

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viitaten liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön VN/9715/2019, kiitämme mahdollisuudesta lausua hallituksen esitykseen uudeksi ajoneuvolaiksi.

Uuden ajoneuvolain tulisi paremmin ottaa huomioon sekä EU:n, että Suomen omat tavoitteet hiilineutraaliudesta. Vaikka ajoneuvolaki on substanssilaki, josta johdetaan tarkempi käytännön regulaatio, tulisi lain hengen aktiivisemmin ohjata viranomaista kohti hiilineutraaliustavoitteita.

Esimerkiksi käyttövoimakonversioiden kohdalla esitys nykymuodossaan ei edistä sallivampaa regulaatiota, jolla voitaisiin ohjata autoilijoita siirtymään kustannustehokkaasti fossiilisista uusiutuviin polttoaineisiin. Hallitusohjelmassa tavoitellaan käyttövoimakonversioiden määrän kasvattamista niiden ollessa erittäin kustannustehokas keino tieliikenteen päästöjen alentamiseen. Etanolikonversio on Suomen suosituin käyttövoimakonversio, mutta nykyregulaatio kuitenkin käytännössä estää konversion tekemisen alle 13 vuotiaisiin autoihin hyväksyntäprosessin ollessa erittäin kallis ja työläs.

Soveltuvilta osin olisikin tarkoituksenmukaista huomioida tämä epäkohta myös ajoneuvolain uudistamisessa ja ohjata viranomaista luomaan sellaista uutta regulaatiota, joka mahdollistaa hallitusohjelman tavoitteita edistävän uuden regulaation laatimista ja toimeenpanoa. Mikäli viranomaisen haluaa varmistaa, että massatuotetulla komponentilla ajoneuvon suoritettu muutos ei johda ympäristöominaisuuksiltaan heikompiin arvoihin kuin ensirekisteröinnissä, niin massatuotetun komponentin valmistajalle tulee ensisijaisesti mahdollistaa kevein mahdollinen massahyväksyntäprosessi.

Toivomme, että tämä hiilineutraalia tieliikennettä edistävä näkökulma otetaan huomioon uuden ajoneuvolain lopullisessa uudistusprosessissa.

StepOne Tech Oy

Vaine Vesa
StepOne Tech Oy

Isokivijärvi Tuomo
StepOne Tech Oy

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Motoristit ry kiittää mahdollisuudesta lausua ajoneuvolain uudistuksesta.

Esitys poistaa päällekkäistä sääntelyä ja Suomen Motoristit ry kannattaa esitystä pääosin.

Myös moottoripyörissä vaaditaan varoituskolmio, jos pyörän kokonaismassa ylittää 500 kg. Tämä täyttyy useassa matkapyörämallissa. Saatavilla olevat varoituskolmiomallit on hankala sijoittaa moottoripyörään säilytystilan rajallisuuden vuoksi. Varoituskolmion tarpeellisuutta tulisi esityksessä harkita erityisesti 2-pyöräisten L-luokan ajoneuvojen osalta, tai poistaa vaade niiltä kokonaan.

Suomen Motoristit ry

Kielinen Jari
Suomen Motoristit ry

Lausunto

13.02.2020

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö VN/9715/2019 2.1.2020

Lausunto ajoneuvolain uudistuksesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Ajoneuvolaki uudistettaisiin vastaamaan autojen ja niiden perävaunujen EU-puiteasetusta. Ajoneuvolaissa ei enää säädettäisi EU-asetuksen mukaisista hyväksyntä- ja markkinavalvontamenettelyistä. Päällekkäinen sääntely poistettaisiin. Samalla muutettaisiin yhteensä 14 sellaista lakia, joissa viitataan ajoneuvolain säännöksiin. Uusi ajoneuvolaki vastaisi sisällöllisesti pääosin voimassa olevaa ajoneuvolakia. Autojen ja niiden perävaunujen EU-puiteasetus tulee sovellettavaksi 1.9.2020. Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan kyseisenä päivänä.

Yleistä

SKAL pitää perusteltuna sitä, että ajoneuvolaki muutetaan vastaamaan EU-asetuksia ja pääsääntöisesti hyvänä sitä, että päällekkäisyydet poistetaan. SKAL näkisi kuitenkin hyvänä, että ajoneuvoluokituksen alaluokkien määritelmät kirjattaisiin ajoneuvolakiin, vaikka ne puiteasetuksessa ovatkin. Alaluokkien kautta tulee useita erilaisia vaatimuksia ja vaatimusten rajauksia, joten olisi hyvä, jos rajat olisivat kaikkien helposti löydettävissä kansallisesta laista.

12 §: Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Lain 12 §:ssä säädettäisiin ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista. Pykälän 1 momentin 9 kohdassa säädettäisiin pakolliseksi tarpeelliset laitteet ja rakenteet kevyiden ajoneuvojen suojaamiseksi törmäystilanteessa. Kevyellä ajoneuvolla tarkoitettaisiin lähinnä henkilöautoja sekä kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja. Vaatimus koskisi kaikissa M-, N- ja O-luokan ajoneuvoissa vaadittua alleajosuojaa takana, N- ja O-luokan ajoneuvoissa vaadittua sivusuojaa sekä N-luokan ajoneuvoissa vaadittua alleajosuojaa edessä.

SKAL pitää tarpeettomana ja haitallisena alleajosuojavaatimusta sellaisille puutavara-autoille, joka on varustettu nosturilla ja jolla haetaan puita metsästä asti. Puutavara-autoja käytetään varsinkin talvella sellaisissa olosuhteissa, että sivusuojat eivät pysy ehjinä eikä paikoillaan ja tällöin ne ovat jopa turvallisuusriski. Näitä autoja käytetään pääasiassa sellaisilla alueilla ja olosuhteissa, missä ei ole kevyttä liikennettä.

38 §: Erikoiskuljetusajoneuvo

Lakiesityksen 38 §:ssä säädettäisiin erikoiskuljetusajoneuvosta ja erikoiskuljetusajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen edellytyksenä olevan poikkeusluvan hakemisesta. SKAL toteaa, että myös tässä yhteydessä on syytä muistaa tieliikennelain muutosesitysluonnos, joka on ollut lausuttavana. Luonnoksessa esitetään muutosta, jonka mukaan erikoiskuljetuksia voivat olla myös kuljetukset, joissa jakamattomasta kuormasta johtuen mitta- ja massadirektiivissä sallittu mitta tai massa ylittyy. Lisäksi SKAL katsoo, että kilpailun tasapuolisuuden vuoksi ei ole syytä vapauttaa tavaraliikenteessä käytettäviä traktorin perävaunuja ja traktoriin kytkettäviä hinattavia laitteita poikkeusluvan hakemisesta.

84 §: Rekisteröintitodistus

Lakiesityksen 84 §:ssä säädettäisiin rekisteröintitodistuksesta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että kansainvälisessä liikenteessä rekisteröintitodistuksen I osa on pidettävä mukana

ajoneuvossa ajon aikana. Kotimaisessa liikenteessä rekisteröintitodistuksen I osaa ei siis edellytetä mukana pidettäväksi.

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 kääntyvyys- ja varustevaatimuksia ilman mukana pidettävää rekisteröintitodistusta.

109 §: Määräaikaikatsastusvelvollisuus

Lakiesityksen 109 §:n 1 momentissa säädettäisiin siitä, mitkä ajoneuvot on esitettävä määräaikaikatsastukseen. M-, N-, O2-, O3-, O4-, L6e- ja L7e-luokan ajoneuvojen lisäksi luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävä T1b-, T2b- ja T3b-luokan ajoneuvo on esitettävä määräaikaikatsastukseen.

Katsastusdirektiivin (2014/45/EU) mukaan katsastusvelvollisuus koskee kaikkia T1b-, T2b- ja T3b-luokan ajoneuvoja eli traktoreita, joiden rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h. 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.

Tilanne, jossa traktoreilla ei ole katsastusvelvollisuutta, on omiaan aiheuttamaan vääristymää kilpailuneutraliteettiin kuorma-autokuljetuksiin verrattuna. Se myös vaarantaa liikenneturvallisuutta, kun jatkuvasti tieliikenteeseen käytetään ajoneuvoja, joita ei katsasteta, eikä niille ole asetettu muutakaan menetelmää, jolla varmistettaisiin niiden tekninen tieliikenteeseen riittävä kunto.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajoht

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viitaten liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön VN/9715/2019 Yksityisten Katsastustoimipaikkojen liitto ry (YKL ry) esittää kunnioittavasti seuraavaa:

1. Lausuntopyynnön kohteena oleva asia

Lausuntoa on pyydetty liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellusta asiakirjasta ” Hallituksen esitys eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi”

2. Yleiset kommentit

Vaikka ajoneuvolaki jaotellaankin uudelleen, on kyseessä enemmän tekninen uudistaminen Puiteasetuksen 858/2018 edellyttämällä tavalla kuin ajoneuvolain laaja sisällöllinen uudistaminen. Käytännön muutokset ovat siksi maltillisia.

3. Yksityiskohtaiset kommentit

1§ 5 momentti viitataan vastuuta koskevassa kohdassa virheellisesti 10§, kun oikea pykälä olisi 11§

2§ koska ”valmistajan” määritelmä löytyy itse puiteasetuksista, on tärkeää soveltaa kansallisesti tätä. Nyt kuitenkin Traficom on esittänyt määräysluonnoksessaan ajoneuvojen rakenteen muuttamisesta tästä poikkeavan määritelmän. Jos tilannetta ei korjata, säädetään alempiasteisissa säädöksissä sellaisista vastuista ja velvollisuuksista, jotka ovat ristiriidassa ylempiasteisten kanssa. Siksi on pidettävä huolta, että samat määritelmät tulevat sovellettavaksi myös alempiasteisissa säädöksissä.

2§ määriteltyjen termien valinta on nähdäksemme epälooginen. Osa puiteasetuksen määritelmistä on päällekkäisiä esitetyn ajoneuvolain määritelmien kanssa, kun taas osa puuttuu.

12§ 6 momentissa muotoilu on ”Ensimmäisen käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta, kun taas museoajoneuvon kohdalla määritelmässä on ”30 vuotta valmistusvuoden päättymisestä”. Ehdotetaan muutettavaksi määritelmän mukaiseksi ” 30 vuotta valmistusvuoden päättymisestä”

13§ mitä tarkoitetaan liikkumisesteisellä? Tarkoittaako tämä sitä, että jos esim. käsi puuttuu, ei voida hyväksyä hallintalaitteiden muuttamista?

18§ Asiaan liittyy ”Rekisteröinti” ja ”käyttöönotto” määritelmät. Koska kyseessä ovat eri tiedot, on näitä käytetty eri jäsenvaltioissa kirjavasti, ja esim. valmistussarjan viimeisten ajoneuvojen vaatimuksia on monesti kierretty tätä hyödyntäen. Onko tarkoitus, että vaikka käytettynä maahantuotava ajoneuvo ei täytä niitä vaatimuksia, jotka sen käyttöönottoajankohtana ovat olleet, voidaan se ensirekisteröidä Suomeen tästä huolimatta? Tilanne ei ole täysin selvä, sillä meillä ei ole tiedossa onko ajoneuvo tosiasiallisesti täyttänyt lähtömaan vaatimukset vai ei. Toivoisimme selvennystä joko perusteluihin tai itse pykälään.

20§ Autojen alaluokitus on turha, koska ne löytyvät puiteasetuksesta. Lisäksi se ei ole looginen, koska esim. 21§ ei anna L-luokalle alaluokituksia

31§/33§ Pitäisikö täsmentää myös yli 3,5 tonnin pelastusauton kohdalla samoin kuin mm. poliisijoneuvon kohdalla, että sen pitää olla pelastustoimen ym. käytössä. Tällöin ei yksityishenkilöllä voisi olla pelastusautoa hälytyslaitteineen.

32§ Ambulanssia koskien sama ongelma kuin edellä

77§ voidaanko rekisteröintivelvollisuudesta vapaat ajoneuvot asiakkaan niin halutessa rekisteröidä vai kieltääkö tämä sen? Toivoisimme selvennystä joko itse pykälään tai perusteluihin.

