

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

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi (liikkuvat työkoneet ja Euro 7 -asetusten täytäntöönpano)

Liikenne- ja viestintäministeriö on 29.4.2026 pyytänyt Liikenne- ja viestintävirastolta lausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää tilaisuudesta lausua asiassa.

Esityksellä ehdotetaan annettavaksi tieliikenteessä käytettävien liikkuvien työkoneiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2025/14 (liikkuvien työkoneiden puiteasetus) ja moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyys osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2024/1257 (Euro 7 -asetus) täydentävät säännökset.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksella säädetään yhtenäiset säännöt ja menettelyt liikkuvien työkoneiden hyväksynnälle, tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnalle, markkinoille saattamiselle sekä markkinavalvonnalle. Euro 7 -asetuksella puolestaan annetaan mm. vaatimuksia uusien ajoneuvojen päästöille ja akun kestävyysliittymiin tyyppihyväksyntöihin.

Esitykseen sisältyy lisäksi kansallisia muutosehdotuksia koskien rekisteröintitodistuksen I osan antamista raskaille ajoneuvoille, käyttövastaava sääntelyä, katsastuksen valvontamaksuja, jarrujen sähköistä voimansiirtoa (ETBS-jarrut), raskaan kaluston ETBS-jarrujen asennuksen ja korjauksen luvanvaraisuutta, poikkeuslupaa koskevaa sääntelyä sekä erittäin kehittyneitä kuljettajaa avustavia järjestelmiä (tieliikenteen automaatio).

