

6.3.2020

Ajoneuvolain kokonaisuudistus Lausuntoyhteenveto

Ajoneuvolakiluonnos oli lausuntokierroksella 2.1.–13.2.2020. Lausuntoja saatiin yhteensä 25 taholta. Osa tahoista ilmoitti, ettei heillä ollut lausuttavaa esityksestä. Näihin kuuluivat Etelä-Karjalan kärjäoikeus, Helsingin hallinto-oikeus, HKL, Hämeenlinnan hallinto-oikeus, Itä-Suomen hallinto-oikeus, Itä-Suomen hovioikeus, Itä-Uudenmaan kärjäoikeus, Kanta-Hämeen kärjäoikeus, Keskuskauppakamari, Korkein hallinto-oikeus, Logistiikkayritysten liitto, maa- ja metsätalousministeriö, Palvelualojen työnantajat PALTA ry, Pirkanmaan kärjäoikeus, Pohjois-Karjalan kärjäoikeus, Pohjois-Suomen hallinto-oikeus, Pääesikunta, STTK, Turun hovioikeus, ulkoministeriö.

Lausunnonantajat ehdottivat pääosin teknisiä ja yksityiskohtaisia muutoksia esitykseen. Sisällöllisesti merkittävimmät lausunnoissa esitetyt huomiot liittyivät seuraaviin teemoihin:

Seuraamusmaksun suuruus

Lausunnonantajat suhtautuivat esitettyyn seuraamusmaksuun myönteisesti. Seuraamusmaksun suuruudesta esitettiin kuitenkin joitakin huomioita.

Syyttäjälaitos katsoi, että jatkovalmistelussa olisi pyrittävä varmistumaan siitä, että seuraamusmaksun suuruus täyttäisi tehokkuuden ja varoittavuuden vaatimukset ottaen huomioon valvonnan kohteena olevien toimijoiden taloudellinen asema ja ajateltavissa olevien rikkomusten laatu.

Oikeusministeriö totesi, että seuraamusmaksun suuruutta koskevassa sääntelyssä tulisi huomioida tilanteet, jossa seuraamusmaksu määrätään hyväksyttynä asiantuntijana toimivalle luonnolliselle henkilölle.

Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto piti ehdotettua seuraamussääntelyä suuruudeltaan vähäisenä muissa valtioissa käytössä oleviin sanktioihin verrattuna.

Seuraamusmaksun soveltamisala

Sisäministeriö esitti, että ajoneuvolaissa tulisi säätää merkittävistä hallinnollisista sanktioista, jotka voitaisiin määrätä ajoneuvojen haltijoille tai omistajille, jos ajoneuvoihin on asennettu ajopiirtureiden tai pakokaasupäästöjen rajoittamiseksi asennettujen laitteiden toimintaan vaikuttavia laitteita. Ehdotettu seuraamusmaksu voitaisiin määrätä ainoastaan talouden toimijoille (ajoneuvon valmistaja, valmistajan edustaja, maahantuoja, jakelija), joten se ei ole tältä kannalta riittävä.

Myös Autotuoja ja -teollisuus (AT) ja Autoalan keskusliitto (AKL) lausui, että seuraamusmaksusääntelyssä ei ole otettu huomioon tilannetta, jossa ajoneuvoa käyttävä kuluttaja tai yritys teettää ajoneuvon ohjelmistopäivityksen tai päästömanipuloinnin. Nämä tapahtuvat ajoneuvon käyttöönottoajankohdan jälkeen kolmannen osapuolen toimesta, joiden kuvaus ei täytä suoraan asetuksen talouden toimijan (valmistaja, valmistajan edustaja, maahantuoja tai jakelija) määritelmää. AT ja AKL esittivät, että seuraamusmaksusääntelyä tulisi muuttaa niin, että seuraamusmaksuja olisi mahdollista kohdistaa tarvittaessa kattavasti myös näille toimijoille ja ensirekisteröinnin jälkeen tehtäviin toimenpiteisiin. Esimerkiksi saasteenpoistolaitteet ohittavan päästömanipulointijärjestelmän tai ohjelmistomuutoksen markkinoille saattaja tulisi tulkita talouden toimijaksi.

Lisäksi Länsi-Uudenmaan poliisilaitos kannatti seuraamusmaksun soveltamisalan laajentamista siten, että se voitaisiin määrätä myös kuorma- ja linja-autoliikenteen harjoittajille.

