

25.07.2022

POL-2022-68612

Liikenne- ja viestintäministeriö

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 6.6.2022, VN/6348/2020

**Poliisihallituksen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeksi**

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallitukselta lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia, liikenteen palveluista annettua lakia, ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia, tieliikennelakia ja lakia Liikenne- ja viestintävirastosta. Tavoitteena on, että muutokset tulisivat voimaan vuoden 2023 alusta.

Päästömanipulaatioiden osalta ehdotetaan, että ajoneuvojen päästömanipulaatioon käytettävien laitteiden myynti, käyttö ja asentaminen olisi kiellettyä. Kiellon rikkomisesta seuraisi liikennevirhemaksu tai seuraamusmaksu. Seuraamusmaksun määräisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Tieliikenteen automaation edistämiseksi ehdotetaan sääntelyä, joka mahdollistaisi automaattisilla ajojärjestelmillä tehtävää testaamista yleisillä teillä ilman ihmiskuljettajaa. Sääntelyn taustalla on Wienin kansainväliseen tielikennesopimukseen tehtävät muutokset, jotka astuvat voimaan heinäkuussa 2022. Lisäksi ehdotetaan sääntelyä, joka mahdollistaa liiketoimintamallien testaamista tarjottaessa liikkumisen palveluita automaattisilla ajoneuvoilla, sekä annetaan selkeyttävää, kevyitä automaattisia tavarankuljettimia koskevaa sääntelyä.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi 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.

Ehdotus liittyy hallitusohjelman kirjaukseen traktoreiden kaasukonversioista sekä liikenne- ja viestintäministeriön Fossiilittoman liikenteen tiekartan kirjauksiin.

Lisäksi esityksellä ajantasaistettaisiin ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä Suomessa koskevaa sääntelyä. Ajoneuvolakiin tehtäisiin myös muita tarvittavia teknisiä korjauksia etenkin katsastukseen liittyen. Ehdotuksessa otettaisiin myös huomioon puolustusministeriön valmisteleva sotilasajoneuvoja koskeva uusi lainsäädäntö, josta aiheutuisi ajoneuvolakiin joitain sisällöllisiä muutoksia.

Tavoitteena on selkeyttää ajoneuvolain sääntelyä. Päästömanipulaatioon liittyvän sääntelyn tavoitteena olisi vähentää liikenteen päästöjä kitkemällä päästömanipulaatioihin perustuvaa liiketoimintaa ja päästömanipuloitujen ajoneuvojen käyttöä tieliikenteessä. Tavoitteena on edistää automaatiota ja mahdollistaa automaattisten ajoneuvojen vastikkeelliset kokeilut. Lisäksi tavoitteena on sallia laajemmin konversiot ja näin vähentää liikenteen päästöjä.

## 2 Poliisihallituksen lausunto

### 2.1 Taustaa

Lausunto rakentuu muun muassa Poliisihallituksen poliisitoimintayksikön liikenneturvallisuuden vastuualueen, lupahallinnon vastuualueen, Liikehankkeen, ja Poliisihallituksen informaatioteknologiakeskuksien arvioihin, sekä poliisilaitoksien Poliisihallitukselle pyynnöstä toimittamiin lausuntoihin.

Lausunnon aluksi käsitellään lakiehdotusta yleisellä tasolla (kohta 2.2), sen jälkeen tarvittavilta osin pykäläkohtaisesti arvioiden (kohta 2.3) ja kohdassa 2.4 käsitellään lakimuutosehdotusta lähinnä liikennevirhemaksutehtävien ja järjestelmäkehittämisen osalta.

### 2.2 Yleistä

Pidämme luonnosta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeksi pääosin poliisin liikennevalvontatyötä tukevana ja sitä selkeyttävänä. Tällä kohtaa viittaamme kuitenkin lausuntomme kohdassa 2.4 esitettäviin haasteisiin.

#### 2.2.1 Poliisin suorittama päästömanipulointien valvonta

Valvovana viranomaisena poliisin rooli korostumaan entisestään päästömanipulaatioiden valvonnassa. Poliisin toimintaa ei ole kuitenkaan aiemminkaan priorisoitu etenkään rikoksen rangaistuksen ankaruuden perusteella, vaan prioriteettina ovat olleet lähinnä teon haitallisuus tai vaarallisuus.