Liikenne- ja viestintävirasto on osallistunut lausuttavana olevan lainsäädännön valmisteluun, ja kannattaa esitystä ja sen tavoitteita.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että ehdotus paperimuotoisen rekisteröintitodistuksen I osan (ns. tekninen osa) antamisesta luopumisesta jokaisen rekisteri-ilmoituksen yhteydessä tukee valtion tuottavuusohjelman tavoitteita, tehostaa julkisen hallinnon toimintaa ja parantaa julkisen talouden kestävyttä. Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ehdotusta ja toteaa sen saavutettavien säästöjen ohella tukevan digitaalista siirtymää ja vähentävän ympäristökuormitusta. Todistuksen I osa annettaisiin kaikille ajoneuvoille edelleen hyväksytystä määräaikaikatsastuksesta sekä aina omistajan tai haltijan pyynnöstä, joten esitys ei juurikaan vaikuta nykyisessä digitaalisessa ympäristössä omistajan tai haltijan mahdollisuuksiin saada tekninen osa haltuunsa vaivatta. Liikenne- ja viestintävirasto saa myös toistuvasti palautetta raskaiden ajoneuvojen omistajilta ja haltijoilta siitä, että rekisteröintitodistuksen I osa toimitetaan jokaisen rekisteröintitapahtuman jälkeen. Erityisesti toimijat, joilla raskaan kaluston rekisteritietoja joudutaan toiminnan luonteen takia päivittämään usein, pitävät nykyistä menettelyä tarpeettomana, hallinnollisesti raskaana ja osin vanhentuneena. Nykymenettelyssä jokaisen rekisteröintitapahtuman seurauksena muodostuu uusi rekisteröintitodistuksen I osa, vaikka muutokset voivat olla sisällöltään vähäisiä eikä asiakirjalle ole asiakkaan näkökulmasta aina tosiasiallista tarvetta. Viraston näkemyksen mukaan sääntelyä on perusteltua kehittää siten, että rekisteröintitodistus annetaan vain tilanteissa, joissa asiakirjalle on todellinen tarve. Tämä edistää viraston näkemyksen mukaan asioinnin sujuvuutta, vähentää tarpeetonta hallinnollista taakkaa sekä tukee kustannus- ja ympäristövaikutusten vähentämistä.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ehdotettuja muutoksia ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevaan sääntelyyn. Viraston näkemyksen mukaan nykyinen sääntely on osin tulkinnanvaraista eikä kaikilta osin vastaa vakiintunutta käytäntöä. Virasto pitää perusteltuna, että oikeushenkilön velvollisuutta huolehtia käyttövastaavatietojen ilmoittamisesta selkeytetään laissa. Ehdotetut muutokset parantavat sääntelyn selkeyttä ja johdonmukaisuutta sekä tukevat liikenneasioiden rekisterin tietojen kattavuutta ja ajantasaisuutta.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ajoneuvolain 17 §:ään ehdotettuja sanamuotojen tarkennuksia poikkeuslupaa koskeviin valtuuksiin. Ehdotettu sanamuoto vastaisi Liikenne- ja viestintäviraston säännöksen soveltamiskäytäntöä. Kuten perusteluissakin todetaan, muutettavaksi ehdotettuja säännöksiä on tarkoitettu vain poikkeuksellisissa erityistapauksissa sovellettavaksi, eikä sääntely luonnollisestikaan tarkoittaisi poikkeusta ylempitasoisista EU:n säännöksistä.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ajoneuvolakiin ehdotettavaa sääntelyä suurimmalta teknisesti sallitulta kokonaismassaltaan yli 7 500 kg olevien N2-luokan ajoneuvojen sekä N3-, M2- ja M3-luokan ajoneuvojen sähkötoimisten jarrujärjestelmien (ETBS-jarrujärjestelmien) korjaamisen luvanvaraisuudesta.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa luonnoksessa esitettyä katsastuksen valvontamaksun korotusta ja pitää perusteltuna esitettyä maksutasoa. Korotuksella maksu saatettaisiin tasolle, joka huomioi nykyisen, vuoden 2015 alusta voimaan tulleen maksutason asettamisen jälkeen toiminnassa tapahtuneet muutokset sekä kattavammin niistä toiminnoista aiheutuvia kustannuksia, joita varten maksua kerätään. Lisäksi virasto painottaa maksukorotuksen kriittisyyttä maksulla katettavan toiminnan turvaamisen kannalta. Maksua kannetaan ajoneuvoturvallisuuden kehittämistä ja valvontaa, katsastuksen tukitoimintoja, kehittämistä ja valvontaa sekä katsastuksen rekisteritehtäviä varten. Näistä aiheutuvat viraston menot muodostuvat mm. laissa mainittuja tehtäviä suorittavasta henkilöstöstä, vuokrasta, palvelujen ostoista ja toiminnassa käytettävistä tietojärjestelmistä sekä muista toimintaan liittyvistä eristä. Katsastuksen valvontamaksua korotettaisiin laissa määritellyistä tehtävistä aiheutuvista kustannuksista vastaavalle tasolle, joka on kasvamassa aiemmista vuosista erityisesti toiminnassa käytettävien tietojärjestelmien kehittämisestä aiheutuvista kustannuksista johtuen. Osaltaan kustannustasoa nostavat myös toimintaan tarvittavien palveluiden yleisen kustannuskehityksen mukaiset hintatarkistukset ja henkilöstöresurssien osalta valtion viime vuosien yleisen tason mukaiset palkankorotukset. Kustannustason odotetaan nousevan jo vuonna 2026 ja sen ennakoidaan toteutuvan korotetun maksun maksukertymää vastaavalla tasolla 2027. Kustannustason arvioidaan tulevana lähivuosinakin toteutuvan samansuuntaisena, sillä kustannuspaineita toimintaan aiheutuu mm. lainsäädännöstä ja EU-sääntelystä tulevista muutoksista, jotka lisäävät viranomastyön kustannuksia ja edellyttävät uusia tietojärjestelmiä sekä nykyisten muutoksia ja -päivityksiä.

Ajoneuvolaki sisältää lukuisia virastolle osoitettuja määräyksenantovaltuuksia, koskien ajoneuvojen yksityiskohtaisia teknisiä vaatimuksia. Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä, että virastolle säädetyt valtuudet kattavat jatkossa myös uuden U-luokan mukaiset ajoneuvot muita ajoneuvoluokkia vastaavasti. Liikenne- ja viestintävirasto on aloittanut valmistelemaan tarvittavia muutoksia voimassa oleviin määräyksiin sekä liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen että Euro 7 -asetuksen voimaantulon osalta.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen ja Euro 7-asetuksen voimaantulo aiheuttaa muutoksia myös Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmiin. Virasto valmistelee myös tarvittavia tietojärjestelmämuutoksia.

Ajoneuvolain 6 b § Tietojen antaminen dynaamisia ajotehtäviä hoitavista kuljettajaa avustavista järjestelmistä

Esityksessä ehdotetaan ajoneuvolakiin lisättäväksi uutta 6 b §:ää, jossa säädettäisiin talouden toimijan ja jälleenmyyjän velvoitteista tietojen antamiseen dynaamisia ajotehtäviä hoitavista kuljettajaa avustavista järjestelmistä.