100§ mukaan ajoneuvo on esitettävä rekisteröintikatsastukseen, jos siihen on hyväksynnän jälkeen tehty eräitä muutoksia. Kuitenkin puiteasetuksen 858/2018 artiklassa 48 todetaan, että ajoneuvon saa ottaa käyttöön vain, jos sille on annettu vaatimustenmukaisuustodistus. Nähdäksemme puiteasetuksen mukaisesti näiltä ennen käyttöönottoa muutetuilta tyyppihyväksytyiltä ajoneuvoilta pitäisi edellyttää yksittäishyväksyntää, ei rekisteröintikatsastusta.

102§ Kuntotarkastus osana rekisteröintikatsastusta. Suomessa tehdään raskaalle kalustolle aina katsastuksessa jarrusovitus, jota muissa jäsenvaltioissa ei juurikaan tehdä. Koska em. asia liittyy 102§ mainittuun ”kohteet”- jarrut alaisuuteen, pitäisikö tällaisen raskaan kaluston ajoneuvon jarrut tarkastaa suomalaisen rekisteröintikatsastuksen yhteydessä vai ei? Entä miten toimia, jos edellytetään päästöissä muutakin kuin pelkkää ODB testiä. Asiaa voisi selventää perustelumuiustiossa.

114§ Jos ajoneuvo esitetään muutokatsastukseen, ja siinä havaitaan muutokatsastusta edellyttävä puute, onko oikein edellyttää muutokatsastusta? Tämän voisi muotoilla hieman toisin, jotta vältetään saivartelulta.

117§ Vähäisten vikojen merkitseminen muutos ja kytkentäkatsastuksissa ei ole nykyisellään Traficomien tietojärjestelmän puolesta mahdollista.

150§ Suomalaisten ajoneuvojen osalta rekisterikilpien irrottaminen alkaa olla turhaa, koska valvova viranomaisella saa tietojärjestelmästä ajankohtaisen tiedon, vaikka kilvet ovat paikallaan. Ulkomaisten ajoneuvojen osalta tilanne on toinen, ja niiden osalta kilpien irrottaminen on perusteltua.

157§ enintään 30000€ seuraamusmaksu tuntuu aika pieneltä verrattuna esim. Yhdysvaltojen markkinavalvonnan havaitsemien puutteiden johdosta annettuihin taloudellisiin sanktioihin.

158§ 70€ ajoneuvorikkomusmaksu on joissain tilanteissa varmasti perusteltu. Se ei kuitenkaan anna mitään joustoa kumpaankaan suuntaan, mikä väistämättä tulee johtamaan taloudelliseen

optimointiin; jos sanktio on pienempi kuin säädöksen noudattamatta jättämisestä saatava hyöty, valitsee moni varmasti sanktion. Ehdotamme, että maksun suuruutta porrastettaisiin eri tilanteisiin eri suuruisiksi siten, että se ohjaisi käyttäytymistä paremmin.

163§ Tarkoitetaanhan tässä puolustusvoimien omassa rekisterissä olevia, ns keltakilpisiä ajoneuvoja? Jos tässä tarkoitetaan myös niitä puolustusvoimien käytössä olevia ajoneuvoja, jotka ovat Traficommin ylläpitämässä Liikenneasioiden rekisterissä, on mietittävä, millä keinoin katsastajat saavat käyttöönsä näitä ajoneuvoja koskevan ajantasaisen säädöstiedon sekä sen soveltamismenettelyt.

165§ Jos kansallisesti valmistajan määritelmä poikkeaa EU-säädöksen valmistajan määritelmästä, voiko olla, että kansallisessa säädöksessä määritelty valmistaja saa nämä vastuut ja velvoitteet? Käytännössä harrasteauton muokkaajasta tulee tällöin valmistaja, ja valmistaja voi antaa ohjeet esim. pakokaasujen mittaamista koskien. Tällä on erittäin haitalliset vaikutukset liikenneturvallisuuden ja liikenteen ympäristövaikutusten kannalta.

Ziessler Björn
Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry

Tyyppihyväksyntä

Lausunto

13.02.2020

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Polaris Finland Oy

Moottorikelkan äänimerkinantolaite Suomessa. Esitämme 12§ Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet 10 kohdan muuttamista. Käyttöolosuhteissa äänimerkille ei ole tarvetta.

Mustaniemi Markku
Tyyppihyväksyntä

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lakiehdotus ajoneuvolain uudistamiseksi

Suomen Taksiliitto ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi lakiehdotuksesta ajoneuvolain muuttamisesta. Esityksen tavoitteena on toteuttaa EU-asetuksen vaatimat muutostarpeet ajoneuvolakiin ja selkeyttää kansallista

ajoneuvosääntelyä. Esityksessä oleviin lakimuutosesityksiin meillä ei ole lausuttavaa.

Esityksestä puuttuu kuitenkin oleellinen muutos koskien voimassa olevan ajoneuvolain 25§:ssa (Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet) taksamittaria koskevaa osuutta. Nykyinen muotoilu, jota ei siis ole esitetty muutettavaksi lainkaan, on kirjattu seuraavasti: ”Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.”

Liikenne- ja viestintäministeriö on lausunnolla (VN/1631/2020) olevassa liikennepalvelulain arviointimuistiossaan todennut kyseisen kohdan olevan ristiriidassa Mittauslaitedirektiivin (2014/32/EU, liite IX) kanssa. Arviointimuistiossa todetaan muun muassa: ”Koska digitaaliset sovellukset on kansallisessa lainsäädännössä määritetty suorittamaan samaa mittaustehtävää kuin mittauslaitedirektiivissä tarkoitetut taksamittarit, niiden tulisi täyttää mittauslaitedirektiivin vaatimukset, eikä niille voida asettaa erilaisia kansallisia vaatimuksia.” Nämä tunnistetut ristiriidat tulisi ehdottomasti korjata tässä samassa yhteydessä, kun ajoneuvolakia muutetaan.

Nykyisen taksamittarimäärittelyn ongelmat on tutkittu ja raportoitu

Oulun yliopiston Interact-tutkimusyksikkö on julkaissut tutkimusraportin otsikolla: ” Nykyisen taksamittarisääntelyn ongelmakohdat ja mahdolliset ratkaisuvaihtoehdot”

Tutkimuksessa on analysoitu erinomaisesti nykyisen ajoneuvolain sisältämän kirjauksen aiheuttamat tulkinnanvaraisuudet ja ongelmat. Tutkimuksessa tunnistettiin kuusi nykyisin käytössä olevaa teknologiaa, joilla hinta määritellään ja ilmoitetaan. Nämä ovat 1) tyyppisertifioitu kiinteästi asennettu taksamittari; 2) kiinteästi asennettu taksamittari, jonka tyyppisertifiointi on kesken; 3) sertifioimaton fyysinen taksamittari, jota ei ole kiinteästi asennettu; 4) internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta on sitova; 5) internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta ei ole sitova; ja 6) sovelluskaupasta ladattu ”taksamittarisovellus”. Lisäksi käytössä on tapa, jossa kuljettaja ja asiakas sopivat hinnasta ilman teknologiaa. Nämä kaikki mittaustavat ovat todellisuudessa käytössä, mutta ainoastaan tyyppisertifioitu taksamittari täyttää mittalaitedirektiivin ja ajoneuvolain vaatimukset silloin, kun hinnan määrittelyn perusteena on ajan tai matkan mittaaminen. Markkinoille on tullut lukuisia määriä järjestelmiä, joiden mittatarkkuutta tai tiedon suojausta ei ole varmennettu millään tavoin. Tästä seuraa ongelmia niin kuluttajansuojan, kuin valvonnankin osalle.

Käytännössä on osoittautunut, että muu laite tai järjestelmä voi olla kiinteänä autossa tai toimia sovelluksessa, mutta ajatun kyydin jälkeen kuljettajalla on ollut mahdollisuus pyyhkiä kyydin tiedot pois, jolloin kirjanpitoon ei jää jälkiä. Muun muassa verohallinnon edustaja toi esille tämän tietoonsa tulleen havainnon arviointimuistion keskustelutilaisuudessa Säätytalolla 10.2.2020.

Oulun yliopiston tutkimuksessa esitetään kehittämistoimenpiteenä sitä, että lain tulisi selkeästi määrittää, täyttääkö tietty teknologinen ratkaisu voimassa olevan lain vaatimukset vai ei. Tutkijat korostavat, että tutkimus ja raportti keskittyvät ainoastaan taksamittarisääntelyyn, sen tulkintaan ja sitä kautta lainkirjauksen vaikutuksiin markkinoilla oleviin teknologisiin ratkaisuihin. He kuitenkin nostavat esille tärkeän havainnon, että ”nykyinen lain kirjaus mahdollistaa olla käyttämättä mitään järjestelmää tai laitetta, joka toimisi kassakoneena. Tämä on ongelmallista sekä harmaan talouden että asiakasturvan näkökulmasta.”

Kuluttajansuoja

Kun taksimatkan hinnoitteluperusteena käytetään aikaa tai matkaa, on kuluttajalla oikeus olettaa kyseisiä määreitä mitattavan oikein. Onhan ruokakaupassakin kuluttajalla oikeus olettaa, että kilo

perunoita painaa kilon eikä esimerkiksi 900 grammaa. Samoin esimerkiksi polttoaineen jakelu on tarkoin säädeltyä mittatarkkuuden osalta.

Valvonta

Verovalvonnan kannalta on olennaista, että kaikista taksimatkoista jää jälki. Kirjanpitolaki edellyttää tositteiden säilyttämistä. Koska tiedon suojausta ei ole määritelty, voi markkinoilla toimia laitteilla, mitkä eivät tallenna matkoista minkäänlaisia tietoa. Markkinoilla on myös laitteita, jotka keräävät matkatietoja, mutta niitä voidaan muokata ja poistaa jälkeensä. Nämä kaikki ongelmat ovat nykyisin olemassa ja todettu myös viranomaisten toimesta, joten kyseiset harmaan talouden toimintamallit on pikaisesti korjattava muuttamalla ajoneuvolakia.

Esitys ajoneuvolain muutokseksi

Kannatamme teknologianeutraalia lainsäädäntöä, joka jättää tilaa innovaatioille ja tekniselle kehitykselle. Tämä on ollut alun perin myös liikennepalvelulain tavoite.

Esitämme siksi, että voimassa olevan ajoneuvolain 25§:ssa oleva taksamittarikirjaus muutettaisiin seuraavasti:

Nykyinen muoto:

”Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.”

Uusi muoto

Taksiliikenteessä on käytettävä järjestelmää, joka

- 1) tuottaa eriteltyt matka- ja aikatiedot
- 2) tuottaa eriteltyt hintatiedot ja asiakkailta perityt maksut matkoittain
- 3) tuottaa tiedot tulo- ja arvonlisäverotusta varten
- 4) säilyttää tuotettavat tiedot kirjapitolain 2 luvun 10§ mukaisesti

5) on mittaustarkkuudeltaan riittävä

Kohdat 1-5 määritellään tarkemmin asetuksessa tai viranomaisen määräyksellä. Lisäksi määritellään mittaustarkkuuden todentamisen tapa.

Tiedot on säilytettävä Suomessa ja ne oltava tarvittaessa viranomaisten käytettävissä.

Tämä muotoilu vaatii tekstimuodon lakiteknistä hiomista, mutta siinä korostuu teknologiariippumattomuus ja se, että kaikkea taksiliikennettä kohdellaan samanarvoisesti.

Perustelut muutokselle

”Taksamittari” ja ”muu laite tai järjestelmä” ja vastaavat tekniikkaan sidotut liian tarkat kirjaukset tulisi jättää tekemättä, koska niistä seuraa tarve kuvata laitteiden teknisiä ominaisuuksia eivätkä ne edistä liikennepalvelulain kantavaa ajatusta teknologiariippumattomasta sääntelystä. Taksimarkkinoita ei myöskään tule säännellä erilaisilla vaatimuksilla esimerkiksi käytetyn tilauskanavan, maksuvälineiden, matkojen ominaisuuksien tai muiden keinotekoisien rajausten mukaan, vaan kaikki taksiliikenne tulee olla samojen vaatimusten alla, jolloin kilpailuympäristö on tasapuolinen kaikille alan toimijoille. Kun käytetään taksamittarin sijaan pelkkää ”järjestelmä”-sanaa, jättää se toimialalle mahdollisuuksia kehittää teknologiaa haluamaansa suuntaan.

