

## Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo.lvm@ gov.fi

Lausuntopyyntö VN/6348/2020-LVM-31 6.6.2022

### **Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

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

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia, liikenteen palveluista annettua lakia, tieliikennelakia ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia. Esityksessä selkeytettäisiin päästömanipulaatioita koskevaa sääntelyä. Esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvojen päästömanipulaatioon käytettävien laitteiden myynti, käyttö ja asentaminen olisi kiellettyä.

Tieliikenteen automaation edistämiseksi ehdotetaan sääntelyä, joka mahdollistaisi automaattisilla ajojärjestelmillä tehtävää testaamista yleisillä teillä ilman ihmiskuljettajaa. Esityksellä pantaisiin täytäntöön EU-sääntelystä johtuvia velvoitteita ja ehdotettaisiin eräitä ajonaikaisten kulutustietojen keräämisestä annetun täytäntöönpanoasetuksen edellyttämiä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia siten, että ajoneuvon käyttövoimien muutokset (konversiot) sallittaisiin kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin.

Esityksellä ajantasaistettaisiin ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä Suomessa koskevaa sääntelyä. Lisäksi ehdotuksessa otettaisiin huomioon puolustusministeriön valmisteleva sotilasarajoneuvoja koskeva uusi lainsäädäntö, josta aiheutuisi ajoneuvolakiin eräitä sisällöllisiä muutoksia.

#### **Päästömanipulaatiot**

Esityksessä ehdotetaan päästömanipulaation määrittelemistä ja että päästömanipulaatioon käytettävien järjestelmien myynti ja asentaminen kielletäisiin. Jatkossa ei saisi myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon sellaista pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyjärjestelmää tai moottorin ohjausjärjestelmää, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia. SKAL pitää esitystä hyvänä ja kannatettavana.

SKAL katsoo, että päästömanipulaatioihin voidaan tehokkaimmin puuttua kohdistamalla valvontaa ja sanktioita päästömanipulaatioihin liittyvien tuotteiden ja järjestelmien markkinointiin, myyntiin ja asentamiseen. SKAL kannattaa esitysluonnoksen ehdotusta, että ajoneuvojen päästömanipulaatioon käytettävien laitteiden myynti, käyttö ja asentaminen olisi kiellettyä. SKAL pitää hyvänä uuden sääntelyn tavoitetta lisätä palveluntarjoajien tietoisuutta kielletystä toiminnasta sekä erityisesti lisätä niiden vastuuta kielletyn toiminnan seuraamuksista.

SKAL pitää hyvänä ja kannattaa sitä, että ajoneuvolakiin lisättäisiin 6 a §, jonka mukaan talouden toimija ei saa myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon päästömanipulaatioon käytettävää järjestelmää, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia.

Samoin SKAL pitää hyvänä, että 2 §:n määritelmiin lisättäisiin päästömanipulaation määritelmä. SKAL kuitenkin esittää tarkennusta päästömanipulaatioiden määritelmään, jolloin ei jää tulkinnanvaraa siitä, mitkä pakokaasupäästöjä koskevat vaatimukset tulee täyttää. Lisäksi SKAL katsoo, että määritelmässä on tärkeää mainita myös ohjelmistomuutokset erikseen.

*”32 a) päästömanipulaatiolla sellaista pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyjärjestelmän tai moottorinohjausjärjestelmän **tai sen ohjelmiston** tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvo ei enää täytä ympäristöominaisuuksiltaan pakokaasupäästöjä koskevia vaatimuksia **sen ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin.**”*

SKAL esittää Myös 189 § säännöskohtaisiin perusteluihin lisättäväksi moottoreiden ohjausjärjestelmien ohjelmistot, sillä koko auton moottorin ohjausjärjestelmää ei välttämättä muuteta, vaan järjestelmään tehdään pelkästään päästömanipulaation aiheuttava päivitys.

*”... talouden toimija ei saa myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon sellaista pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyjärjestelmää tai moottorin ohjausjärjestelmää **tai sen ohjelmistoa**, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia ...”*

#### Pakokaasujen käsittelyjärjestelmien takuu pidemmäksi

Ajoneuvojen valmistajat antavat pääsääntöisesti yhden vuoden takuun pakokaasujen käsittelyjärjestelmille ja tulevat ehkä toisen vuoden ajan vielä jollakin tavalla kustannuksissa vastaan, jos laitteet lakkaavat toimimasta. Nämä pakokaasujen käsittelyjärjestelmät ovat nykyään yksi yleisimmistä syistä, minkä vuoksi kuorma-auto joutuu korjattavaksi ja korjaukset ovat myös kalliita. SKAL esittää, että pyritään vaikuttamaan EU-lainsäädäntöön siten, että päästöihin vaikuttaviin järjestelmiin valmistajan tulisi antaa pitempiä takuita. Silloin valmistajillakin olisi intressi tehdä niistä kestävämpiä, kun eivät voisi siirtää kustannuksia käyttäjille. Esimerkiksi 4 vuotta tai 500 000 km, voisi olla sellainen käyttöikä, jonka tällaisille ajoneuvon kannalta olennaisille järjestelmille pitäisi pystyä valmistajan lupaamaan ja takaamaan.