Päästömanipulointien sääntely

Sisäministeriö esitti lausunnossaan, että ajoneuvolaissa tulisi säätää päästörajoitusjärjestelmien ohituslaitteiden ja manipulointien kiellosta, sillä päästörajoitusjärjestelmiä koskevaa sääntelyä pyritään kiertämään erilaisilla laitteilla taloudellisten hyötyjen saavuttamiseksi. Ajoneuvolaissa tulisi myös säätää merkittävistä hallinnollisista sanktioista, jotka voitaisiin määrätä ajoneuvojen haltijoille tai omistajille, jos ajoneuvoihin on asennettu pakokaasupäästöjen rajoittamiseksi asennettujen laitteiden toimintaan vaikuttavia laitteita. Tällaisen ajoneuvon käyttö tulisi voida estää välittömästi esimerkiksi rengaslukolla, rekisterikilvet poistamalla tai muulla tavoin. Samoin tulisi olla mahdollista asettaa hyväksyttävä vakuus ennen kuin käyttöeste poistetaan.

Taksamittaria koskeva sääntely

Taksamittaria koskevasta sääntelystä lausui työ- ja elinkeinoministeriö, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes ja Suomen Taksiliitto. Voimassa olevaa taksamittarisääntelyä pidettiin yksimielisesti EU:n mittauslaitedirektiivin vastaisena.

Työ- ja elinkeinoministeriö esitti, että taksamittareita koskevaa säännöstä tarkastellaan jatkovalmistelussa uudelleen ja kehitetään mahdollisimman teknologianeutraali ratkaisu, joka täyttää EU:n mittauslaitesääntelyn asettamat vaatimukset mutta joka ei estä tai tarpeettomasti hankaloita sovelluspohjaisten menetelmien käyttöä taksiliikenteessä.

Tukes puolestaan esitti, että jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa olisi aina oltava taksamittari, joka täyttää mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset.

Katsastussääntely

Liikenne- ja viestintävirasto huomautti lausunnossaan katsastuslainsäädäntöön jääneistä keskeistä sisältöä koskevista katvealueista. Virasto esitti ajoneuvolain katsastussääntelyn tarkastelemista erillisenä säädöshankkeena myöhemmässä vaiheessa.

Esityksen perustuslainmukaisuus

Oikeusministeriö esitti useita valtiosääntö-, hallinto- ja rikosoikeudellisia sekä lakitekniisiin kysymyksiin liittyviä huomioita esityksestä.

Erityisesti oikeusministeriö kiinnitti huomiota asetuksenantovaltuuksiin, jotka ovat paikoin liian yleisluontoisia ja valtuuttavat säätämään asetuksella sellaisista asioista, joista tulisi perustuslain mukaan säätää lailla.

Myös rangaistussäännöksistä oikeusministeriö lausui, että ne tulisi muuttaa vastaamaan rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta. Ajoneuvorikkomuksen teonkuvauksia ja ajoneuvolaissa eri toimijoille asetettuja velvollisuuksia tulisi täsmentää siten, että ne olisivat riittävän tarkkarajaisia ja täsmällisiä. Säännöksistä tulisi selkeästi käydä ilmi sekä velvoite, jonka rikkominen on rangaistavaa, että se, kehen velvoite kohdistuu.

Lausunnonantajakohtainen yhteenveto

Autotuoajat ja –teollisuus (AT) & Autoalan keskusliitto (AKL)

AT ja AKL katsovat yhteisessä lausunnossaan, että sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevaa sääntelyä tulisi muuttaa siten, että M-, N- ja O-luokan ajoneuvoille voitaisiin myöntää poikkeuksia ajoneuvon rakennetta ja varusteita koskevista vaatimuksista esityksessä ehdotetun lukumäärällisen kiintiön lisäksi aikarajallisen kiintiön verran. Ehdotettu lukumäärällinen kiintiö on ainoana vaihtoehtona ongelmallinen autoalalle, koska yksi kiintiö ei usein riitä koko varastoauto- ja tilauskannalle. Lisäksi autoalalle aiheutuu haasteita siitä, että Suomessa käytössä oleva yhden kiintiön vaihtoehto poikkeaa muista Pohjoismaista, joissa valmistaja ja maahantuoja voivat itse valita, soveltavatko he lukumäärällistä vai aikarajallista kiintiötä.