Käytettävälle järjestelmälle tulee sen sijaan määrittää vaatimuksia kerättävän ja säilytettävän tiedon suhteen. Nämä tietosisällöt ja vaatimukset tulisikin määritellä erikseen esimerkiksi viranomaisen määräyksellä, mutta niissäkään ei ole tarvetta määritellä itse laitteita millään muotoa.

Tietojen säilyttäminen Suomessa varmistaa sen, että valvontaviranomaisilla on niihin pääsy tarvittaessa.

1 Väyrynen, Karin and Lanamäki, Arto (2020). Suomen monitulkintainen taksamittarisääntely. INTERACT 2. Series editor: Mikko Rajanen. Interact Research Unit, University of Oulu. Finland, Oulu. ISBN: 978-952-62-2550-0 (electronic version).

Jaakola Ville
Suomen Taksiliitto ry

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

1 Ajoneuvolain kokonaisuudistus

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut ajoneuvolain kokonaisuudistusta (ministeriön hanke LVM002:00/2019) 15.2.2019 alkaen. Kokonaisuudistushankkeen tarkoituksena on uudistaa ajoneuvolaki vastaamaan muuttunutta EU-sääntelyä, erityisesti moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/858 (niin sanottu autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus).

Kokonaisuudistuksen tavoitteena on selkeyttää ajoneuvolakia poistamalla siitä säännöksiä, jotka ovat päällekkäisiä ja ristiriitaisia EU-asetusten kanssa. Lisäksi ajoneuvolakia ajantasaistetaan tekemällä siihen teknisiä korjauksia. Valmistelun aikana tarkastellaan myös voimassa olevassa laissa olevia asetuksenanto- ja määräyksenantovaltuuksia.

Ajoneuvolain kokonaisuudistuksen lisäksi esitysluonnoksessa ehdotetaan muutettavaksi 14 muuta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan kuuluvaa lakia sekä sakon täytäntöönpanosta annettua lakia (672/2002). Muihin lakeihin ehdotettavat muutokset ovat lähinnä teknisiä, ajoneuvolain kokonaisuudistuksesta johtuvia muutoksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallitukselta ja sen alaisilta poliisiyksiköiltä lausuntoa ajoneuvolain kokonaisuudistusta koskevasta esitysluonnoksesta. Lausunnot on pyydetty

toimittamaan liikenne- ja viestintäministeriölle 13.2.2020 mennessä Lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta.

Poliisihallitus on sisällyttänyt omaan lausuntoonsa muiden poliisiyksiköiden lausunnot ajoneuvolain kokonaisuudistusta koskevasta luonnoksesta. Kahdestatoista poliisiyksiköstä yhdeksän toimitti asiassa lausuntonsa ja näistä neljässä oli todettu, ettei poliisiyksiköllä ole asiassa lausuttavaa.

2 Poliisihallituksen lausunto ajoneuvolain kokonaisuudistuksesta

2.1 Ajoneuvolaki

2.1.1 1 luku – Yleiset säännökset

1 §. Soveltamisala. Luonnoksen 1 §:n 5 momentissa on säädetty lain soveltamisalaa koskevasta rajoituksesta. Sitä koskevassa perustelutekstissä on mainittu, että momentissa tarkoitettuja yleiseltä liikenteeltä eristettyjä alueita, jotka suljettaisiin aidalla, puomilla, ketjulla tai vastaavalla, olisivat esimerkiksi työmaat, tehdas-, satama- ja varastoalueet, suljetut kilpa-ajoradat ja rallien pikataipaleet sekä muut vastaavat alueet. Tätä tulisi tarkentaa toteamalla, että yleiseltä liikenteeltä eristetyn alueen tulee olla sellainen, että ulkopuolisten pääsy alueelle on fyysisesti estetty.

Lisäksi 5 momentissa on säädetty niistä ajoneuvolain säännöksistä, jotka tulisivat sovellettavaksi suljetulla alueella. Säännösten joukossa tulisi olla myös ajoneuvolain 11 §, jossa on säädetty ajoneuvon liikennekelpoisuuden vastuista.

Säännöksen 6 momentissa on säädetty soveltamisalan ulkopuolelle jäävistä liikkumisvälineistä. Momentissa mainitaan kaksi lainsoveltajan työssä käytettyä, mutta samalla epäselvää käsitettä, jotka ovat a) jatkuva nimellisteho sekä b) suurin rakenteellinen nopeus. Uuden ajoneuvolain perusteluissa olisi ensiluokkainen mahdollisuus avata näiden sisältöä.

2 §. Määritelmät. Kohdan 15 säännöstekstissä ja perusteluissa on ristiriita. Määritelmäsäännöksessä on mainittu käsite vetoajoneuvo, kun taas perusteluissa on vetoauto.

Kohdan 51 lauserakenne olisi hyvä selkeyttää. Selkeämpää olisi todeta, että valvontakatsastuksella tarkoitetaan ajoneuvon vikojen ja puutteiden vuoksi suoritettavaa katsastusta, jonka määrää viranomainen.

3 §. Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän yleiset turvallisuusvaatimukset. Säännöksen 2 momentin viimeisessä virkkeessä tulisi lukea seuraavasti: Hallintalaitteet, mittarit ja merkkivalot eivät jaa poiketa muiden samaan luokkaan kuuluvien ajoneuvojen järjestelmistä siinä määrin, että siitä aiheutuu haittaa tai vaaraa. Virkkeessä siis viimeinen olla-verbi korvattaisiin aiheuttaa-verbillä.

6 §. Ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan ja varusteen myynti. Luonnoksen 2 §:n 53 kohdan mukaan varusteella tarkoitetaan kaikkia muista hyödykkeistä kuin osia, jotka voidaan lisätä tai asentaa ajoneuvoon. Vaikuttaisi siltä, että ehdotettu 6 §:n 2 momentti kieltäisi ajoneuvoon asennettavat manipulointilaitteet, joilla nykyisellään vääristellään a) päästörajoitusjärjestelmiä ja b) liikenteen valvontalaitteita. Jos näin on, on tällainen säännös erinomainen poliisitoiminnan kannalta. Säännös voi myös tarkoittaa sitä, että maahantuontikielto tulisi arvioida tavaroiden vapaan liikkuvuuden kannalta, koska kyse on tuonnin määrällisestä rajoittamisesta.

8 §. Kanta-ajoneuvo, korjattu ajoneuvo ja rakennettu ajoneuvo. Poliisihallituksella ei ole lausuttavaa säännöksen aineelliseen sisältöön. Säännöksen 2 momentin toisen virkkeen aloittavan sanan ensimmäinen kirjain on luonnoksessa pienellä.

10 §. Ajoneuvon rekisteröinti ja katsastus. Tämä säännös on poliisin liikennevalvonnan keskeisimpiä säännöksiä. Sen asiallinen sisältö on yksinkertainen ja selkeä, jonka vuoksi sitä olisi helppo soveltaa. Säännöksen perusteluissa on kuitenkin pieni ristiriitaisuus säännöstekstin kanssa. Säännöksen mukaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa ja siihen tai sen hinattavaan ajoneuvoon kytkettävää hinattavaa ajoneuvoa, jota ei ole asianmukaisesti ensirekisteröity, muutosrekisteröity ja katsastettu, ei saa käyttää liikenteessä. Perusteluissa tämä on vain todettu moottorikäyttöisen ajoneuvon osalta, vaikkakin tekstistä sinällään käy ilmi, että käyttökielto koskee säännöksen mukaisesti myös hinattavia ajoneuvoja.

2.1.2 2 luku – Ajoneuvojen luokitus

23 §. Moottorityökone. Säännöksessä määritellään kansallinen moottorityökone. Säännöksen mukaan moottorityökone ei sovellu rakenteensa vuoksi tavaroiden kuljettamiseen. Tämä ei ole estänyt käyttämään moottorityökoneita tavaroiden kuljettamiseen, jos niissä on ollut kuitenkin jonkunlainen kuormatila. Moottorityökoneetta ei kuitenkaan pitäisi saada käyttää tavaroiden

kuljettamiseen siten, että siitä saisi epäreilua kilpailuetua sellaisiin ajoneuvoihin nähden, joihin sovelletaan ylikuormamaksusta annettua lakia (51/1982).

Säännöksen 3 momentissa määritellyn dumperin käyttö tulisi selkeästi rajata luonnoksen 1 §:n 5 momentissa säännellyille yleiseltä liikenteeltä suljetuille alueille, kuten säännöksestä käy ilmi. Tästä poikkeuksena olisi perusteluissa mainittu siirtoajo, joka voisi tapahtua tiellä.

29 §. Eläimen vetämä ajoneuvo. Käytännön lainsoveltamisessa haasteeksi voivat tulla eläimen vetämän ajoneuvon pakolliset varusteet. Säännös jättää näiden määrittelyn viranomaisten vastuulle muilta kuin heijastin- ja valaisinvaatimusten osalta, jotka on selkeästi todettu säännöksessä.

31 §. Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvo. Säännöksen 5 momentin mukaan sisäministeriön asetuksen mukaista poliisiajoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon tunnusväritystä tai -merkkejä ei saa käyttää muissa ajoneuvoissa. Tämän lisäksi tulisi olla kiellettyä käyttää poliisiajoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon tunnusväritystä tai -merkkejä erehdyttävästi muistuttavaa väritystä tai merkkejä.

32 §. Ambulanssi ja ensihoitoajoneuvo. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaan ambulanssi on luokan M ajoneuvo, joka on tarkoitettu sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen ja jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten. Myös ambulanssi ja ensihoitoajoneuvo tulisi erikseen rajata tietyille toimijoille tiettyä tarkoitusta varten. Ehdotettava sääntely ei aseta mitään rajoitetta esimerkiksi järjestäytyneelle rikollisuudelle hyödyntää ambulanssia omassa toiminnassaan.

2.1.3 4 luku – Ajoneuvon rekisteröinti ja ennakoilmoitus

75 § Ajoneuvon rekisteritietojen ilmoittaminen. Säännöksessä tulisi varmistua siitä, että sen perusteella ajoneuvon kaikki tiedot – käyttövastaava mukaan lukien – ilmoitetaan liikenneasioiden rekisteriin. Toisin sanoen omistajan ja haltijan tulee huolehtia myös siitä, että ajoneuvoon on merkitty käyttövastaava silloin, kun käyttövastaavan merkitseminen on pakollista.

Käyttövastaavatietoa ei pitäisi pystyä poistamaan rekisteristä ilman uuden käyttövastaavatiedon merkitsemistä. Itse asiassa pitäisi olla myös niin, että ajoneuvosta rekisteriin merkityt tai merkitsemättömät pakolliset tekniset tiedot ja muut tiedot voivat johtaa lopulta ajoneuvon käyttökieltoon tai ajokieltoon riippuen siitä, todetaanko tietojen virheellisyys tai puutteellisuus katsastuksessa vai teknisessä tienvarsitarkastuksessa.

77 §. Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta. Säännöksen 1 momentin 2 kohdassa on lainsoveltamisessa ongelmaksi havaittu tienpidon määritelmä. Tätä olisi perustelua avata säännöksen yksityiskohtaisissa perusteluissa.

90 §. Ajoneuvon muutosrekisteröinti. Muutosrekisteröinnin yleisenä edellytyksenä olisi se, että ajoneuvon omistusoikeudesta, haltijasta ja käyttövastaavasta sekä säädetyn liikennevakuutuksen ottamisesta esitetään asianmukainen selvitys. Säännöksen tarkoituksen on mitä ilmeisemmin varmistaa se, että ajoneuvon tehtävistä muutoksista huolimatta ajoneuvon liikennekelpoisuuden edellytyksenä olisi pakollisten tietojen merkitseminen liikenneasioiden rekisteriin. Muussa tapauksessa ajoneuvo olisi muutosrekisteröimättömyyden vuoksi käyttökiellossa.

93 §. Liikennekäyttöön oton edellytykset. Näiltä osin Poliisihallitus viittaa siihen, mitä se on lausunut 90 §:n osalta.

2.1.4 5 luku – Ajoneuvon katsastus

112 §. Edellytykset määräaika-, muutos- ja kytkentäkatsastuksen suorittamiselle. Säädöstekstissä ja sen perusteluissa 112 § ja 113 § ovat menneet keskenään sekaisin.

