

Asia: VN/6348/2020-LVM-31

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry:n lausunto asiassa VN/6348/2020-LVM-31

Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry (YKL) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Ajoneuvolain muutosehdotuksia koskien. Nähdäksemme Ajoneuvolain muutosehdotuksella korjataan onnistuneesti useita lainsäädännössä olevia epäkohtia, ja luodaan puitteet järkevälle toiminnan kehittämiseksi.

Katsastuksen tehtävänä on varmistaa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikenneturvallisuus, ympäristöhaittojen minimointi sekä rekisteritietojen oikeellisuus. Ajoneuvojen rekisteritietoja käytetään laajasti yhteiskunnan eri toiminnoissa pysäköinnin valvonnasta maanpuolustukseen liittyviin ajoneuvovarauksiin.

Tällä hetkellä katsastuksen laatua ja katsastuspäätösten oikeellisuutta hankaloittaa se tosiasia, että katsastusmäärät jakautuvat hyvin epätasaisesti eri vuodelle. Kesäisin katsastusmäärät ovat kaksinkertaisia talvikuukausiin verrattuna, mikä hankaloittaa tasalaatuisen katsastuksen tekemistä merkittävästi. Erityisen hankalaa tämä on niille katsastustoimipaikoille, joissa on töissä kouluikäisten lasten vanhempia, joiden ensisijaiseen loma-aikaan katsastukset sijoittuvat. YKL toivoisi, että EU Komissiossa käynnistyneen liikenneturvallisuuspaketin myöhemmässä vaiheessa tapahtuvassa kansallisessa implementoinnissa ajoneuvojen katsastusajankohdan määräytyminen Suomessa otettaisiin uudelleen harkintaan pyrkien katsastusten ajallisesti tasaisempaan jakautumiseen eri kuukausille.

Ajoneuvolain muutosehdotuksessa määritellään päästömanipulaatiot ja asetetaan suuntaviivat luvottomien päästömanipulaatioiden sanktioinnille. YKL pitää tätä erittäin tärkeänä ja hyvänä kehityksenä. YKL kuitenkin haluaa korostaa, että vasta alempitaisoisissa säädöksissä luodaan selkeät puitteet rajanvedolle sallitun ja ei sallitun välillä. Siksi alempitaisoisten säädösten luominen ja kehittäminen tulee tehdä vuorovaikutteisesti eri toimijoiden kanssa.

Alla lisäksi YKL:n Ajoneuvolaki-luonnoksen yksittäisiä kohtia koskevat huomiot:

- 1a§ 2 momentin 2. kohta: Kirjoitettu muoto ” Ajoneuvoon, jota saa käyttää yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä alueella, sovelletaan ainoastaan: 2) 12 §:ssä säädettyä vastuuta ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta 3) 178 §:ssä säädettyä ajoneuvon korjausvelvoitetta ja takaisinkutsua; 4) seuraamuksia koskevaa 10 lukua; 5) 198 §:ssä säädettyä ajokieltoon määräämistä; ja 6) 200 §:ssä säädettyä valvontakatsastukseen määräämistä.” tulisi olla selkeämpi. Nyt tästä saa käsityksen, että myös suljetulla alueella käytettävän ajoneuvon tulisi olla esim. rekisteröity ja katsastettu, vaikka perustelumuiustiossa todetaan, ettei näin ole tarkoitus olla.
- 2§ 7 momentti: Kirjoitettu muoto ” 7) ensimmäisen käyttöönoton ajankohdalla päivää, jolloin ajoneuvo on ensimmäisen kerran rekisteröity tai jolloin ajoneuvo on tosiasiallisesti otettu käyttöön;” on hankala, koska ”tai”- sana mahdollistaa sen, että ennakoilmoitus on jo käyttöönotto. Olisi toivottavaa, että ajoneuvolain määritelmässä käytettäisiin puiteasetusten määritelmiä. Puiteasetusten määritelmien mukaisesti ajoneuvojen rekisteröinti määrittelee vaatimustason, ja ajoneuvon käyttöönotto voidaan tehdä myöhemmin. Esitetystä muodossa Ajoneuvolain määritelmällä yhdistettäisiin nämä kaksi toisistaan riippumatonta asiaa yhteen. Erityisen hankalaksi asian tekee se, että eri maissa käytännöt rekisteröinti-termin käytölle vaihtelevat, ja esim. suomalaista ennakoilmoitusta vastaavaa toimenpidettä pidetään osin rekisteröintinä.
- 7§ 2 momentti : Kirjoitettu muoto ” Käytettynä maahantuotuun ajoneuvoon saa 1 momentista poiketen soveltaa teknisiä vaatimuksia, joita ajoneuvoon on sovellettu sen valmistus- tai tuontimaassa, jos vaatimuksilla varmistetaan turvallisuuden ja ympäristöominaisuuksien taso, joka ei poikkea 1 momentissa tarkoitettua tasosta vähäistä enempää.” Perustelumuiustiossa asian tahtotilasta saa hyvän käsityksen, mutta se ei ole linjassa itse pykälätekstin kanssa. Jollei Traficom anna asiaa selkeyttävää määräystä, on säädöksen soveltaminen käytännössä mielivaltaista.
- 133§ : Kirjoitettu muoto ”Rekisteröintikatsastukseen ei myöskään tarvitse esittää tämän lain 89 §:ssä tarkoitettuja rekisteröintivelvollisuudesta vapautettua ajoneuvoa.” sanoo, ettei rekisteröintikatsastusta tarvitse näissä tapauksissa suorittaa. Saako sen kuitenkin suorittaa vaikkei sitä tarvitse suorittaa? Mielestämme tämä kohta vaatii täsmennystä tältä osin.
- 135§ : Tässä näyttäisi siltä, ettei valmistajan todistusta massoista tarvitse edellyttää, jos ajoneuvo on muuttamaton ja ollut ulkomaisessa rekisterissä puutteellisin tiedoin. Tavoitteena pitäisi olla, että jos teknisesti sallittuja massoja ei ole aiemmin rekisteröity toisessa valtiossa, pitäisi valmistajalta pyrkiä nämä selvittämään.
- 136§ : Tässä näyttäisi siltä, ettei valmistajan todistusta massoja tarvitse edellyttää, jos ajoneuvo on muuttamaton ja ollut ulkomaisessa rekisterissä puutteellisin tiedoin. Tavoitteena pitäisi olla, että kaikki muutkin valmistajan ilmoittamat massat (teknisesti sallitun massan lisäksi) jos teknisesti sallittuja massoja ei ole aiemmin rekisteröity toisessa valtiossa, pitäisi valmistajalta pyrkiä nämä selvittämään. Lisäksi tässä pykälässä olisi hyvä ottaa sama lievennys yli 30-vuotiaiden autojen osalta kuin 135§ on jo kirjattu.
- 138§ 1 momentti: Nyt kirjoitettu muoto ”Katsastuksen suorittajan on annettava 160 §:n 1 momentissa säädetyn lisäksi hyväksytystä ja hylätystä rekisteröintikatsastuksesta ajoneuvon katsastukseen esittäneelle ajoneuvon teknisiä tietoja sisältävän rekisteröintikatsastustodistuksen I osan ja rekisteri-ilmoitusasiakirjana käytettävän rekisteröintikatsastustodistuksen II osan (rekisteröintikatsastustodistus). ” Tässä olisi hyvä kieltää hylätyn rekisteröintikatsastuksen II-osan