## Automaatio

Esitysluonnoksessa ehdotetaan automaation edistämiseksi sääntelyä, joka mahdollistaisi automaattisilla ajojärjestelmillä tehtävää testaamista yleisillä teillä ilman ihmiskuljettajaa. Ehdotuksen taustalla on Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen tehtävät muutokset, jotka astuvat voimaan heinäkuussa 2022. SKAL pitää automaation edistämistä kannatettavana ja kansallisen lainsäädännön sopeuttamista kansainvälisen tieliikennesopimuksen mukaiseksi tarkoituksenmukaisena.

SKAL pitää tärkeänä, että perusteluissa esitetyn tavoitteen mukaisesti automaatiotestaamisessa varmistetaan kokeilujen ja testaamisen turvallisuus. SKAL kannattaa ja pitää hyvänä, että ehdotuksen mukaan säädettäisiin testaajan velvollisuudesta raportoida kokeilun tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle ja Liikenne- ja viestintävirastoa julkaisemaan kokeilujen tuloksia. Lisäksi SKAL edellyttää, että kokeilut eivät saa aiheuttaa markkinahäiriöitä eikä kilpailuetua kenellekään.

## Rekisteröintitodistus

Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että rekisteröintitodistuksen I osan automaattisesta antamisesta rekisteri-ilmoituksen yhteydessä raskaille ajoneuvoille luovuttaisiin. Lakia täydennettäisiin lisäämällä säännökset ajoneuvon omistajan ja haltijan oikeudesta saada rekisteröintikatsastustodistuksen I osa aina pyynnöstä ja täsmennettäisiin vastaamaan nykytilaa pyynnön ajankohdan osalta.

SKAL kannattaa sitä, että ajoneuvon omistaja tai haltija saa ajantasaisen rekisteröintitodistuksen I osan aina pyynnöstä. SKAL pitää välttämättömänä, että rekisteröintitodistuksen I osa annetaan jatkossakin aina määräaikaikatsastuksen yhteydessä.

Lisäksi SKAL esittää, että rekisteröintitodistuksen I osa annettaisiin jatkossakin automaattisesti rekisteri-ilmoituksen yhteydessä raskaille ajoneuvoille sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa. Kuljettajalla on tarpeen olla mukana uuden tai uudelleen rekisteröidyn ajoneuvon tekniset tiedot mm. sallittujen painojen osalta heti käyttöönotosta alkaen.

## Ulkomaisen ajoneuvon käyttämiseen liittyvä sääntely

Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että ajoneuvolain Geneven ja Wienin sopimukseen liittyneissä valtioissa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttöä koskevaan 126 §:ään lisättäisiin uusi 4 momentti, johon siirrettäisiin muutettuna säännökset 125 §:n 1 momentista koskien kansainvälisiä enintään seitsemän päivää kestäviä kuljetuksia. Pykälä vastaisi sisällöltään aiempaa, mutta säännökseen tehtäisiin maahantuloajankohtaa koskevat 125 §:n 2 momenttia vastaavat päivitykset selvityksen muotovaatimuksista luopumisen osalta.

SKAL toteaa, että nykyisin voimassaolevassa 126 §:ssä ei mainita kansainvälisiä enintään seitsemän päivää kestäviä kuljetuksia, joilla mahdollisesti tarkoitetaan kabotaasikuljetuksia. SKAL edellyttää tämän kohdan täsmällisempiä perusteluja ja selkeämpää ilmaisua itse pykälätekstiin. Nyt ehdotetussa muodossa asia jää epäselväksi ja vaikuttaa, että tekstin siirtämisessä 125 §:stä, tekstin muotoilussa ja yhdistelyssä olisi mahdollisesti tapahtunut jokin virhe.

## Seuraamuskollegio

Esitysluonnoksessa ehdotetaan että Liikenne- ja viestintävirastoon perustettaisiin kolmen hengen kokoonpanosta muodostuva seuraamuskollegio, joka määräisi virastolle laissa säädettyjä hallinnollisia seuraamusmaksuja kuten mm. päästömanipuloinnin sanktiona olevat seuraamusmaksut. Seuraamuskollegio ei olisi päätoiminen, vaan se kokoontuisi tarvittaessa Liikenne- ja viestintäviraston työjärjestyksen mukaisesti. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa säädettäisiin seuraamuskollegion kokoonpanosta.

SKAL ei pidä kollegion perustamista tarpeellisena. SKAL kuitenkin toteaa, että mikäli kollegio päätetään perustaa, tulee kollegion kokoonpanon olla riittävän suuri, jotta sillä riittää asiantuntemusta sanktioiden asettamiseen. Erityisesti SKAL edellyttää, että kollegiossa tulee olla kuljetusalan asiantuntemusta mahdollisen kuljetusyritykselle asetettavan seuraamusmaksun arvioimiseksi.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
edunvalvontajohtaja