113 §. Määräaika-, muutos- ja kytkentäkatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuden luokitus. Säädöstekstissä ja sen perusteluissa 112 § ja 113 § ovat menneet keskenään sekaisin.

115 §. Määräaika-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksen keskeyttäminen. Katsastus tulisi voida keskeyttää myös silloin, jos ajoneuvon tekniset tiedot tai muut tiedot (kuten käyttövastaavatieto) olisivat puutteelliset.

117 §. Määräaika-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksessa havaittujen vikojen ja puutteellisuuden korjaaminen. Säännöksen sanamuodoista saa sellaisen käsityksen, että katsastuksessa havaituista vioista huolimatta ajoneuvoa saisi käyttää liikenteessä katsastusajan loppuun, jos ajoneuvoa ei ole katsastuksessa määrätty ajokieltoon. Näin asia ei voi olla, koska ajoneuvolain 4 §:ssä on ehdoton kielto käyttää liikenteessä ajoneuvoa, joka rakenteessa tai varusteissa havaitaan turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin vaikuttava puutteellisuus tai vika. Jos ajoneuvo hylätään katsastuksessa siinä todettujen vikojen tai puutteellisuuden vuoksi, ei ajoneuvoa tulisi saada käyttää liikenteessä.

2.1.5 6 luku – Tekninen tienvarsitarkastus

122 §. Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastajan oikeudet. Poliisimiehen, tullimiehen ja rajavartiomiehen teknisen tienvarsitarkastuksen voi suorittaa katsastuksia suorittava henkilö, joka osallistuu asiantuntijana tekniseen tienvarsitarkastukseen. Tämän asiantuntijan kompetenssia ei tulisi sijoittaa katsastusten suorittamiseen, jos tällainen asiantuntija työskentelee esimerkiksi poliisilaitoksella asiantuntijan tehtävässä. Esimerkiksi poliisissa on pohdittu sellaista vaihtoehtoa, että poliisin palvelukseen otetaan ajoneuvotekniikkaan erikoistuneita asiantuntijoita, jotka osallistuisivat poliisin liikennevalvontaan. Tällaisen asiantuntijan tulisi olla kelpoinen myös hyödyntämään teknisen tienvarsitarkastuksen toimivaltuuksia.

125 §. Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaja. Tämän osalta Poliisihallitus viittaa siihen, mitä se on lausunut 122 §:n osalta.

126 §. Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon ulkomailla suoritettussa teknisessä tienvarsitarkastuksessa todetut puutteellisuudet. Voimassa olevan ajoneuvolain (1090/2002) vastaava säännös ei ole osoittautunut kovinkaan toimivaksi. Ulkomaisen viranomaisen raportit tulevat Liikenne- ja viestintävirastolle huomattavalla viiveellä ja vastaavasti sieltä Poliisihallituksen kautta paikallispoliisille lähetettävä pyyntö ajoneuvon valvontakatsastukseen määrittämisestä toteutuu vasta usean kuukauden kuluttua todetusta tapahtumasta.

Lopulta poliisin tavoittaessa ajoneuvon edustajan tai kyseisen ajoneuvon liikenteestä, on tapahtumasta kulunut merkittävän pitkä aika. Lisäksi poliisin rajallisista resursseista merkittävä osa kuluisi näiden oikeushenkilöiden edustajien etsimiseen.

Parempi vaihtoehto olisi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi itse määrätä mainitun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän valvontakatsastettavaksi ja tallentaa liikenneasioiden rekisteriin tiedon tästä määräyksestä. Poliisi ja muut liikenteenvalvojat valvoisivat tämän jälkeen ajoneuvon liikennekelpoisuutta muun raskaan liikenteen valvonnan yhteydessä.

2.1.6 9 luku – Seuraamukset

150 §. Ajokieltoon määrääminen. Poliisimies voi tarkastaa teknisessä tienvarsitarkastuksessa ajoneuvon rekisteriin merkityt tiedot. Tällaisissa tiedoissa oleva puute, jos kyse on rekisteriin merkittävistä pakollisista tiedoista, tulisi olla peruste puuttua ajoneuvon liikennekäyttöön.

Ajokieltoon määrääminen voi kuitenkin olla suhteellisen ankara toimenpide. Tämän sijaan poliisilla tulisi olla toimivalta määrätä tekniset tiedot ja muut tiedot täydennettäväksi tai korjattavaksi määräajan kuluessa. Vasta määräajan jälkeen ajoneuvo voitaisiin määrätä ajokieltoon sekä valvontakatsastukseen, jos tiedot ovat edelleen puutteelliset tai virheelliset.

151 §. Valvontakatsastukseen määrääminen. Edellä todetun mukaisesti myös sellainen ajoneuvo tulisi voida määrätä valvontakatsastukseen, jonka teknisiä tietoja tai muita tietoja ei ole kehotuksesta huolimatta korjattu tai täydennetty.

158 §. Ajoneuvorikkomus. Säännöksen 7 momentissa tulisi huomioida myös tilanteet, joissa ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:n lisävero määrättäisiin samasta teosta, josta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle on määrätty liikennevirhemaksu. Tämän vuoksi säännöksessä tulisi lukea, että ajoneuvorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus sekä liikennevirhemaksu määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä lisävero.

2.1.7 10 luku – Erinäiset säännökset

160 §. Valvonta. Uudessa ajoneuvolaissa tulisi säätää tieliikennelain (729/2018) 181 §:n mukaisesti valvovien viranomaisten lisäksi teknisen valvonnan suorittamisesta. Liikennevirhemaksumenettelyssä todettavat hallinnolliset rikkomukset tulisi voida todeta myös teknisellä valvonnalla, jos kyse on ajoneuvolain valvonnasta.

161 §. CE-merkinnällä varustetut tuotteet. Ensinnäkin säännöksen perusteluissa on perusteluita neljän eri momentin osalta, mutta säännöstekstissä on vain kaksi momenttia. Toiseksi säännös ei ilmeisesti rajoita valvovia viranomaisia toteamasta CE-merkintärikkomuksia omassa valvonnassaan ja käynnistämästä näistä esitutkintaa.

172 §. Siirtymäsäännökset. Siirtymäsäännöksissä tulisi huomioida myös rangaistus- ja seuraamusjärjestelmissä tapahtuvat muutokset. Vastaava säännös liikennevirhemaksun osalta on tieliikennelain 195 §:n 7 momentissa.

2.2 Muut lakiluonnokset

Poliisihallituksella ei ole muihin lakiluonnoksiin lausuttavaa.

Arvelin Konsta

Poliisihallitus - Poliisitoimintayksikkö/valvonta- ja hälytystoiminta

Itä-Uudenmaan käräjäoikeus

Lausunto

13.02.2020

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Itä-Uudenmaan käräjäoikeus ei anna lausuntoa asiassa.

Heikkinen Timo
Itä-Uudenmaan käräjäoikeus

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on 2.1.2020 pyytänyt Liikenne- ja viestintävirastolta lausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi.

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

Viraston asiantuntijoilta saatujen kommenttien perusteella Liikenne- ja viestintävirasto esittää lainsäädännön uudistamisen valmisteluun seuraavat huomiot.

Ajoneuvolain määritelmät

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että ajoneuvolain määritelmiä koskevaan 3 §:ään lisättäisiin romutustodistuksen, käyttövastaavan, vientikatsastuksen ja vientikatsastustodistuksen määritelmät. Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa myös ministeriölle harkittavaksi vientikatsastuksesta ja vientikatsastustodistuksesta säättämistä omina pykälinä.

Vastuu ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta

Ajoneuvolain 11 §:ssä säädettäisiin ajoneuvon kunnon, rekisteröinnin ja katsastuksen vastuunjaosta. Esityksen mukaan vastuu näistä olisi ajoneuvon omistajalla tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitetulla haltijalla. Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että pykälässä käytettäisiin pelkästään termiä haltija, koska ajoneuvon haltijana oleminen ei tarkoita omistajan sijaisuutta.

Luovutusilmoitus

Esityksen luovutusilmoitusta koskevan 88 §:n perusteluihin ehdotetaan täsmennettäväksi, että ajoneuvon edellisellä omistajalla tarkoitetaan myös rekisteriin merkittyä luovutusilmoitettua.

Ajoneuvon vientirekisteröinti

Ajoneuvon vientirekisteröintiä koskeva säännös on nostettu ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen (893/2007) 28 §:stä lain tasolle. Ajoneuvon vientirekisteröintiä koskevan 91 §:n 3 momenttiin ehdotetaan pykälää koskeneen aiemman lainvalmistelutyön mukaisia seuraavia muutoksia.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu vientirekisteröitävä ajoneuvo on yksittäishyväksyttävä tai hyväksyttävä rekisteröintikatsastuksessa ennen vientirekisteröintiä. Ajoneuvoa ei kuitenkaan tarvitse yksittäishyväksyä tai esittää rekisteröintikatsastuksessa hyväksyttäväksi, jos:

- 1) vientirekisteröintiä varten luovutetaan ennakoilmoitustodistus; tai
- 2) vientirekisteröidään kilpailua varten vähintään kansainvälisen autourheiluliiton tai moottoripyöräurheiluliiton sekä näiden alaisten valtakunnallisten keskusjärjestöjen kilpailukalenteriin merkittyihin kilpailuihin käytettäväksi tarkoitettu kansainvälisen luokituksen mukainen ralliauto tai enduromoottoripyörä, jonka luokituksesta esitetään asianmukainen, Suomessa rekisteröidyn auto- tai moottoripyöräurheilun valtakunnallisen keskusjärjestön antama todistus.

Liikennekäytöstä poisto

Liikennekäytöstä poistoa koskevan 92 §:n perusteluiden mukaan liikennekäytöstä poistoa koskeva ilmoitus olisi tehtävä sinä päivänä, jona ajoneuvon käyttö

liikenteessä lopetetaan. Ajoneuvo merkittäisiin liikennekäytöstä poistetuksi ilmoituksen tekopäivästä alkaen. Erityisestä syystä alkamispäiväksi voitaisiin kuitenkin merkitä ilmoituksen tekopäivää aikaisempi päivä. Erityinen syy voisi olla esimerkiksi poliisin laatima kolariraportti, josta luotettavasti ilmenee, että ajoneuvoa ei ole tosiasiallisesti voinut käyttää liikenteessä tietyn päivän jälkeen.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa perusteluihin tarkennettavaksi, että ilmoituksen tekopäivää aikaisemman päivän merkitseminen (takautuva liikennekäytöstä poisto) olisi mahdollista vain viranomaisselvityksen perusteella. Rajausta olisi tarpeen, koska voimassa olevan ajoneuvolain perusteluiden mukaisesti säännöstä on tulkittava suppeasti.

Ajoneuvon korjausvelvoite ja takaisinkutsu

Liikenne- ja viestintävirasto esittää, että takaisinkutsumenettelyä koskevaan 141 §:ään tehtäisiin seuraavia tarpeellisia sisällöllisiä muutoksia.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tarkennettavaksi talouden toimijaan kohdistuvan virheiden ja poikkeamien korjaamisen velvoitteen ajankohtaa siten, että talouden toimijalla olisi velvollisuus huolehtia virheiden ja poikkeaminen korjaamisesta kohtuullisessa ajassa. Aikarajasta säättäminen olisi tarpeen, sillä nykysääntely ei sellaista sisällä. Puiteasetuksissa on myöskin asetettu vaatimus toimenpiteiden suorittamisesta kohtuullisessa ajassa.

Pykälän takaisinkutsumenettelyä koskevaa 3 momenttia ehdotetaan täydennettäväksi kansallisesti siten, että lainkohdan soveltamisalaan kuuluisivat jatkossakin yhtäläisin ehdoin kaikki ajoneuvot, mukaan lukien autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen alaiset ajoneuvot.