Lisäksi AT ja AKL kiinnittävät huomiota talouden toimijoille määrättävään seuraamusmaksuun, jota ne pitävät positiivisena uudistuksena ajoneuvojen päästömanipuloiteja ajatellen. Sääntelyssä ei ole kuitenkaan otettu huomioon tilannetta, jossa ajoneuvoa käyttävä kuluttaja tai yritys teettää ajoneuvon ohjelmistopäivityksen tai päästömanipuloinnin. Nämä tapahtuvat ajoneuvon käyttöönottoajankohdan jälkeen kolmannen osapuolen toimesta, joiden kuvaus ei täytä suoraan asetuksen talouden toimijan (valmistaja, valmistajan edustaja, maahantuoja tai jakelija) määritelmää. AT ja AKL esittävät, että pykälän ja sen alakohtien muotoilussa sekä soveltamisessa tulee varmistua siitä, että seuraamusmaksuja on mahdollista kohdistaa tarvittaessa kattavasti myös näille toimijoille ja ensirekisteröinnin jälkeen tehtäviin toimenpiteisiin. Esimerkiksi saasteenpoistolaitteet ohittavan päästömanipulointijärjestelmän tai ohjelmistomuutoksen markkinoille saattaja tulisi tulkita talouden toimijaksi. Laajuudessa tulee myös ottaa huomioon kilpailuoikeudellinen näkökulma, ettei osa toimijoista voi jäädä esitettyjen seuraamusten ulkopuolelle.

AT ja AKL esittävät myös muutoksia kolareissa vaurioituneiden ajoneuvojen korjauksiin. Lausunnon mukaan vaativammat kolarikorjaukset tulisi säätää luvanvaraisiksi liikenneturvallisuussyistä. Ajoneuvoissa käytettävä teknologia on nykyään niin monimutkaista, että kolareissa vaurioituneiden ajoneuvojen korjaaminen vaatii korkeaa ammattitaitoa ja moderneja laitteistoja sekä osaamista tietyistä ajoneuvomerkeistä ja -malleista. Epäammattimaisesti tehdyt korjaukset voivat pahimmillaan aiheuttaa uusia onnettomuuksia. Lisäksi AT:n ja AKL:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi säätää nykyistä kattavammat valtuudet määrätä oikeanlaisesta korjaustavasta ja niistä esitettävistä selvityksistä.

BRP Finland Oy

BRP Finland Oy esittää, että äänimerkinantolaitte ei olisi pakollinen varuste moottorikelkoille. Vastaavaa vaatimusta ei ole muissa valtioissa, eikä se ole perusteltu myöskään turvallisuussyistä moottorikelkkojen käyttöolosuhteista johtuen.

Keskusrikospoliisi

Keskusrikospoliisi pitää esitystä kannatettavana. Sähköisten vaatimustenmukaisuustodistusten ja ajoneuvojen rekisteröintiä varten tarvittavien tietojen sähköisessä käsittelyssä on jatkossa huomioitava, että tuontiajoneuvoja Suomeen tuotaessa ajoneuvojen historia tarkastetaan riittävän hyvin ennen Suomessa tapahtuvaa verotusta ja myyntiä kuluttajalle.

Konepaja Antti Ranta Oy

Konepaja Antti Ranta Oy esittää muutoksia ajoneuvojen kokonaisuksiin. Näistä kysymyksistä ei kuitenkaan säädetä ajoneuvolaissa.

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintävirasto pitää esitystä kannatettavana. Liikenne- ja viestintävirasto on osallistunut luonnoksen valmisteluun. Liikenne- ja viestintävirastolla on kuitenkin joitain yksityiskohtaisia ja teknisiä muutosehdotuksia useampiin säännöksiin.

Yleisempänä huomiona Liikenne- ja viestintävirasto esittää ajoneuvolain katsastussäätelyn tarkastelemista erillisenä säädöshankkeena myöhemmässä vaiheessa. Katsastustoimintaa koskeva ajoneuvolain säätely on moniulotteinen kokonaisuus, joka koskee sekä yksittäisiä kansalaisia että katsastusalan toimijoita. Katsastusala koskevalla lainsäädännöllä on myös keskeisiä vaikutuksia viranomaistoimintaan ja muun muassa tietojärjestelmien käytettävyyteen. Esityksen mukainen tavoite säätelyn uudistamiseksi ja sen kattavuuden parantamiseen on perusteltu ja kannatettava, mutta säätelyn laajuuden johdosta säätelyyn on jäänyt keskeisen sisällön osalta katvealueita.