Liikenne- ja viestintävirasto ymmärtää ehdotetun 6 b §:n sääntelyn tavoitteet, mutta ehdotetussa muodossa sääntely olisi jokseenkin tulkinnanvarainen. Ehdotettu sääntely jättää tulkinnanvaraiseksi muun muassa sen, mitä kaikkia järjestelmiä tai vastuita tietojenantovelvoite koskisi. Sääntely koskisi ehdotetussa muodossa kaikkia ajoneuvoja ja eri ajoneuvoissa voi olla hyvin erilaisia dynaamisia ajotehtäviä hoitavia kuljettajaa avustavia järjestelmiä. Säännöksestä jää myös epäselväksi, mitä ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä laissa määriteltyjä velvollisuuksia ja vastuita tietojenantovelvoite koskee ja onko säännöksellä tarkoitus kattaa esimerkiksi rikosoikeudellista ja vahingonkorvausoikeudellista vastuuta koskevien tietojen antaminen. Lisäksi säännöksestä jää epäselväksi, mitä jälleenmyyjällä tarkoitetaan. Koska perusteluiden mukaan tarkoituksena on kattaa säännöksellä myös käytettyjen ajoneuvojen kauppa, on tarkoituksena ilmeisesti soveltaa säännöstä myös yksityisten luonnollisten henkilöiden välisessä kaupassa.

Perusteluiden mukaan 6 b §:n säännöstä valvottaisiin, kuten ajoneuvolain säännöksiä yleensäkin, Liikenne- ja viestintäviraston markkinavalvontana. Markkinavalvontaa koskee eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annettu laki (1137/2016). Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan markkinavalvontaa koskevien säännösten soveltaminen ehdotettuun 6 b §:ään ei ole kuitenkaan yksiselitteistä. Tämä näkemys perustuu muun muassa siihen, että eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetussa laissa toimenpiteet on mahdollista kohdistaa talouden toimijoihin, ei ehdotetun 6 b §:n kattamiin jälleenmyyjiin, jos nämä eivät ole talouden toimijoita. Myös markkinavalvonnan toimenpiteet soveltuvat huonosti ehdotetun puutteellisten tietojen antamisen korjaaviksi toimenpiteiksi. Lisäksi sääntelyehdotuksesta jää epäselväksi, onko markkinavalvontatoimenpiteillä mahdollista puuttua tuotteeseen, joka on EU-sääntelyn, esimerkiksi niin sanotun autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukainen eikä aiheuta vakavaa vaaraa.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto haluaa huomauttaa, että ehdotettu 6 b §:n sääntely laajentaisi markkinavalvonnan tehtäväkenttää laajasti, sillä siihen ei tällä hetkellä kuulu ehdotettu markkinoinnin valvonta ehdotetulla tavalla. Tieliikenteen markkinavalvonnan ydintehtävä on EU-kehikon mukaisesti kohdistunut tuotteiden vaatimustenmukaisuuden ja tyyppihyväksyntäjärjestelmän valvontaan, jossa arviointi perustuu teknisiin vaatimuksiin ja niiden todentamiseen. Ehdotetun 6 b §:n kaltaisessa sääntelyssä arvioinnin kohteena olisi viestinnän ymmärrettävyys ja harhaanjohtavuus, mikä edellyttää erilaista osaamista, näyttöä ja oikeasuhtaisia keinoja kuin teknisessä tuotevalvonnassa. Tämän vuoksi säännöksen valvonnan sijoittaminen tieliikenteen markkinavalvonnan tehtäväkenttään ei ole tarkoituksenmukaista, vaan valvonnan tulisi rakentua kaupallisen viestinnän ja tiedonantovelvoitteiden valvontamekanismien varaan tai

vähintäänkin työnjako ja rajapinnat tulee säätää ja perustella selkeästi päällekkäisen valvonnan ja toimivaltaepäselvyyksien välttämiseksi.

Perusteluiden mukaan lisätehtävästä voidaan arvioida syntyvän alle 0,5 henkilötyövuotta ja että tehtävä voidaan hoitaa olemassa olevien resurssien puitteissa. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että edellä mainittujen esitykseen sisältyvien tulkinnanvaraisuuksien vuoksi ehdotuksessa esitetyn resurssitarpeen todenmukaisuutta on vaikea arvioida. Liikenne- ja viestintävirastoon kohdistuu valtion säästötoimenpiteiden vuoksi merkittäviä säästötarpeita, jolloin vähäistäkään lisäresurssia voi olla vaikea osoittaa esityksen mukaiseen tehtävään.

Thomasén Emma
Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)

Thomasén Emma
Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)