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 52 artiklan 3 kohdan, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 46 artiklan 4 kohdan ja traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 41 artiklan 4 kohdan mukaan kansallisten viranomaisten on ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin, joilla kielletään vaatimustenvastaisten ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien tai erillisten teknisten yksiköiden asettaminen saataville, rekisteröinti tai käyttöönotto kyseisen maan markkinoilla taikka rajoitetaan sitä tai poistetaan kyseiset ajoneuvot, järjestelmät, komponentit tai erilliset tekniset yksiköt kyseisiltä markkinoilta tai järjestetään niiden takaisinkutsu, jos talouden toimija ei suorita riittäviä korjaavia toimenpiteitä kohtuullisessa ajassa. Puiteasetuksissa tai niissä viitatussa tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 765/2008, ei ole säädetty sitä, millaisiin toimenpiteisiin markkinavalvontaviranomaisen on tai mihin se voi ryhtyä silloin, jos kaikkia ajoneuvoja ei saada talouden toimijan toimesta korjattua.

Vakiintuneen käytännön mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt sellaisille ajoneuvoille, jotka talouden toimija on ilmoittanut jääneen korjaamatta omistajille toimitetuista kehotuksista huolimatta, merkinnän liikenneasioiden rekisteriin, joka estää ajoneuvon hyväksymisen katsastuksessa. Käytännössä

takaisinkutsukampanjan toteuttanut talouden toimija on viimeisessä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle toimittamassaan korjauskehotuksessa ilmoittanut, että mikäli ajoneuvoa ei toimiteta kahdeksan viikon kuluessa korjattavaksi, Liikenne- ja viestintävirasto voi estää ajoneuvon käytön. Pykälän 3 momenttia ehdotetaan vastaamaan tätä vakiintunutta menettelyä. Virasto ehdottaa, että momentista poistettaisiin säännökset, joiden mukaan virasto toimittaisi tai katsastustoimipaikka antaisi korjaamattomien ajoneuvojen omistajille kehotuksen viedä ajoneuvonsa korjattaviksi. Liikenne- ja viestintävirasto voisi estää ajoneuvon käytön rekisteriin tehtävällä merkinnällä jo silloin, jos takaisinkutsukampanjan toteuttaneen talouden toimijan lähettämän korjauskehotuksen yhteydessä on ilmoitettu uhasta, että ajoneuvon käyttö voidaan määräajan jälkeen estää.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa 3 momenttiin seuraavaa pykälämuotoilua.

Jos kaikkia 1 momentissa tarkoitettuja sekä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa, L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tai traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädetyn korjausvelvoitteen ja takaisinkutsumenettelyn alaisia ajoneuvoja ei talouden toimijan toimin saada korjautettua kohtuullisessa ajassa, kyseisen tahon on ilmoitettava korjaamattomien ajoneuvojen valmistenumerot Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi estää ajoneuvon käytön ja hyväksymisen katsastuksessa tekemällä suorittamatonta takaisinkutsua, liikennekäytöstä poistoa tai ajokieltoa koskevan merkinnän rekisteriin tai muilla keinoin. Edellytyksenä on, että ajoneuvon omistajalle tai haltijalle on toimitettu kehoitus ajoneuvon viemiseksi korjattavaksi määräajassa uhalla, että ajoneuvon käyttö ja katsastuksessa hyväksyminen estetään.

Katsastusta koskevat ajoneuvolain säännökset

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lopuksi, että katsastustoimintaa koskeva ajoneuvolain sääntely 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 sääntelyn uudistamiseksi ja sen kattavuuden parantamiseen on perusteltu ja kannatettava, mutta sääntelyn laajuuden johdosta sääntelyyn on jäänyt keskeisen sisällön osalta katvealueita. Tästä syystä virasto ehdottaa harkittavaksi, että ajoneuvolain katsastusala koskeva sääntely eli ajoneuvolain 5 luku otettaisiin tarkasteluun erillisenä säädöshankkeenaan myöhemmässä vaiheessa.

Thomasén Emma
Liikenne- ja viestintävirasto

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kanta-Hämeen käräjäoikeus ilmoittaa, ettei se anna lausuntoa asiassa.

Palomäki Petteri
Kanta-Hämeen käräjäoikeus

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikennevakuutuskeskus (LVK) kiittää mahdollisuudesta lausua ajoneuvolain uudistuksesta. LVK kiinnittää ministeriön huomioita seuraaviin kohtiin:

4 luku 75.2 § (Ajoneuvon rekisteritietojen ilmoittaminen)

Ajoneuvolakiin ehdotetaan lisättäväksi ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 53 §:n mukainen säännös liikennevakuutusyhtiöiden ja LVK:n ilmoitusvelvollisuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Uutta säännöstä ei tarkemmin perustella HE-luonnoksessa. LVK:n näkemyksen mukaan sääntelyn tarkoitus on saattaa asetusperusteinen säännös lain tasolle nykyistä oikeustilaa muuttamatta.

Säännöksen ilmoitusvelvollisuus koskee voimassa olevia uusia liikennevakuutuksia. LVK huomauttaa, että se ei nykyisinkään toimita Liikenne- ja viestintävirastolle tietoa katsastustoimipaikkojen ja tullien LVK:n lukuun myöntämistä siirtoliikennevakuutuksista eikä tullien ja LVK:n myöntämistä rajaliikennevakuutuksista. Liikenne- ja viestintävirastolla ei LVK:n käsityksen mukaan ole käyttöä uusia siirto- ja rajaliikennevakuutuksia koskeville erillisille ilmoituksille. Myönnettyistä siirtoliikennevakuutuksista tulee aina merkintä liikenneasioiden rekisteriin.

Edellä mainitun johdosta LVK esittää, että säännöksessä tai sen yksityiskohtaisissa perusteluissa tarkennetaan, että ilmoitusvelvollisuus ei koske siirto- ja rajaliikennevakuutuksia.

77 § (Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta)

Rekisteröintivelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen listaan ei luonnoksessa esitetä asiallisia muutoksia. Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen tapaan LVK kuitenkin esittää harkittavaksi ns. maastomönkijöiden rekisteröintivelvollisuutta koskevan vapautuksen poistamista. Säännösteknisesti nämä voitaisiin rinnastaa moottorikelkkaan.

Liikennevakuutuslain mukaan myös rekisteröimättömiä mönkijöitä koskee pääsääntöisesti liikennevakuuttamisvelvollisuus. Ilman rekisteröintivelvoitetta vakuuttamisvelvollisuuden valvonta on kuitenkin haastavaa. Vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamista vahingoista aiheutuvat kustannukset tulevat asianmukaisesti vakuuttamisvelvollisuuden hoitaneiden kannettavaksi, minkä johdosta väärinkäytösmahdollisuuksia tulisi pyrkiä lainsäädännöllä estämään.

Rekisteröintivelvollisuus edistäisi myös mm. omistajuus- ja vastuukysymysten selvittelyä sekä liikenneturvallisuutta kattavampien vahinkotilastojen ja rekisteröinnin myötä tulevien veloitteiden myötä.

Kronbäck Visa
Liikennevakuutuskeskus

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Hallituksen esitystä uudeksi ajoneuvolaiksi tulisi täydentää siten, että siinä tulisi käsitellä myös sen suhde EU:n tietosuoja-asetukseen ja asettamiin velvoitteisiin koskien henkilötietojen käsittelyä. Hallituksen esityksessä tulisi todeta myös lakiesityksen suhde Ahvenanmaan maakuntalainsäädäntöön. Muilta osin lakiesityksestä ei ole lausuttavaa.

Ruuskanen Minna
Oikeuskanslerinvirasto

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Hallituksen esitys eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi

Teknisen Kaupan Liitto ry:n lausunto:

Kannatamme pääosin esitettyjä muutoksia ajoneuvolakiin. Pidämme tärkeänä, että kansallisessa ajoneuvolaissa ei enää säädettäisi EU-asetuksen mukaisesta hyväksyntä- ja markkinavalvonnasta. Päällekkäinen sääntely poistuisi näin ollen. Ajoneuvolaissa säädettäisiin jatkossa lähtökohtaisesti ainoastaan kansallisten ajoneuvoluokkien (kuten moottorityökoneet, maastoajoneuvot) hyväksynnästä.

Edellä mainittu vahvistaisi EU:n lainsäädännön yhdenvertaisuuden muissa ajoneuvoluokissa, vähentäisi hallitusohjelman mukaisesti ylimääräistä sääntelyä sekä poissulkisi mahdollisuuden kansallisiin sovelluksiin uusien ajoneuvoluokkien suhteen.

Esitämme kuitenkin seuraavia muutoksia esitettyihin ajoneuvolakeihin:

Varoituskolmiovaatimus

Ajoneuvolaki uusi ehdotus 12§ 6) varoituskolmio, jos ajoneuvon suurin teknisesti sallittu kokonaisuudessa on suurempi kuin 500 kilogrammaa, ellei kyse ole O1-luokan ajoneuvosta tai muusta kokonaisuudeltaan enintään 750 kilogramman. – Ei ole mielestämme tarkoituksenmukaista vaatia

moottoripyöriltä varoituskolmion mukana kuljettamista. Suuremmat touring -pyörät menevät tuon 500kg kokonaismassarajoituksen yli. Teknisen Kaupan mielestä joko massarajaa pitää nostaa selkeästi mutta helpompaa olisi poistaa vaatimus ajoneuvoluokittain ainakin kaksipyöräisiltä moottoripyöriltä.

Romutuspalkkio ja etanolimuuntotuki

961/2018 Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta. L- luokkien ajoneuvot tulisi ottaa mukaan tähän lakiin samoilla ehdoilla. Mikäli autojen romutuspalkkio jossain vaiheessa otettaisiin uudestaan käyttöön, tulisi sen tasapuolisuuden nimissä koskea myös L-ajoneuvoluokkia. Tämä vauhdittaisi ajoneuvokannan uusiutumista ja tukisi myös laajemmin hallituksen liikenneturvallisuus- ja päästövähennystavoitteita.

Ennakoilmoituksen tekijä

Ajoneuvolain uusi ehdotus 80§: Ennakoilmoituksen voi tehdä ajoneuvon valmistaja ja valmistajan edustaja. Jos ajoneuvon on tuonut maahan muu kuin valmistaja tai valmistajan edustaja, ennakoilmoituksen voi kuitenkin tehdä ajoneuvon maahantuoja. – Tällä rajataan ennakoilmoituksen tekijä joko valmistajaksi, valmistajan edustajaksi tai maahantuojaxi. Lisäksi 80§ 2) sanoo: [ennakoilmoituksen tekijän] on oltava autoverolain 39 §:ssä tarkoitettu rekisteröity asiamies, jos yhteisö ennakoilmoittaa autoveron alaisia ajoneuvoja, tai Tullin rekisteröity luottoasiakas, jos yhteisö ennakoilmoittaa ETA-valtioiden ulkopuolelta maahan tuomiaan muita kuin autoveron alaisia ajoneuvoja.

Autoverolain 39§ ei tunnista valmistajan edustajaa vaan sanoo näin: ”Verohallinto voi hyväksyä säännöllistä liiketoimintaa harjoittavan ajoneuvojen maahantuojaan tai Suomessa toimivan valmistajan rekisteröidyksi asiamieheksi”. Tämä on ristiriidassa uuden ajoneuvolain sekä autoverolain välillä; ajoneuvolaki mahdollistaa valmistajan edustajan tekemään ennakoilmoituksia mutta autoverolaki ei.

Ennakoilmoitukset olisivat paljon tehokkaammin hoidettavissa palveluntarjoajien toimesta, jotka pystyisivät tekemään suuria määriä sähköisiä ilmoituksia usean maahantuojan / valmistajan puolesta.

Ehdotamme lisäystä lakiin autoverolain muuttamisesta 39§: ”Verohallinto voi hyväksyä säännöllistä liiketoimintaa harjoittavan ajoneuvojen maahantuojaan tai Suomessa toimivan valmistajan tai Suomessa toimivan valmistajan edustajan rekisteröidyksi asiamieheksi.

Ajoneuvolain 12§: 10 kohdan mukaan äänimerkinantolaite olisi oltava moottorikäyttöisessä ajoneuvossa

Moottorikelkkojen osalta Suomi on ainoa Pohjoismaa, joka edellyttää äänimerkinantolaitteen pakollisena. Ehdotamme nykyisen vaatimuksen poistamista (24 pykälässä mainituissa laitteissa), jotta ko. ajoneuvot olisivat tasapuolisessa asemassa kaikkiin muihin maihin nähden.