Liikenneoikeusyhdistys

Liikenneoikeusyhdistys katsoo ajoneuvolain olevan liian pitkä ja yksityiskohtainen. Lakia alemman asteisia säädösten tulisi hyödyntää riittävästi.

Liikenneoikeusyhdistys esittää ajoneuvolain mukaisen ajokiellon ja käyttökiellon määritelmien selkeyttämistä. Ajokielto on käsitteenä harhaanjohtava, koska ajoneuvolaissa sillä tarkoitetaan eri asiaa kuin ajokorttilaissa. Ajoneuvolain ajokiellon määritelmää tulisi täsmentää suhteessa käyttökieltoon ja käsitteen uudelleen nimeämistä harkita. Lisäksi seuraamussäätelyyn tulisi palauttaa toimenpiteistä luopuminen.

Liikennevakuutuskeskus

Liikennevakuutuskeskus esittää, että ajoneuvolakiehdotuksen säännöstä Liikennevakuutuskeskuksen ja liikennevakuutusyhtiöiden velvollisuudesta ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle voimassa olevista uusista liikennevakuutuksista tulisi täsmentää siten, että ilmoitusvelvollisuus ei koskisi siirto- ja rajaliikennevakuutuksia. Näistä ei käytännössä ole ilmoitettu tietoja, koska Liikenne- ja viestintävirastolle ei ole käyttöä niille.

Liikennevakuutuskeskus ehdottaa lisäksi ns. maastomönkijöiden sisällyttämistä rekisteröintivelvollisuuden piiriin, koska ilman rekisteröintivelvollisuutta vakuuttamisvelvollisuuden valvonta on haastavaa. Rekisteröintivelvollisuus edistäisi muun muassa omistajuus- ja vastuukysymysten selvittelyä sekä liikenneturvallisuutta.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos esittää, että laissa säädettyä kieltoa käyttää poliisiajoneuvon tunnusväriä ja merkkejä tulisi täsmentää siten, että se kattaisi nykyistä paremmin sellaiset tapaukset, joissa poliisiajoneuvon näköistä ajoneuvoa käytetään liikenteessä erehdyttämistarkoituksessa. Nykyinen sanamuoto ja sitä tarkentava sisäministeriön asetus ovat niin väljät, että kielto ei tosiasiallisesti koske kaikkia erehdyttämistilanteita.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos esittää myös, että laissa tulisi täsmentää, että ambulanssia voivat käyttää ainoastaan tietyt terveydenhoitoalan toimijat. Lisäksi lausuntoon sisältyy esitys kevyiden maastoajoneuvojen (mönkijät) ulottamisesta rekisteröintivelvollisuuden piiriin. Tällä voitaisiin tehostaa niiden valvontaa.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos esittää, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa poliisin sijaan määrätä Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon valvontakatsastukseen ulkomailla suoritettussa

tienvarsitarkastuksessa havaittujen puutteellisuuksien vuoksi. Nykyinen menettely kuluttaa liikaa poliisin resursseja hitautensa ja toimimattomuutensa vuoksi.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos esittää, että myös muulla kuin katsastuksia suorittavalla henkilöllä olisi oikeus osallistua teknisten tienvarsitarkastusten suorittamiseen teknisinä asiantuntijoina. Katsastajilla ei käytännössä ole riittävää tietämystä päästömanipuloinneista, joten muillekin teknisille asiantuntijoille on tarvetta.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos kannattaa seuraamusmaksua ja sen määräämistä myös kuorma- ja linja-autoliikenteen harjoittajille. Talouden toimijan määritelmää tulisi siten laajentaa kattamaan myös nämä.

Oikeuskanslerinvirasto

Oikeuskanslerinvirasto huomauttaa, että esityksessä tulisi käsitellä sen suhde EU:n yleiseen tietosuoja-asetukseen ja Ahvenanmaan maakuntalainsäädäntöön.

Oikeusministeriö

Oikeusministeriö esittää lausunnossaan useita hallinto-, valtiosääntö- ja rikosoikeudellisia huomioita ajoneuvolakiehdotuksesta.

Esityksen säätämisyjärjestystä koskevia perusteluja tulisi oikeusministeriön mukaan täydentää nimetyn tutkimuslaitoksen, hyväksytyt asiantuntijan, asennus- ja korjausluvan sekä ajoneuvolle määrättävän ajokiellon osalta. Esityksessä tulisi myös tehdä selkoa EU-sääntelyn mahdollistaman kansallisen liikkumavaran alasta perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta.

Markkinavalvontaviranomaisen toimivaltuuksiin kuuluvasta hävittämismääräyksestä oikeusministeriö esittää säännöksen sanamuodon täsmentämistä ja tarkkarajaistamista siten, että siitä käy selvemmin ilmi ne tilanteet, joissa hävittämismääräyksen antamisen voidaan katsoa olevan välttämätöntä säännöksellä tavoiteltavien tavoitteiden saavuttamiseksi. Verkkosisällön poistoa koskeva toimivaltuus vaatii puolestaan jatkovalmistelua talouden toimijaan kohdistettavan velvoitteen ja palveluntarjoajaan kohdistuvan pyynnön osalta.

Ehdotetusta seuraamusmaksusääntelystä oikeusministeriöllä on joitain yksityiskohtaisia huomioita. Jotkin yksittäiset seuraamusmaksun piiriin kuuluvat teonkuvaukset ovat oikeusministeriön mukaan sellaisia, että sääntelyn vaikuttavuuden voitaisiin katsoa toteutuvan paremmin esimerkiksi uhkasakon tai turvaamistoimenpideluonteisten toimenpiteiden keinoin. Lisäksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota joihinkin yksittäisiin teonkuvauksiin, jotka tulisi sitoa selvemmin nimetyille tutkimuslaitokselle ja hyväksytyille asiantuntijalle säädettyjen velvollisuuksien laiminlyönteihin. Myös seuraamusmaksun vanhentumisaikaa koskevan säännöksen sanamuotoa tulisi muuttaa.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota asetuksenantovaltuuksiin, jotka ovat paikoin hyvin yleisluontoisia ja valtuuttavat säätämään asetuksella sellaisista asioista, joista tulisi perustuslain mukaan säätää lailla. Oikeusministeriö mainitsee lausunnossaan yhteensä kymmenen esimerkkisäännöstä, joihin sisältyvän asetuksenantovaltuuden se katsoo vaativan jatkovalmistelua ja perustuslainmukaisuusarviointia.

Ajoneuvolakiehdotukseen sisältyvistä rangaistussäännöksistä oikeusministeriöllä on useita yksityiskohtaisia huomioita. Valtaosa näistä liittyy rikosoikeudelliseen laillisuusperiaatteeseen. Ajoneuvorikkomuksen teonkuvauksia ja niissä viitattuja ajoneuvolaissa eri toimijoille asetettuja velvollisuuksia tulisi täsmentää siten, että ne olisivat riittävän tarkkarajaisia ja täsmällisiä.

Säännöksistä tulisi selkeästi käydä ilmi sekä velvoite, jonka rikkominen on rangaistavaa, että se, kehen velvoite kohdistuu.

Oikeusministeriö esittää lisäksi muutoksenhakua koskevan pykälän kirjoittamisasun tarkentamista ja ajantasaistamista.

Oikeusrekisterikeskus

Oikeusrekisterikeskus esittää, että esityksen viranomaisvaikutuksia koskevaan osioon tulisi lisätä maininta Oikeusrekisterikeskukselle seuraamusmaksun täytäntöönpanosta aiheutuvista tietojärjestelmäkustannuksista ja tarpeesta osoittaa tähän tarvittavat lisämäärärahat. Oikeusrekisterikeskus pitää lisäksi esityksen viittauksia sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin asianmukaisina. Oikeusrekisterikeskus esittää, että seuraamusmaksun vanhentumisaikaa koskeva säännös yhdenmukaistettaisiin sanamuodollisesti muiden seuraamusmaksujen kanssa.

Onnettomuustutkintakeskus

Onnettomuustutkintakeskus pitää esitystä ja siinä ehdotettua markkinavalvonnan aseman vahvistamista kannatettavana.

Polaris Finland Oy

Polaris Finland Oy esittää, että moottorikelkoissa ei olisi oltava äänimerkinantolaitetta, sillä moottorikelkkojen käyttöolosuhteissa sille ei ole tarvetta.