antaminen asiakkaalle. Mikään KV säädös ei tätä edellytä, mutta asiakas usein luulee, että tällä todistuksella ajoneuvon voi rekisteröidä, vaikka katsastus on tosiasiallisesti hylätty.

- 139§ : Missä on kirjoitettu, mitkä ovat Suomessa tunnustetut yksittäishyväksynät?
- 149§ kohta 4 ja 5 sekä 150§ 2§ momentti: näissä kohdissa tulisi käyttää 149§ ja 150 §:iin muutettua, käyttöönottopäivän korvaavaa termiä ”ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohta”
- 157§ : onko tarkoituksena, että muissa kuin määräaikaiskatsastuksissa havaittu ajokieltoon johtaneesta viasta ajoneuvon kiinnitetty ajokielto-tarra poistetaan vain määräaikaistuksessa?
- 162§ : Onko tarkoitus, että tämä jälkitarkastusaikaa koskeva kuukausi alkaa katsastuksesta vai myös hylätystä jälkitarkastuksesta? Voisiko tekstiä selkeyttää?
- 200 a § : Toivomme selvennystä, miten menetellään valvontakatsastuksessa, jos Poliisi on määrännyt ajokieltoon? Missä on sanottu, ettei Poliisin määräämää ajokieltoa saa poistaa? Katsastusalan kannalta on turhauttavaa, jos korjauskehotusviasta kuten esim. säädösten vastaisista ikkunakalvoista katsastuksessa, annetaan korjauskehotus, sen jälkeen Poliisi määrää valvontakatsastukseen ja poistaa rekisterikilvet, ja ajoneuvo esitetään valvontakatsastukseen, jossa samasta asiasta annetaan uudelleen korjauskehotus. Toivoisimme selkeyttävää momenttia, jossa Poliisin ajokieltoon määräämä vika tulee olla korjattuna ennen katsastuksen hyväksymistä.
- 202§ : Onko tarkoitus, että vaikka muissa mitoissa on mahdollista ylittää ajoneuvon mittoja ja massoja koskevan direktiivin 96/53/EY vaatimukset, ei ajoneuvon takakulman sivusiirtymää ja kääntyvyyttä koskevilta osin samaa mahdollisuutta ole?
- Lisäksi Ajoneuvolakiin tulisi korjata ajoneuvon ajokieltoon johtaneiden vikojen käsittelyä: Voimassa olevan Ajoneuvolain 157 § 2 mom.: ”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.” Tämä pitäisi muuttaa siten, että minkä tahansa ajokielto-vian voisi poistaa katsastuksessa -> Ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa saa kuitenkin käyttää liikenteessä, kun ajokiellon aiheuttanut vika tai puutteellisuus on korjattu ja ajoneuvon ajokielto poistettu katsastuksessa.

Helsingissä 28.7.2022

Björn Ziessler

Toiminnanjohtaja

Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry

Ziessler Björn
Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry