

7.11.2022

VN/6348/2020

Lausuntoyhteenveto: luonnos hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvolain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**Yleistä lausuntopyynnöstä**

Esitysluonnos oli lausuntokierroksella 6.6.2022 – 29.7.2022 lausuntopalvelu.fi –palvelussa. Lausuntoja saatiin yhteensä 44 taholta: A-Katsastus Group Oy, Autokatsastajat AK ry, Autotuoajat ja –teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry yhdessä, Erikoismoottori Airaksinen Ky, Etanoliautoilijat ry, Forum Virium Helsinki, Helsingin Seudun Liikenne –kuntayhtymä HSL, Helsingin yliopisto, Innovaatorahoituskeskus Business Finland, Invalidiliitto ry, Kaasuautoilijat ry, Kynnys ry, Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten liitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry, Metsäteollisuus ry, MMAF Ry, Motorbit Oy, oikeusministeriö, Oikeusrekisterikeskus, Onnettomuustietoinstituutti, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Poliisihallitus, puolustusministeriö, Rahtarit ry, Rajavartiolaitos, sisäministeriön poliisiosasto, Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta SOK, StepOne Tech Oy, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Motoristit ry, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Yrittäjät ry, Syyttäjälaitos, Teknisen Kaupan liitto ry, Turun hallinto-oikeus, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto YKL ry sekä yksityishenkilöitä.

Osa tahoista ilmoitti, että heillä ei ollut lausuttavaa esityksestä: Etelä-Karjalan käräjäoikeus, maa- ja metsätalousministeriö, Onnettomuustutkintakeskus, opetus- ja kulttuuriministeriö, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, Rikosseuraamuslaitos, Tulli, Turun hovioikeus, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, ulkoministeriö ja Verohallinto.

Tiivistelmä saaduista lausunnoista*Päästömanipulaatiot*

Suurin osa lausunnonantajista suhtautui myönteisesti päästömanipulaatioiden kieltämiseen. Päästömanipulaatioiden kieltämistä ja sanktiointia pidettiin tärkeänä askeleena päästömanipulaatioiden ennalta ehkäisemiseksi. Ehdotettuja muutoksia kannatettiin laajasti. Päästömanipulaatioihin käytettävien laitteiden myynnin, käytön ja asentamisen kieltämisen lisäksi osa lausunnonantajista olisi kannattanut päästömanipulaatiopalveluiden ja päästömanipulaatiotuotteiden markkinoinnin kieltoa (Syyttäjälaitos, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Rahtarit ry, Autotuoajat ja –teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto).

Päästömanipulaatioiden määritelmästä esitettiin joitakin teknisiä huomioita. Lausunnoissa huomautettiin päästömanipulaation määritelmään liittyvistä epätasällisyyksistä. Sääntelyä toivottiin selkeytettävän tältä osin (Autotuoajat ja –teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto, Teknisen Kaupan Liitto ry, MMAF ry, Motorbit Oy ja Erikoismoottori Airaksinen Ky). Osa lausunnonantajista piti lisäksi päästömanipulaatiosääntelyn valvontaa hankalana ja osittain päällekkäisenä nykyisen sääntelyn kanssa (Suomen Motoristit ry, MMAF ry).

Päästömanipulaatioita koskevan seuraamussääntelyn kehittämistä kannatettiin yleisesti ja pidettiin tärkeänä päästömanipulaatioiden ennalta ehkäisemiseksi. Osa lausunnonantajista esitti yksityiskohtaisia huomioita seuraamusten suuruudesta (Poliisihallitus, sisäministeriön poliisiosasto, Syyttäjälaitos, Motorbit Oy). Eri seuraamusten mahdollisesta päällekkäisyydestä esitettiin huomioita,

ja sanktioita toivottiin selkeytettävän suhteessa kaksoisrangaistavuuden kieltoon (oikeusministeriö ja syyttäjälaitos). Osa lausunnonantajista lisäksi piti haasteellisena sitä, että näyttötaakka päästömanipulaation toteuttamisesta olisi ajoneuvon kuljettajalla tai omistajalla eikä viranomaisella (oikeusministeriö, MMAF ry).

Liikenne- ja viestintävirastoon perustettavaksi esitettyä seuraamuskollegiota koskeva lausuntopalaute oli valtaosin myönteistä. Kuitenkin erityisesti oikeusministeriön lausunnossa huomautettiin, että suunnitellun kollegion perustamiseen liittyy erilaisia oikeudellisia kysymyksiä, jotka vaativat enemmän jatkovalmistelua. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausunnossa kollegion perustamista ei puolestaan pidetty tarpeellisena.