Poliisihallitus

Poliisihallituksella on useita teknisiä ja yksityiskohtaisia muutos- ja täsmennysehdotuksia esitykseen. Esimerkiksi käyttövastaavan osalta Poliisihallitus esittää, että ajoneuvon omistajan ja haltijan tulisi aina huolehtia siitä, että ajoneuvoon on merkitty käyttövastaava silloin, kun käyttövastaavan merkitseminen on pakollista. Käyttövastaavatietoa ei pitäisi pystyä poistamaan rekisteristä ilman uuden käyttövastaavatiedon merkitsemistä. Poliisihallitus esittää myös, että ajoneuvosta rekisteriin merkityt tai merkitsemättömät pakolliset tekniset tiedot ja muut tiedot voisivat johtaa lopulta ajoneuvon käyttökieltoon tai ajokieltoon.

Poliisihallitus ehdottaa lausunnossaan, että ajoneuvolaissa tulisi säätää tieliikennelain tapaan teknisen valvonnan suorittamisesta.

Lisäksi Poliisihallituksen lausuntoon sisältyy poliisiajoneuvon tunnusväritystä, ambulanssia, valvontakatsastusta ja teknistä tienvarsitarkastusta koskevia muutosehdotuksia, jotka vastaavat sisällöllisesti Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen lausunnossa esitettyä.

Puolustusministeriö

Puolustusministeriö lausuu osallistuneensa puolustushallinnon osalta ajoneuvolakiluonnoksen valmisteluun. Puolustusministeriö esittää joitakin yksityiskohtaisia sotilasajoneuvoja ja Puolustusvoimia koskevia täsmennyksiä esitysluonnokseen.

Rovaniemen hovioikeus

Rovaniemen hovioikeus peräänkuuluttaa ajoneuvolain mukaisen ajokiellon ja käyttökiellon määritelmien selkeyttämistä. Ajokielto on käsitteenä harhaanjohtava, koska ajoneuvolaissa sillä tarkoitetaan eri asiaa kuin ajokorttilaissa. Ajoneuvolain ajokiellon määritelmää tulisi täsmentää suhteessa käyttökieltoon ja käsitteen uudelleen nimeämistä harkita.

Sisäministeriö

Sisäministeriö esittää lausunnossaan, että ajoneuvolaissa tulisi säätää ajopiirtureiden ja päästörajoitusjärjestelmien ohituslaitteiden ja manipulointien kiellosta, sillä ajopiirtureita ja päästörajoitusjärjestelmiä koskevaa sääntelyä pyritään kiertämään erilaisilla laitteilla taloudellisten hyötyjen saavuttamiseksi. Ajoneuvolaissa tulisi myös säätää merkittävistä hallinnollisista sanktioista, jotka voitaisiin määrätä ajoneuvojen haltijoille tai omistajille, jos ajoneuvoihin on asennettu ajopiirtureiden tai pakokaasupäästöjen rajoittamiseksi asennettujen laitteiden toimintaan vaikuttavia laitteita. Tällaisen ajoneuvon käyttö tulisi voida estää välittömästi esimerkiksi rengaslukolla, rekisterikilvet poistamalla tai muulla tavoin. Samoin tulisi olla mahdollista asettaa hyväksyttävä vakuus ennen kuin käyttöeste poistetaan.

Lisäksi sisäministeriö esittää joitakin yksityiskohtaisia huomioita, jotka liittyvät muun muassa ensihoitoajoneuvon määritelmään ja sähköisen viestinnän palveluista annetun lain uudistuksessa esitettyyn ajoneuvolain autoradiota koskevaan säännösehdotukseen.

StepOne Tech Oy

StepOne Tech Oy esittää, että ajoneuvolaissa tulisi ohjata viranomaisia aktiivisemmin kohti hiilineutraaliustavoitteita. Tämä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi helpottamalla ajoneuvojen käyttövoimakonversioita. Nykyisin etanolikonversioiden tekeminen on käytännössä mahdotonta alle 13-vuotiaisiin ajoneuvoihin, sillä hyväksyntäprosessi on erittäin kallis ja työläs. Jos hyväksyntäprosessia kevennettäisiin, tällä voitaisiin edistää hiilineutraalia tieliikennettä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL

SKAL pitää perusteltuna sitä, että ajoneuvolaki muutetaan vastaamaan EU-asetuksia ja pääsääntöisesti hyvänä sitä, että päällekkäisyydet poistetaan. SKAL pitäisi kuitenkin hyvänä, että ajoneuvoluokituksen alaluokkien määritelmät otettaisiin EU-asetuksien lisäksi kansalliseen ajoneuvolakiin, sillä niiden kautta tulee useita erilaisia vaatimuksia ja vaatimusten rajauksia. Tästä johtuen olisi hyvä, jos rajat olisivat kaikkien helposti löydettävissä kansallisesta laista.

Alleajosuojat: SKAL pitää sellaisten puutavara-autojen, jotka on varustettu nosturilla ja joilla haetaan puita metsästä asti, alleajosuojavaatimusta tarpeettomana ja haitallisena. Sivusuojat ovat metsäolosuhteissa haitalliset, koska ne eivät pysy ehjinä eivätkä paikoillaan. Metsässä ei myöskään ole kevyttä liikennettä, jonka suojaamiseksi törmäystilanteessa alleajosuojat on kehitetty.

Erikoiskuljetusajoneuvojen poikkeusluvut: SKAL esittää, että kilpailun tasapuolisuuden vuoksi ei ole syytä vapauttaa tavaraliikenteessä käytettäviä traktorin perävaunuja ja traktoriin kytkettäviä hinattavia laitteita poikkeusluvan hakemisesta.

Rekisteröintitodistus: SKAL esittää, että kuorma-autojen ja niiden perävaunujen osalta palautettaisiin myös kotimaan liikenteeseen edellytys pitää rekisteröintitodistus mukana ajoneuvossa ajon aikana. Toimivista sähköisistä rekistereistä huolimatta erityisesti kuljettajan, mutta myös liikenteen valvojan on vaikea selvittää sallittuja massoja ja erityisesti uusissa pitkissä ajoneuvoyhdistelmissä erilaisia kääntövyys- ja varustevaatimuksia ilman mukana pidettävää rekisteröintitodistusta.

Määräaikaiskatsastusvelvollisuus: SKAL esittää traktoreiden sisällyttämistä määräaikaiskatsastusvelvollisuuden piiriin katsastusdirektiivin mukaisesti. Katsastusdirektiivin mukaan katsastusvelvollisuus koskee kaikkia T1b-, T2b- ja T3b-luokan ajoneuvoja. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa direktiivin soveltamisesta maa-, puutarha- tai metsätaloudessa, maanviljelyssä taikka kalataloudessa käytettävät ajoneuvot, joita käytetään vain asianomaisen jäsenvaltion alueella ja pääasiassa tällaisessa tuotannossa olevilla maa-aloilla, myös maa- tai metsätalouskäytössä olevilla teillä taikka pelloilla.

Laki liikenteen palveluista asettaa traktoreilla harjoitettavan tavarankuljetuksen luvanvaraisuuden rajaksi 60 kilometriä tunnissa. Tässä esitetään vain luvanvaraisessa liikenteessä oleville traktoreille katsastusvelvollisuutta, joten traktorit eivät käytännössä ole lainkaan katsastusvelvollisuuden piirissä, koska yli 60 km/h kulkevia traktoreita ei juurikaan ole käytössä. Kuitenkin arviolta yli 2000 traktoria on sellaisessa ajossa, jossa käytöstä huomattava osa tapahtuu yleisillä teillä. Tällöin niitä ei voida pitää direktiivin esittämällä tavalla pääasiallisesti maatalouskäytössä olevina ja ne olisi sisällytettävä katsastusvaatimuksen piiriin.

Suomen Motoristit

Suomen Motoristit esittää, että kaksipyöräisiltä L-luokan ajoneuvoilta voisi poistaa varoituskolmiovaatimuksen. Saatavilla olevat varoituskolmiomallit on hankala sijoittaa moottoripyörään säilytystilan rajallisuuden vuoksi.

Suomen Taksiliitto

Suomen Taksiliitolla ei ole lausuttavaa esityksessä ehdotettaviin sisällöllisiin muutoksiin. Suomen Taksiliitto kuitenkin esittää jo nykyisin voimassa olevan taksamittaria koskevan säännöksen muuttamista. Ajoneuvolaissa oleva säännös muusta laitteesta tai järjestelmästä, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso, ei ole mittauslaitedirektiivin mukainen. Mahdollisuus muun laitteen tai järjestelmän käyttämiseen aiheuttaa lisäksi kuluttajansuojallisia, valvonnallisia ja veronkiertoon liittyviä ongelmia, koska ne eivät anna yhtä tarkkoja mittaustuloksia kuin taksamittarit.