Sarjan viimeiset ajoneuvot

Ajoneuvolaki uusi ehdotus 97§ - tässä kohdassa ei mainita L- luokkien ajoneuvoja ollenkaan. M, N, ja O- luokat sekä moottorityökoneet kuitenkin mainitaan. L- luokille on myös sallittava sarjan viimeisten ajoneuvojen poikkeusluvut.

Teknisen Kaupan Liitto ry

Mikko Summa

Riku Vaahtera

Moottoripyöräjaoston puheenjohtaja

Maastoaajoneuvojaoston puheenjohtaja

Kyyhkynen Hannu

Teknisen Kaupan Liitto ry. - Moottoripyörä- ja maastoaajoneuvojaosto



Lausunto

11.02.2020

H 00001/20

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Helsingin hallinto-oikeudella ei ole lausuttavaa asiassa.

Vainionpää Suvi
Helsingin hallinto-oikeus

Lausunto

11.02.2020

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Esitämme 12§ Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet 10 kohdan muuttamista. Moottorikelkan käyttöolosuhteissa äänimerkinantolaitteelle ei ole tarvetta eikä se paranna yleistä turvallisuutta. Myöskään missään muussa maassa ei äänimerkinantolaitetta moottorikelkkoihin vaadita asentamaan. Tämä asettaa Suomen markkinat erityisasemaan muihin verrattuna.

Mustonen Reetta
BRP Finland Oy

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntoa ajoneuvolain uudistuksesta.

Logistiikkayritysten Liitto ry:llä ei ole kommentoitavaa hallituksen esityksiin.

Kunnioitavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

MTK kiittää mahdollisuudesta lausuntoon:

MTK:lla ei ole kokonaisuuteen suuria muutosehdotuksia, haluamme kuitenkin nostaa esille seuraavaa:

MTK pitää hyvänä että sähköpyörien yleistymisen tarjoaa mahdollisuuden uusille ilmastoystävällisille kulkumuodoille. MTK haluaa korostaa, että sähköavusteisten pyörien yleistymisellä on myös muita vaikutuksia, joita tulee huomioida.

Sähköavusteiset pyörät luokitellaan moottorittomaksi ajoneuvoksi ja sillä liikutaan liikenteessä pyöräilijän sääntöjen mukaan. Tässä yhteydessä tulee huomioida myös, että maastoliikennelaki kieltää moottoriajoneuvolla ajamisen – näin ollen sähköavusteisella pyörällä on luvallista ajaa maastossa kuten polkupyörälläkin.

Isojen sähköavusteisten ”läskipyörien” sekä muiden sähköpyörien käyttäminen maastossa jättää kuitenkin maastoon jälkiä ja voi esimerkiksi vahingoittaa taimikkoa. MTK esittääkin, että sähköavusteisten polkupyörien käyttäminen maastossa rinnastetaan moottoriajoneuvoihin ja se vaatii maanomistajan luvan.

Mäki-Hakola Marko
Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK r.y.

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Keskuskauppakamari on tutustunut hallituksen esitykseen ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi. Keskuskauppakamarilla ei ole lausuttavaa asiasta.

Wood Päivi
Keskuskauppakamari

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Etelä-Karjalan kärjäoikeudella ei ole lausuttavaa asiassa.

Koponen Liisa
Etelä-Karjalan kärjäoikeus

Rantalainen Hannu
Etelä-Karjalan kärjäoikeus

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Rovaniemen hovioikeudelta lausuntoa ajoneuvolain uudistuksesta.

Kysymyksessä oleva lainuudistus on luonteeltaan ajoneuvoja koskeviin määräyksiin ja teknillisiin kysymyksiin liittyvä ja perustuu asiaa koskevaan EU-direktiiviin. Hovioikeus lausuu vain ehdotuksessa käytetyn terminologian eräästä yksityiskohdasta ja lähinnä sen suhteesta muuhun voimassa olevaan lainsäädäntöön.

Esityksen mukaan ajoneuvo voidaan määrätä käyttökieltoon seuraavissa tilanteissa:

10 § - käyttökielto

Moottorikäyttöistä ajoneuvoa ja siihen tai sen hinattavaan ajoneuvoon kytkettävää hinattavaa ajoneuvoa, jota ei ole asianmukaisesti ensirekisteröity, muutosrekisteröity ja katsastettu, ei saa käyttää liikenteessä (käyttökielto).

30 § - käyttökielto

Ajoneuvon, jonka vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, käyttö liikenteessä on kielletty.

Viranomaisten toimivaltuuksista käyttökiellon valvonnassa säädetään ajoneuvolain 150 §:ssä.

110 § -määräaikaikatsastamattoman ajoneuvon käyttökielto

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytketyn perävaunun käyttö liikenteessä on kielletty (käyttökielto), jollei ajoneuvoa ole säädettyyn määräaikaan mennessä hyväksytty määräaikaikatsastuksessa.

Esityksen mukaan ajoneuvo voidaan määrätä ajokieltoon seuraavissa tilanteissa:

116 § - ajokieltoon määrääminen määräaikaikais-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksessa

Jos ajoneuvossa havaitaan 113 §:ssä tarkoitettu vaarallinen vika tai puutteellisuus, ajoneuvo on katsastuksessa hylkäämisen lisäksi määrättävä ajokieltoon (ajokielto).

Ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin katsastuksessa havaitut viat ja puutteellisuudet on korjattu ja ajoneuvo hyväksytty katsastuksessa. Merkittävän ympäristöhaitan vuoksi ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa saa kuitenkin käyttää liikenteessä, kun ajokiellon aiheuttanut vika tai puutteellisuus on korjattu ja ajoneuvon ajokielto poistettu katsastuksessa. Valtioneuvoston asetuksella säädetään ajokiellon merkitsemisestä ja poistamisesta katsastuksessa sekä siitä, millä ehdoin ajokieltoon määrätyn ajoneuvon saa kuljettaa säilytettäväksi, korjattavaksi ja katsastettavaksi.

Esityksen määritelmäosassa (2 §) ei ole määritelty, mitä eroa ajoneuvon käyttökiellolla ja ajoneuvon ajokiellolla on. Saattaa olla, että ”ajokielto” on tarkoitettu väliaikaiseksi, käyttökielto jollain tavalla pysyvämmäksi. Molemmissa tilanteissa ajoneuvon käyttäminen liikenteessä on kielletty.

Ajokorttilain 64 §:n mukaan poliisi määrää ajoneuvon kuljettajan ajokieltoon, jos tämä on syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai eräisiin muihin laissa mainittuihin rikoksiin. Ajokielto koskee siis kuljettajaa, ei ajoneuvoa. Näin asia ymmärretään yleiskielessäkin, ajokielto koskee kuljettajaa (ihmistä) ja käyttökielto autoa (esineitä).

Jotta käsitteet pysyvät selkeinä kautta koko lainsäädännön, esitämme, että ajoneuvolaissa ei käytetä käsitettä ”ajokielto” laisinkaan, vaan ajoneuvo voidaan eri tilanteissa määrätä käyttökieltoon tai ”väliaikaiseen käyttökieltoon” ja ”ajokielto” termi varataan pelkästään kuljettajaa koskevaan kieltoon. Jos on pakko erottaa ”käyttökielto” ja ”ajokielto”, viimeksi mainitun voi korvata esimerkiksi sanalla ”ajamiskielto”.

Vähintään ajoneuvolain määritelmässä 2 §:ssä on määriteltävä, mitä tarkoittaa käyttökielto ja miten se eroaa ajoneuvon ajokiellosta.

Muilta osin Rovaniemen hovioikeudella ei ole lausuttavaa esityksestä.

Ålander Tuula
Rovaniemen hovioikeus

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LAUSUNTO AJONEUVOLAIN UUDISTAMISESTA

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/9715/2019

Hallituksen esitys ajoneuvolain uudistamisesta sisältää 172 § eli lähes yhtä paljon kuin uusi tieliikennelaki ja lähes 70 § enemmän kuin voimassa oleva ajoneuvolaki. Kuten olemme tieliikennelainsäädännön uudistamista aikaisemminkin arvostelleet, suhtaudumme myös ajoneuvolain osalta kriittisesti liian yksityiskohtaiseen sääntelyyn lakitasolla silloin, kun kysymys on teknisistä määräyksistä. Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate ei estä rangaistaviin tekoihin liittyvien teknisten seikkojen säätämistä lakia alemmalla säädöstopella esim. asetustasolla, kunhan rangaistavan käyttäytymisen ala on tehty asianmukaisin lakiin perustuvien täsmällisin valtuutuksin (ks. esim. KKO:2015:22 ja PeVM 25/1994 vp s. 8).

Ajokielto vs käyttökielto

Lakiesitysluonnos sisältää nykyiseenkin lakiin sisältyvät määräykset ajoneuvon käyttökiellosta ja ajokiellosta. Ajoneuvolle määrättävä ajokielto on kuitenkin omiaan aiheuttamaan käsitteiden sekaantumisen, sillä ajokorttilain perusteella myös ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä ajokielto. Käyttökiellon ja ajokiellon eron selventämiseksi ehdotetun ajoneuvolain 116 ja 150 §:ssä tarkoitettu kielto tulisi nimetä selvästi muuksi kuin ajokielloksi. Kun ajokieltoon liittyy ajon estäminen, sen sijasta voitaisiin käyttää esimerkiksi nimitystä ”käytönesto”.

Voimassa olevan ajoneuvolain 56 ja 84 §:n mukaan ajoneuvo määrätään ajokieltoon, jos vika tai puutteellisuus aiheuttaa välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle tai merkittävää haittaa ympäristölle. Lakiluonnoksen 150 §:n mukaan ajokielto määrätään teknisessä tiensivartarkastuksessa ajokieltoon pääsääntöisesti aina, jos ajoneuvo ei täytä teknisiä vaatimuksia, mutta sen sijaan voidaan antaa korjausmääräys, jos ajoneuvossa oleva puutteellisuus ei aiheuta välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle tai merkittävää haittaa ympäristölle. Miksi ajokiellon edellytykset määritellään 150 §:ssä toisin kuin 116 §:ssä?

Käyttökieltoon voidaan määrätä (11 §, 110 §) tai se voi syntyä suoraan ajoneuvon rekisteröimättömyyden, katsastamattomuuden, vakuuttamattomuuden (liikennevakuutuslaki 30 §, autoveron (autoverolaki 63 §) tai ajoneuvoveron (ajoneuvoverolaki 58 §) maksamattomuuden perusteella. Jos ajoneuvoa käytetään käyttökiellon aikana, niin se voidaan määrätä ajokieltoon (150 §). Käsitteellisesti ajokiellon sijaan olisi selvempää käyttää nimitystä käytönesto.

Ajoneuvorikkomus ja toimenpiteistä luopuminen

Kiinnitämme huomiota lakiluonnoksen 158 §:n rangaistussäännökseen, josta puuttuu voimassa olevan ajoneuvolain 97 §:n ja uuden tieliikennelain 160 § 4 momentin mukainen säännös toimenpiteistä luopumisesta. Lakiesityksen 158 §:n viimeisen momentin tarkoittama toimenpiteistä luopuminen koskee ainoastaan nykyistä ajoneuvolain 96 § 5 momentin tarkoittamaa tilannetta, jossa samasta teosta voitaisiin määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47a §:ssä tarkoitettu lisävero. Lakiesityksen 158 § sisältämä viittaus tieliikennelain säännöksiin ei sekään oikeuta luopumaan ajoneuvorikkomusta koskevista toimenpiteistä, sillä tieliikennelain 160 § 5 momentin säännös toimenpiteistä luopumisesta koskee ainoastaan ”tässä laissa” tarkoitettuja rikkomuksia.

Lakiesitysluonnoksen 154 - 156 § sisältävät merkittävän määrän taloudelliselle toimijalle, nimetyille tutkimuslaitokselle ja hyväksytyille asiantuntijalle määrättäviä taloudellisia seuraamuksia. Niiden osalta 157 § sisältää mahdollisuuden jättää seuraamusmaksu määräämättä.

Toimenpiteistä luopumisen mahdollistavia säännöksiä on useissa eri laeissa niissä tilanteissa, joissa teko tai laiminlyönti johtuu anteeksiannettavasta huomaamattomuudesta, ajattelemattomuudesta tai tietämättömyydestä tai sanktion määräämistä olisi muusta syystä pidettävä ilmeisen kohtuuttomana tai perusteettomana (HE 180/2018 vp s.272). Tämän vuoksi esitämme, että lakiesitykseen lisätään nykyistä ajoneuvolain 97 §:ää vastaava säännös toimenpiteistä luopumisesta.

