuperäisen valmistajan hyväksymiä eikä niille ole olemassa hyväksyntäprosessia.

Näillä järjestelmillä on tyypillisesti erillinen laitevalmistaja, ohjelmistokehittäjä (avoin lähdekoodi) sekä asentaja (yleensä myös laitetta käyttävä yksityishenkilö), jolloin vastuuketju jää todennäköisesti tarkoituksellisesti aukolliseksi. Lisäksi nämä laitteet eivät ole osa tavanomaista ajoneuvojen EU-tyyppihyväksyntäprosessia, jota käytetään ajoneuvon turvallisuuden varmistamiseen ennen markkinoille saattamista. Olisi tärkeää, että järjestelmiin kohdistuvat lainsäädännölliset vaatimukset olisivat tasapuolisia eri yrityksille ja toimijoille.

Koska näiden laitteiden tarjonta yleistyy todennäköisesti tulevaisuudessa ja niiden käyttöön sisältyy selviä riskejä, olisi tärkeää, että näiden laitteiden osalta selkeytetään yleistä sääntelyä, vastuutahoja ja mahdollisia hyväksyntävaatimuksia. Lisäksi toimijat eivät välttämättä ole Suomessa tai Euroopan alueella, tai niitä ei ole yksilöitävissä (avoimen lähdekoodin ohjelmistot), jolloin niihin on hankala kohdistaa nykylainsäädäntöä vastaavia vastuita (esim. ajoneuvolain 6 b §).

Ajoneuvoverolaki

11 § Käyttövoimavero

Ajoneuvoverolain aiemmassa uudistuksessa (16.12.2021/1173) kohtaan 10 § Perusvero on lisätty käyttövoimana vety (FCEV, Fuel Cell Electric Vehicle) rinnastettuna tarkoituksenmukaisesti akkusähköautoon (BEV, Battery Electric Vehicle).

Tässä yhteydessä vastaava täydennys käyttövoimaveroa koskevaan kohtaan 11 § on jäänyt tekemättä, jonka vuoksi myös nollapäästöisen vetyauton käyttövoimavero on tulkittu hyvin korkeaksi verrattuna sähköön. Tämä voi aiheuttaa tulevaisuudessa ongelmia vetyautojen kysynnälle, sillä niiden käyttökustannukset olisivat sekä vedyn hinnan että vuosittaisen käyttövoimaveron osalta selvästi toista päästötöntä vaihtoehtoa, akkusähköautoa, kalliimmat.

Ehdotamme selkeyden vuoksi kohtaan 2) a) muotoiltavaksi seuraavasti: ”1,9 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö tai vety;”.

Markkanen Markus
Autotuojat ja -teollisuus ry