Syyttäjälaitos

Syyttäjälaitos pitää ehdotettua talouden toimijoille määrättävää seuraamusmaksua kannatettavana. Syyttäjälaitos kuitenkin katsoo, että jatkovalmistelussa olisi pyrittävä varmistumaan siitä, että seuraamusmaksun suuruus täyttäisi tehokkuuden ja varoitavuuden vaatimukset ottaen huomioon valvonnan kohteena olevien toimijoiden taloudellinen asema ja ajateltavissa olevien rikkomusten laatu.

Teknisen Kaupan Liitto ry

Teknisen Kaupan Liitto suhtautuu esitykseen myönteisesti. Liitto kuitenkin esittää varoituskolmiovaatimuksen poistoa kaksipyöräisiltä moottoripyöriltä ja äänimerkinantolaitteita vaatimuksen poistoa moottorikelkoilta. Liitto painottaa, että muissa Pohjoismaissa moottorikelkoilta ei edellytetä äänimerkinantolaitetta. Ennakoilmoitusta koskevan säännöksen osalta Teknisen Kaupan Liitto huomauttaa ajoneuvolain olevan ristiriidassa autoverolain kanssa, sillä ajoneuvolain mukaan ennakoilmoituksen voi tehdä myös valmistajan edustaja, mitä autoverolaki ei mahdollista. Liiton näkemyksen mukaan autoverolaki tulisi muuttaa vastaamaan ajoneuvolakia.

Lisäksi Teknisen Kaupan Liitto esittää muutosta romutuspalkkiolakiin ja ehdottaa sen soveltamisalan laajentamista myös L-luokan ajoneuvoihin liikenneturvallisuus- ja ympäristösyistä.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes

Tukes kiinnittää lausunnossaan huomiota ajoneuvolain taksamittaria ja muuta laitetta tai järjestelmää koskevaan säännökseen sekä markkinavalvontasäännöksiin. Taksamittarin osalta Tukes esittää, että jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa olisi aina oltava taksamittari, joka täyttää mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset. Tukesin mukaan muu laite tai järjestelmä, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso, ei ole mittauslaitelain mukainen ja tulisi näin

ollen poistaa säännöksestä. Lisäksi Tukes esittää markkinavalvontapykäliin useampia yksityiskohtaisia tarkennuksia.

Työ- ja elinkeinoministeriö

TEM kannattaa markkinavalvontasääntelyn yhdenmukaistamista eri tuotesektoreilla niin pitkälle kuin mahdollista. TEM:n mukaan tässä on mahdollista hyödyntää horisontaalista lakia eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta (1137/2016). TEM esittää lisäksi useita yksityiskohtaisia tarkennuksia ajoneuvolakiehdotuksen markkinavalvontasäännöksiin.

TEM huomauttaa lausunnossaan myös ajoneuvolain taksamittareita koskevasta säännöksestä. TEM:n mukaan luonnoksessa oleva säännös on osoittautunut ongelmalliseksi toimeenpanon kannalta, sillä säännöksessä tarkoitetut muut laitteet ja järjestelmät eivät täytä taksamittareille mittauslaitesääntelyssä asetettuja vaatimuksia. TEM esittää, että taksamittareita koskevaa säännöstä tarkastellaan jatkovalmistelussa uudelleen ja kehitetään mahdollisimman teknologianeutraali ratkaisu, joka täyttää EU:n mittauslaitesääntelyn asettamat vaatimukset mutta joka ei estä tai tarpeettomasti hankaloita sovelluspohjaisten menetelmien käyttöä taksiliikenteessä.

Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto

Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitolla on useita teknisiä ja yksityiskohtaisia muutos- ja täsmennysehdotuksia esitykseen. Ajoneuvolakiin ehdotettuja seuraamuksia liitto pitää pieninä verrattuna muissa valtioissa käytössä oleviin sanktioihin. Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto esittää ajoneuvorikkomusten sanktioinnin porrastamista, sillä pienet sanktiot ovat joustamattomia ja ne saattavat johtaa taloudelliseen optimointiin tilanteissa, joissa sanktio on pienempi kuin säädöksen noudattamatta jättämisestä saatava hyöty.