Helsinki, 7.2.2020

Liikenneoikeusyhdistys ry

Risto Tuori

puheenjohtaja

Tuori Risto
Liikenneoikeusyhdistys ry

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Syyttäjälaitoksen lausunto hallituksen esitysluonnoksesta ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi

Syyttäjälaitos esittää seuraavat huomiot syyttäjän toiminnan kannalta merki-tyksellisimmistä ehdotuksista.

Esitetty ajoneuvorikkomusta koskeva 158 §:n 1 momentti vastaa pääosin voimassa olevan ajoneuvolain 96 §:ää sillä poikkeuksella, että niin sanottuja talouden toimijoiden rikkomuksia koskevat teonkuvaukset siirrettäisiin esityksessä markkinavalvonnan seuraamusmaksun piiriin (154 §). Kysymyksessä olisi uusi hallinnollisessa menettelyssä määrättävä seuraamus, joten jatkossa kyseiset teot tutkittaisiin rikosoikeudellisen järjestelmän ulkopuolella.

Esityksestä ilmenevästi seuraamusmaksun taustalla on tarve vahvistaa markkinavalvontasäännöksiä ja jälkikäteisvalvontaa Euroopan parlamentin ja neuvoston antaman puiteasetuksen (EU) 2018/858 edellyttämällä tavalla, sillä markkinavalvontaviranomaisella ei nykyisen lainsäädännön puitteissa ole toimivaltaa käyttää riittäviä seuraamuksia valvontansa tukena. Esityksen mukaan seuraamusmaksun voisi määrätä Liikenne- ja viestintävirasto ja se voisi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosenttia talouden toimijan, tutkimuslaitoksen ja hyväksytyin asiantuntijan edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta.

Esityksen mukaan markkinavalvonnan seuraamusmaksua koskevassa sääntelyssä on otettu huomioon perustuslakivaliokunnan hallinnollisia sanktioita koskeva lausuntokäytäntö, ja seuraamusmaksun määräämisessä noudatettaisiin perustuslaillisia hyvän hallinnon ja oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeita.

Syyttäjälaitos katsoo, että esityksessä (s. 11-12) esitetyin perustein hallinnollista seuraamusmaksua voi pitää nykyjärjestelmää tarkoituksenmukaisempana taloudellisiin toimijoihin kohdistuvana sanktiona muun muassa siitä syystä, että nykyisellään ajoneuvorikkomuksesta ei ole mahdollista tuomita oikeushenkilölle yhteisösakkoa, vaikka markkina- ja valvontaan liittyviin rikkomuksiin syyllistyviä tahoja ovat nimenomaan talouden toimijat eli valmistajat, valmistajan edustajat, maahantuojat ja jakelijat, jotka yleensä lienevät oikeushenkilöitä.

Edellä lausuttuun lisäen on todettava, ettei esityksen sivulla 17 oleva väite, jonka mukaan markkina- ja valvontaan liittyviin rikkomuksiin eivät syyllistyisi yksityishenkilöt, joille sakkorangaistus olisi mahdollista määrätä, tarkalleen ottaen pidä paikkaansa, sillä rikoslain yleisten oppien mukaan (mm. RL 5 luku 8 §) oikeushenkilön toiminnassa tehty rikos voidaan aivan hyvin kohdentaa sen puolesta toimineeseen henkilöön.

Syyttäjälaitos toteaa, että seuraamusmaksun taustalla oleva EU:n asetus edellyttää jäsenvaltioiden vahvistavan niitä seuraamuksia koskevat säännöt, joita määrätään talouden toimijoille ja tutkimuslaitoksille, jotka ovat rikkoneet tätä asetusta, Asetuksen mukaan seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Esityksen perusteella seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on kuitenkin lähinnä pyritty vain varmistamaan, ettei seuraamusmaksun suuruus muodostuisi kohtuuttoman suureksi pienten yritysten kannalta. Esityksessä vertailun kohteeksi otettujen hallinnollisten seuraamusten enimmäissuuruus on vaihdellut 30.000 ja 500.000 euron välillä. Esityksessä on valittu haarukan pienin enimmäismäärä, 30.000 euroa. Jatkovalmistelussa olisikin pyrittävä varmistamaan, että seuraamusmaksu käytännössä täyttää tehokkuuden ja varoittavuuden vaatimukset ottaen huomioon valvonnan kohteena olevien toimijoiden taloudellinen asema ja ajateltavissa olevien rikkomusten laatu.

Ajoneuvorikkomusta koskevan 158 §:n 1 momentin 2–6 momentissa säädettäisiin liikennevirhemaksusta eräiden ajoneuvolain vastaisten tekojen seuraamuksena. Liikennevirhemaksu on otettu uutena seuraamuksena käyttöön uuden tieliikennelain (10.8.2018/729) yhteydessä, ja sitä tullaan 1.6.2020 alkaen soveltamaan niiden ajoneuvorikkomusten, joiden seuraamukseksi on nykyisin säädetty rikesakko, kohdalla. Nyt käsiteltävänä oleva esitys ei merkitse muutosta liikennevirhemaksun soveltamisalan laajuuteen.

Vakavammat ajoneuvolain rikkomistapaukset rangaistaan jatkossakin rikoslain 23 luvun 1 §:n mukaan liikenneturvallisuuden rikkomisena. Rikoslakiin on asianmukaisesti viitattu esityksen 159 §:ssä.

Esityksen sivulla 16 olevan kappaleen otsikko ”Tuomioistuimet ja syyttäjä” ei vastaa kappaleen sisältöä sikäli, ettei siinä lainkaan käsitellä syyttäjän toimintaa. Yläotsikko (”Vaikutukset viranomaisten toimintaan”) huomioiden tässä yhteydessä syyttäjän toiminnan osalta voidaan todeta, ettei esityksellä ole mainittavia resurssivaikutuksia Syyttäjälaitoksen kannalta.

Rappe Jukka
Syyttäjälaitos

Hakala Sampsa
Syyttäjälaitos

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pirkanmaan kärjäoikeus ei anna lausuntoa otsikkoasiassa.

Nuotto Antero
Pirkanmaan kärjäoikeus

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LÄNSI-UUDENMAAN POLIISILAITOKSEN LAUSUNTO UUDESTA AJONEUVOLAISTA

Pyydettyinä lausuntona Länsi-Uudenmaan poliisilaitos lausuu seuraavaa.

31 § 5. momentti kieltää käyttämästä SM:n asetuksen mukaista poliisiajo-neuvon tunnusväriä tai -merkkejä. Kyseinen asetus on kuitenkin liian yksityiskohtainen, joten se mahdollistaa esim. vähäisellä värisävyerolla va-rustetuilla teippauksilla / maalauksilla, hälytyspaneelia muistuttavalla raken-teella ja jonkin verran "poliisi"- sanasta poikkeavalla tekstillä (esim. POSLIINI on esiintynyt liikenteessä) varustettujen erehdyttävästi poliisiautoa muistuttavien autojen käyttämisen liikenteessä erehdyttämistarkoituksessa.

Momenttiin tulisivikin lisätä sopivassa muodossa esim. "...tai väriykseltään ja värien rajaukseltaan vastaavaa yhdistelmää, joka on ilmeisesti tarkoitettu muistuttamaan poliisiajoneuvoa ja

erehdyttämään muita luulemaan ko. ajo-neuvoa poliisiautoksi.." tai ”..on omiaan erehdyttämään kansalaisia...”

32 § säädetään, että "luokituksesta ambulanssiksi säädetään autojen ja nii-den perävaunujen puiteasetuksessa." Puiteasetus vastaa entistä mallia, jon-ka mukaan sairaankuljetukseen varusteltu M-luokan ajoneuvo on ambu-lanssi. Mielestämme tässä pitäisi säätää, että liikenteessä ambulanssia voi käyttää ainoastaan terveydenhuoltoviranomainen, tällaisen tai kunnan, sai-raanhoitoyhtymän tai vastaavan kanssa sairaankuljetussopimuksen solmi-nut yritys.

Nykylainsäädäntö ei estä esim. moottoripyöräjengiä ostamasta käytöstä poistettua ambulanssia ja pitää sitä edelleen ambulanssin varusteilla häly-tyslaitteineen liikenteessä ja käyttää sitä rikosten peitetoimintaan. Tällainen on nimittäin tavattu liikenteestä. Ainoastaan verolainsäädäntö rajoittaa ko. ajoneuvon verovapauden tuohon käyttötarkoitukseen, mutta itse rekiste-röintiin riittää varustus sairaankuljetusta varten omistajasta tai tosiasiallisesta käytöstä riippumatta.

Ajoneuvoverosäädökset edellyttävät verohelpotuksilta tätä, mutta koska ne on jo hyödynnetty ensimmäisen omistajan toimesta, niin tällä ei enää ole loppukäyttäjän kannalta merkitystä.

77 §:ssä säädetään poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta. Poikkeuksista tulisi poistaa pyörillä varustetut kevyet maastoajoneuvot (ns. mönkijät), joi-den massa on alle 500 kg.

Mainituista "mönkijöistä" on varsinkin maan eteläosassa suuri enemmistö (tuhansittain) sellaisilla omistajilla, joilla se on ainoastaan huvikäytössä. Ja koska he eivät ole maanomistajia, ei heillä juurikaan ole mahdollisuuksia laillisesti käyttää niitä. Poliisi saa jatkuvasti ilmoituksia luvattomasti toisen henkilön mailla ajelevista mönkijöistä. Koska niitä ei tarvitse rekisteröidä, on niiden tunnistaminen käytännössä mahdotonta, vaikka niillä olisi ajettu tai-mikko sileäksi tai pilattu ylläpidetty latu-ura.

Lisäksi niiden vakuuttamisen valvonta on erittäin vaikeaa, koska vakuutta-mattomuutta ei ole laissa säädetty rangaistavaksi. Hyvin suuresta osasta näitä mönkijöitä puuttuukin vakuutus. Kuitenkin vakavia loukkaantumisia ja jopa kuolemantapauksia sattuu näille vuosittain. Pakollinen rekisteröinti rat-kaisisi myös vakuuttamattomuusongelman, koska rekisteröintiä varten vaaditaan vakuutustodistus.

Lisäksi valtio menettää huomattavasti verotuloja, kun poliisi tapaa tieliiken-nekäytössä tällaisia rekisteröimättömiä mönkijöitä, joista ei ole maksettu ajoneuvoveroa ja näin ollen ne tulisi saattaa Liikenne- ja viestintävirastolle jälkiverotettavaksi. Mutta näitä ei pysty tunnistamaan kun sellaisella

kurva-taan lähes poikkeuksetta metsään pakoon, jolloin sekä ajoneuvo että kuljet-taja jää identifioimatta.

122 §:ssä säädettyyn "poliisimiehellä, tullimiehellä ja rajavartiomiehellä sekä tekniseen tienvarsitarkastukseen asiantuntijana osallistuvalla katsastuksia suorittavalla henkilöllä on oikeus päästä ajoneuvoon sisälle ja tarkastaa se sekä tarvittaessa kuljettaa ajoneuvoa" tulisi poistaa sanat "katsastuksia suorittavalla", jolloin se mahdollistaisi myös muun teknisen asiantuntijan kuin katsastajan käyttämisen esim. ajoneuvojen pakokaasupäästöjen manipuloimisen valvonnassa. Katsastusmiehiltä puuttuu tämän alueen osaaminen lähes kokonaan, koska katsastuksessa ei tutkita mahdollista päästömanipulointia muuten, kuin siltä osin ettei ns. häiriövalo pala.

126 §:n nojalla poliisi voi määrätä suomalaisen ajoneuvon valvontakatsastukseen toisen maan toimivaltaisen viranomaisen toteamien vakavien puutteellisuuden johdosta.

Tämä ei käytännössä toimi. Ulkomaisen viranomaisen raportit tulevat Liikenne- ja viestintävirastolle huomattavalla viiveellä ja vastaavasti sieltä Poliisihallituksen kautta paikalliselle poliisille lähetettävä pyyntö ajoneuvon valvontakatsastukseen määräämisestä realisoituu useamman kuukauden päähän tapahtumasta. Lopuksi poliisin tavoittaessa kyseisen yrityksen edustajan (tai ko. ajoneuvon liikenteestä), on tapahtumasta kulunut merkittävän pitkä aika. Lisäksi poliisin rajallisista resursseista merkittävä osa kuluu näiden yrittäjien etsimiseen.

Parempi vaihtoehto olisi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi itse määrätä mainitun ajoneuvon / ajoneuvoyhdistelmän valvontakatsastettavaksi ja syöttää ajoneuvorekisteriin tiedon tästä määräyksestä, jonka noudattamista poliisi sitten valvoisi muun raskaan liikenteen valvonnan yhteydessä.

Monien muidenkin tiedoksiantojen osalta on todettu, etteivät kansalaiset halua noutaa postista poliisin saantitodistuksella lähettämää kirjettä, koska sen sisältämät velvoitteet astuvat voimaan vasta tiedoksisaannin yhteydessä, eli lähetyksen vastaanottokuittauksen yhteydessä. Noutamatta jättämisestä ei myöskään seuraa mitään sanktiota, pahimmillaan sen sijaan asia vanhennee.

154 §:ssä säädetään seuraamusmaksusta. Tämä on tervetullut muutos, kunhan pykälän sanamuodolla varmistetaan että kuorma- tai linja-autoliikenteen harjoittaja luetaan talouden toimijaksi.

Raskaan liikenteen pakokaasupäästöjen manipulointi erilaisilla ohjelmilla tai lisälaitteilla on jokapäiväistä, eikä poliisin raskaan liikenteen valvonnan resursseilla yksistään pystytä vaikuttamaan riittävästi näihin manipulointeihin. Joten manipulointien karsimiseksi tulee olla riittävät

seuraamukset päästö-jen tahallisesta manipuloinnista. Esim. Euro VI päästöt yli 40-kertaistuvat kun adBlue-järjestelmä manipuloidaan pois käytöstä. Tämä luo mm. merkittävän kilpailuedun kuntien ja muiden yhteisöjen edellyttäessä sopimus-kumppaniltaan korkeinta päästöluokitusta.

Muilta osin meillä ei ole huomautettavaa.

Apulaispoliisipäällikkö

Kimmo Markkula

Komisario

Ilkka Kantola

Automaattisesti päivittyvä allekirjoitusfraasi. Älä poista tätä kenttää, jos allekirjoitat asiakirjan sähköisesti.

Markkula Kimmo
Länsi-Uudenmaan poliisilaitos - Länsi-Uudenmaan poliisilaitos

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Oikeusrekisterikeskukselta lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi hallinnollinen seuraamusmaksu, markkinavalvonnan seuraamusmaksu. Esitysluonnoksen mukaan Oikeusrekisterikeskuksen tehtävänä olisi vastata markkinavalvonnan seuraamusmaksun täytäntöönpanosta.

Oikeusrekisterikeskus kiinnittää lausunnossaan huomiota ehdotetun uuden hallinnollisen seuraamusmaksun täytäntöönpanoa koskeviin seikkoihin ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Esitysluonnoksessa on arvioitu, että Oikeusrekisterikeskukselle ei muodostuisi markkinavalvonnan seuraamusmaksun täytäntöönpanosta määrällisesti sellaista tehtävää, joka edellyttäisi lisäresursointia Oikeusrekisterikeskukselle. Esityksen mukaan markkinavalvonnan seuraamusmaksuja määrättäisiin vuositasolla korkeintaan 10 kappaletta. Oikeusrekisterikeskuksella on jo vastaavia täytäntöönpanotehtäviä, sillä Oikeusrekisterikeskus huolehtii useiden erilaisten hallinnollisten seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta. Tällä hetkellä useimpien seuraamusmaksujen perintä tapahtuu täysin manuaalisesti. Jotta esitetyn uuden markkinavalvonnan seuraamusmaksun täytäntöönpano voitaisiin toteuttaa pääosin automatisoituna Oikeusrekisterikeskuksen Rajsa-täytäntöönpanojärjestelmällä, tulee tässä yhteydessä osoittaa lisämäärärahoja täytäntöönpanojärjestelmän kehittämiseksi. Lisämäärärahan tarve täytäntöönpanojärjestelmän kehittämiseksi on noin 75 000 euroa. Rajsa-täytäntöönpanojärjestelmä on osittain vanhaa teknologiaa ja sen kehittämisestä aiheutuu huomattavia kustannuksia. Vuonna 2019 säädettiin kasvinterveyslakiin (29.11.2019/1110) vastaava uusi hallinnollinen seuraamusmaksu, jonka yhteydessä katsottiin tarpeelliseksi, että ko. seuraamusmaksun osalta Oikeusrekisterikeskuksen täytäntöönpanojärjestelmän kehittämiseen osoitetaan tarvittavat lisämäärärahat.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan muutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annettua lakia siten, että lain soveltamisalaa koskevaan luetteloon (1 § 2 momentti) sisällytettäisiin ajoneuvolain 154-156 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu. Oikeusrekisterikeskus pitää ehdotusta kannatettavana, sillä Oikeusrekisterikeskuksen näkemyksen mukaan sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa on riittävät menettelysäännökset rahamääräisten seuraamusten täytäntöönpanosta.

Esitysluonnoksen 157 §:n 4 momentissa on esitetty, että seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksun määräämispäivästä. Oikeusrekisterikeskus ehdottaa mainittua säännöstä muutettavaksi siten, että seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Tämä Oikeusrekisterikeskuksen ehdottama vanhentumisaika olisi selkeä ja yhdenmukainen myös useimpien muiden Oikeusrekisterikeskuksella täytäntöön pantavana olevien seuraamusmaksujen kanssa, kuten uuden tieliikennelain mukaisissa liikennevirhemaksuissa.

Esitysluonnoksen 157 §:n yksityiskohtaisiin perusteluihin on sisällytetty maininta siitä, että seuraamusmaksusta ei perittäisi korkoa. Oikeusrekisterikeskus kiinnittää huomiota siihen, että ehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa olevalla maininnalla seuraamusmaksun korottomuudesta on informatiivinen merkitys. Mikäli yksityiskohtaisissa perusteluissa ei olisi mainintaa seuraamusmaksun korottomuudesta, voisi kysymys seuraamusmaksun korosta jäädä epäselväksi.

Raatikainen Ritva-Liisa
Oikeusrekisterikeskus

Haataja Sakari
Oikeusrekisterikeskus

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Palvelualojen työnantajat PALTA ry on tutustunut hallituksen esitykseen ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi. Paltalla ei ole lausuttavaa tai huomautettavaa asiassa.

Laitinen Petri
Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pohjois-Karjalan käräjäoikeudella ei ole lausuttavaa ehdotuksesta.

Turpeinen Tuija
Pohjois-Karjalan käräjäoikeus

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Hovioikeus ilmoittaa kohteliaimmin, että hallituksen esitys on kaikilta osiltaan perusteltu, eikä hovioikeudella ole siihen huomautettavaa.

Nieminen Pertti
Itä-Suomen hovioikeus

Kolehmainen Marleena
Itä-Suomen hovioikeus - Lausunnon ovat laatineet hovioikeudenneuvokset
Juha Halijoki, Eija Pitkänen ja Tero Vauhkonen sekä hovioikeuden esittelijä
Marleena Kolehmainen

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Esitysluonnoksen mukaan ajoneuvolaista jätettäisiin pois EU-asetuksiin perustuvat tyyppi- ja yksittäishyväksyntä- sekä markkinavalvontasäännökset, joten kansallinen sääntely ei enää koskisi esimerkiksi autoja, mopoja, moottoripyöriä ja traktoreita. Laki koskisi kansallista hyväksyntää, jota tarvitaan muun muassa moottorikelkoille ja moottorityökoneille. Toimivaltaiseksi viranomaiseksi määritellään Liikenne ja viestintävirasto. Asiaan liittyvä EU-puiteasetus tulee voimaan syksyllä 2020, joten lakiuudistus on tarpeen. EU-asetuksen tarkoituksena on myös tehostaa ajoneuvojen markkinavalvontaa. Sitä varten tarvitaan täydentävää sääntelyä, joka sisällytetään ajoneuvolakiin.

Ajoneuvojen hyväksyntää koskevilla muutoksilla on lähinnä vain lakitekniisiä vaikutuksia ja muun muassa ajoneuvoluokat säilyisivät nykytilan mukaisina.

Ajoneuvojen turvallisuuteen vaikuttava tekniikka ei ehdotuksen myötä muutu, eikä markkinoille tule aiempaa turvattomampia ajoneuvoja. Markkinavalvonta paranee, joten vaikutuksena voi olla, että (turvallisuus)vaatimukset täyttämättömät ajoneuvot ja komponentit havaitaan aiempaa paremmin. Siten muutosten turvallisuusvaikutus lienee positiivinen. Tällä perusteella esitysluonnos vaikuttaa järkevältä, eikä siihen ole muuta kommentoitavaa. Ehdotusluonnokseen liittyviä asioita ei ole ollut tarkasteltavana Onnettomuustutkintakeskuksen viimeaikaisissa tutkimuksissa eikä aiheeseen liittyviä suosituksia ole annettu.

Valonen Kai

Turun hovioikeus

Lausunto

21.01.2020

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Turun hovioikeus ilmoittaa kohteliaimmin, ettei se anna lausuntoa asiassa.

Nygård Kenneth
Turun hovioikeus

Ulkoministeriö

Lausunto

16.01.2020

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Ulkoministeriöllä ei ole asiassa lausuttavaa.

Lahti Johanna
Ulkoministeriö - OIK-20

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Hämeenlinnan hallinto-oikeudella ei ole lausuttavaa asiassa.

Kurronen Elina
Hämeenlinnan hallinto-oikeus

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Ei lausuttavaa.

Vilenius Tuula
Pohjois-Suomen hallinto-oikeus



Lausunto

13.01.2020

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Korkein hallinto-oikeus ilmoittaa kohteliaimmin, ettei se anna lausuntoa asiassa.

Waris Emil
Korkein hallinto-oikeus

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kokonaismassat yhdistelmille;

4-akselinen kuorma-auto kokonaispainolla 35 tn, johon kytketty 6 aks. ykköspyörävaunu, yhdistelmän kokonaispaino 74 tn.

Voiko tämän muuttaa 76 tn kokonaispainolle?

6-aks. ykköspyörävaunun etuja;

- polttoaineen kulutus. Olemme keränneet dataa polttoaineen kulutuksesta 3 v. ajalta. Keskimääräinen polttoaineenkulutuksen ero samanarvoiseen verrokkiin paripyöräratkaisulla on 4 l /100 km.

Telirakenteessa 2+4 on takapään ykköspyörätelin renkaiden tiehenkohdistuva paine kuormattuna pienempi verrattuna 2+3 aks. paripyörätelin. Tästä on saatavilla dataa poliisin suorittamien vaakatulosten muodossa.

Mittamuutoksen tuoma perävaunujen mittojen kasvaminen tuo myös haasteensa perävaunun akseleiden sijoitukselle perävaunun takapäessä. Tässä myös 4-akselinen teli antaa paremman mahdollisuuden lastata ajoneuvo niin , että tiehen kohdistuva paino olisi pienempi kuin 3-akselisessa telissä perävaunun takapäessä.

O4 - luokan perävaunun 4-aks. telille lakiin Ruotsin mallin suuntaus. (mitat ja painot 28 ja 29 t).

Mononen Esa
Konepaja Antti Ranta Oy



Lausunto

05.01.2020

Asia: VN/9715/2019

Ajoneuvolain uudistus

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Itä-Suomen hallinto-oikeudella ei ole lausuttavaa asiassa. Hallinto-oikeus pyytää kuitenkin kiinnittämään huomiota siihen, että ajoneuvolakia koskevan lakiehdotustekstin 170 §:n ("Muutoksenhaku") 2 momentin viimeisessä virkkeessä on kirjoitusvirhe. Kyseinen virke kuuluu: "Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintolaissa annetussa laissa säädetään." Kyseisen virkkeen tullee kuulua: "Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään."

Sarivirta Toni
Itä-Suomen hallinto-oikeus