Lausuntojen perusteella päästömanipulaatioita koskevaa seuraamussääntelyä muutettiin tietyiltä osin. Päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa sekä siihen liittyvää seuraamusmaksua koskevaa näyttötaakkaa selkeytettiin. Päästömanipulaatioita koskevaa liikennevirhemaksusäännöstä muutettiin siten, että sen suuruus riippuisi liikevaihdon sijaan ajoneuvon massasta ja siitä, määrätäänkö liikennevirhemaksu luonnolliselle henkilölle vai oikeushenkilölle. Ajoneuvorikkomusta koskevan 194 §:n 1 momentin 13 kohdasta poistettiin kaksoisrangaistavuuden kiellon vuoksi viittaus kuluvaan reagenssin käyttöön perustuvien järjestelmien muuttamisen kieltoon, sillä siinä olisi kyse päästömanipulaatiosta, jota koskeva sanktiointi sisältyisi nyt ehdotettavaan 195 §:ään. Seuraamusmaksukollegiota koskeva ehdotus poistettiin esityksestä. Kollegiota koskeva sääntely olisi edellyttänyt laajempaa jatkovalmistelua poikkihallinnollisen johdonmukaisuuden varmistamiseksi, mikä ei ollut tämän esityksen valmistelun yhteydessä mahdollista. Muita muutoksia ehdotettaviin pykäliin ei pidetty perusteltuina. Päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltä olisi tärkeä keino päästömanipulaatioiden ennaltaehkäisemiseksi ja valvonnan tehostamiseksi.

Käyttövoimakonversiot

Yleisesti ottaen käyttövoimakonversioihin suhtauduttiin annetuissa lausunnoissa myönteisesti. Kiitosta keräsivät konversioihin liittyvät mahdolliset kokonaispäästöjen vähennykset sekä lisääntyvät liiketoimintamahdollisuudet. Toisaalta esitettiin myös näkemyksiä, joissa kyseenalaistettiin käyttövoimakonversioiden laajan sallimisen mielekkyys, sillä erilaisilla polttoaineilla voi olla hyvin erilaisia kokonaispäästövaikutuksia. Konvertoitujen ajoneuvojen turvallisuuteen liittyviä kysymyksiä nostettiin lisäksi esille, ja esitettiin, että konvertoituihin ajoneuvoihin tulisi kohdistaa erityisiä vaatimustenosoittamisvelvollisuuksia (Onnettomuustietoinstituutti). Yhdessä lausunnossa huomautettiin myös, että käyttövoimakonversioiden toteuttaminen voi aiheuttaa hankalia vastuukysymyksiä, kun ajoneuvojen ja niiden eri osien takuuseen liittyviä tekijöitä joudutaan selvittämään. Lisäksi lausunnoissa huomautettiin, että käyttövoimakonversioiden laajamittainen salliminen voi välillisesti hidastaa ajoneuvokannan keski-ään laskua, kun iäkkäitä ajoneuvoja konvertoidaan uudempien hankkimisen sijaan.

Lausuntojen perusteella täsmennettiin käyttövoimakonversioita koskevaa 7 a §:n 3 momenttia siten, että ajoneuvon lähipäästöt eivät saisi konversiossa kasvaa vähäistä enempää. Muita muutoksia sääntelyyn ei pidetty tarpeellisina. Käyttövoimakonversioiden yleisistä ympäristö- ja turvallisuusvaatimuksista säädettäisiin ajoneuvolain 7 a §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset konversioiden teknisistä vaatimuksista ja niiden toteuttamisedellytyksistä. Määräyksenantovaltuuden käyttöä olisi rajattu siten, että määräysten tulisi olla tarpeellisia terveyden ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi. Tällä varmistettaisiin, että konversioilta edellytettäisiin jatkossakin turvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä.

Automaation edistäminen

Automaation edistämiseen liittyvät ehdotukset saivat yleisellä tasolla positiivista palautetta. Automaatiokokeiluihin toivottiin lisää teknologianeutraalisuutta sekä joustonvaraa tulevaisuuden innovaatioiden mahdollistamiseksi muun muassa ajoneuvolain 17 §:ään ehdotettavan

nopeusrajoituksen ja joukkoliikennerajauksen osalta. Poliisin mahdollisuutta testauksen valvontaan ja toiminnan keskeyttämiseen pidettiin tärkeänä. Vahinkotilanteisiin mahdollisesti liittyviin vastuukysymyksiin kaivattiin lisää selkeyttä.

Kevyiden automaattisten tavankuljettimien määrittelyä omaksi ajoneuvoluokakseen pidettiin selkeyttävänä. Laitteille asetettaviin nimellistehoa, nopeutta sekä mittoja ja massoja koskeviin säännöksiin esitettiin eri suuntiin meneviä ehdotuksia. Yhdessä lausunnossa kiinnitettiin erityistä huomiota tieliikennelain 52 §:n 2 momentin ehdotukseen, jonka mukaan kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa käyttää jalkakäytävällä tietyin edellytyksin, ja esitettiin momentin täsmentämistä kokonaisuudessaan.

Lausuntojen perusteella täsmennettiin tieliikennelain 52 §:n 2 momenttia. Lisäksi perustelujen kohdaksi 2.3.5 lisättiin selvitystä liikennesääntöjen noudattamisesta ja vastuukysymyksistä. Myös joitakin muita täsmennyksiä tehtiin perusteluihin. Muita muutoksia ehdotettaviin pykäliin ei pidetty perusteltuina. Vaikka sääntelyn joustavuus tulevaisuuden tarpeita varten on yleisesti ottaen kannatettavaa, kohdistuvat nyt käsillä olevat säännökset vain kapeaan osaan liikenteen automaation kirjoa. Laajempi tieliikenteen automaation sääntelykokonaisuus on valmistelussa myös kansallisesti, mutta siihen liittyy suuria periaatteellisia kysymyksiä, joiden päälinjat olisi hyvä saada ensin hahmoteltua kansainvälisellä tasolla.