#### 2.2.2 Poliisilaitosten lausunnot

Poliisilaitosten Poliisihallitukselle toimittamissa lausunnoissa todettiin muun muassa seuraavaa:

Lausunnolla olevassa luonnoksessa päästömanipulointilaitteen hallussapitoa ei ole esitetty rangaistavaksi. Liikennevalvonnassa on havaittu ajoneuvoja, joissa on ollut niin sanottu plug and play -laite, joka kytketään OBD-pistokkeeseen järjestelmän kiertämiseksi. Esitetty lainsäädäntö ei mahdollista tämänkaltaisen laitteen hallussapitoon puuttumista. Poliisilaitoksen näkemyksen mukaan voisi olla perusteltua, että lainsäädäntöön lisättäisiin päästöjä manipuloivia laitteita koskeva kohta, joka olisi muotoilultaan samanlainen kuin liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) tutkanpaljastinlaitteita koskeva toinen pykälä.

Kohta voisi olla esimerkiksi seuraavanlainen:

Päästöjä manipuloivaa laitetta ei saa käyttää eikä pitää hallussa moottorikäytössä ajoneuvossa tai sen perävaunussa, joka on yleiselle liikenteelle tarkoitettu tai yleiseen liikenteeseen käytetyllä alueella.

Päästöjä manipuloivan laitteen maahantuonti ja valmistus levittämistarkoituksessa, pitäminen kaupan, myyminen, muu luovuttaminen, huoltaminen, korjaaminen sekä asentaminen moottorikäyttöiseen ajoneuvoon tai sen perävaunuun on kielletty.

Edellä esitetty lisäys tulisi huomioida myös lakiesityksen 195 §:ssä.

Lisäksi poliisilaitosten lausunnoissa todetaan, että liikenteenvalvonnan yhteydessä on havaittu myös mopoja ja moottoripyöriä on usein päästömanipuloitu. Luonnoksen (sivulla 69) todetaan, että sääntelyn tarkoituksena on keskittyä etenkin raskaissa ajoneuvoissa ja henkilöautoissa toteutettuihin päästömanipulaatioihin, eikä sääntelyn ensisijaisena tarkoituksena ole puuttua esimerkiksi mopojen virittämiseen. Poliisilaitos pitää edellä viitattua toteamusta sääntelyn tarkoituksesta jossain määrin tulkinnanvaraisena.

Poliisilaitoksien lausunnoissa todettiin myös, että merkkikorjaamoilla olisi osaaminen ja laitteisto, joilla päästömanipulaatiot, moottorien ohjelmoinnit ja järjestelmien toimimattomuus on havaittavissa, joidenkin merkkien osalta, jopa etäseurannan kautta. Poliisilaitoksen näkemyksen mukaan jatkossa tulisi vielä selvittää olisiko mahdollista toimia samoin kuin esimerkiksi nopeudenrajoitinvalvonnassa eli vaaditaan autossa mukana pidettävä katsastusvälein uusittava valtuutetun korjaamon todistus. Tällä tavalla virituspajojen sekä muiden päästömanipulointia tarjoavien kriminalisoinnilla manipulaatiot vähenisivät ratkaisevasti. Esityksessä olisi voitu ottaa esille tarkastustodistuksen esittämisvelvollisuus määräaikaikatsastusten yhteydessä kuten ajopiirtureilla tai nopeusrajoittimilla.

Lisäksi todettiin, että liikennevirhemaksut määrättäisiin ehdotuksen mukaan liikennevalvonnan yhteydessä ja poliisille jäisi harkintavaltaa asiassa. Harkintavallan käyttö näissä tapauksissa tulee muodostumaan ongelmaksi ilman selkeitä ohjeita etenkin, kun määrättävien summien skaala on todella suuri. Myös taloudellisen hyödyn määrittely liikennevirhemaksua määrättäessä yksittäistapauksessa tulee olemaan hyvin haastavaa.

Ongelmaksi muodostuvat myös ulkomaiset ajoneuvot, joista tavataan usein manipulointilaitteita. Olisiko nämä määrättävä jatkossa esim. maastapoistumiskieltoon ennen yritykselle annetun liikennevirhemaksun maksamista, kuten usein menetellään ylikuormamaksujen suhteen.

Poliisilaitoksien lausunnoissa otettiin kantaa myös katsastustoimintaan. Lausunnon mukaan myös katsastuksessa tehtävä pakokaasupäästöjen norminmukaisuuden tarkistus tulisi suorittaa siten, että euro-päästöluokan 4 lisäksi luokkien 5 ja 6 tosiasialliset testit voitaisiin tehdä katsastuksen toimesta. Maantievalvonta ja päästöjen tarkastelu katsastuksessa edellyttää toimivaa, helppokäyttöistä ja luotettavaa testikalustoa, jota on ollut saatavilla jo pitkään. Esimerkiksi Belgiassa katsastustoimijat ovat ottaneet hiljattain käyttöön testilaitteiston, jolla testataan myös Euro 5, ja 6 -luokkien päästöjä.

Oulun poliisilaitoksen mukaan poliisilaitoksen alueella on vuonna 2020 testannut ja tilastoinut käytännön kenttätöissä puolen vuoden ajan dieselmoottoreiden tuottamien pienhiukkasten massan mittaamista pakokaasunäytteestä valonsirontamenetelmää hyväksikäyttävällä laitteella (Euro-4, -5, ja -6). Laitteen raja-arvo oli säädetty siten, että hylkäävä tulos tuli verrokkiarvolla, jossa hiukkassuodatin oli poistettu kokonaan. Käyttökokemukset osoittivat laitteen toimivuuden kenttäolosuhteissa. Laite soveltuu sekä kevyen että raskaan kaluston ajoneuvoille. Valvontakäyttöön tulisikin pikaisesti saada jo olemassa olevat ja käytännön kokeissa toimiviksi osoittautuneet laitteet.

## 2.3 Pykäläkohtainen arviointi

### 6 a §

#### *Päästömanipulaatioon käytettävien järjestelmien myynti ja asentaminen*

Talouden toimija ei saa myydä tai asentaa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon päästömanipulaatioon käytettävää järjestelmää, jonka seurauksena ajoneuvo ei enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei toisin säädetä tai määrätä. Talouden toimijan tulee osoittaa, että myynnin tai asentamisen kohteena olevan 1 momentissa tarkoitetun tuotteen asentamisesta ajoneuvoon ei seuraisi, että ajoneuvo ei enää täyttäisi vaatimuksia, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, jollei niistä ole toisin säädetty tai määrätty.

#### *Arvio:*

Tällä säädöksellä tulee olemaan merkittävä vaikutus päästömanipulointien ennalta estämisessä, joka kuitenkin edellyttää markkinavalvonnan toteutumisesta riittävän vaikuttavalla tasolla.

## 7 a §

*Ajoneuvon muuttaminen*

Ajoneuvoa saa muuttaa siten, että se ei täytä 7 §:n 1–5 momentissa tarkoitettuja teknisiä vaatimuksia vain, jos muutoksella ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 7 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuille teknisille vaatimuksille vaihtoehtoisista teknisistä vaatimuksista määräyksiä, joissa otetaan huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus ja ajoneuvon tehtävien muutosten käytännön toteutettavuus sekä määräyksiä lisävaatimuksista, joilla varmistetaan ajoneuvon turvallisuus ja haitallisten ympäristövaikutusten vähäisyys muutosten jälkeen.

Jos ajoneuvon lisätään osa, järjestelmä, komponentti, erillinen tekninen yksikkö tai ominaisuus, jota koskevat vaatimukset ovat tulleet velvoittavina ensimmäisen kerran voimaan ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdan jälkeen, ajoneuvon lisätyn osan, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön tai ominaisuuden on kuitenkin täytettävä sellaiset tekniset vaatimukset, joita siihen Suomessa sovelletaan tai on sovellettu.

Ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta.

Liikenteessä käytettävään ajoneuvon toteutettu päästömanipulointi on kiellettyä ajoneuvon muuttamista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 3 momentissa tarkoitetuista energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista sekä muutosten toteuttamisedellytyksistä. Määräysten on oltava tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset tässä pykälässä tarkoitetuista ajoneuvon korjaamisen, kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisistä vaatimuksista ja niistä edellytettävistä selvityksistä sekä 139 ja 144 §:n mukaisessa vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa ja vaatimuksissa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista. Poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkemmat määräykset rekisteriin rekisteröidyn Puolustusvoimien ajoneuvon vähäisistä teknisistä poikkeuksista, jotka ovat tarpeen Puolustusvoimien tehtävien tai ajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen johdosta. Poikkeuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

*Arvio:*

Pidämme säännöstä riittävän selkeänä, ja päästömanipuloinnit selvästi kieltävänä.

29 a §

*Kevyt automaattinen tavarankuljetin*

Kevyellä automaattisella tavarankuljettimella tarkoitetaan etähallittua, automaattisella ajojärjestelmällä varustettua sähköajoneuvoa, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Ajoneuvon on täytettävä rakenteen, hallintalaitteiden ja varusteiden osalta 13 §:n 2 momentin 1-5, 10 ja 12 kohtien vaatimukset sekä oltava mitoiltaan ja massoiltaan sellainen, ettei siitä aiheudu haittaa tai vaaraa muille tienkäyttäjille.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kevyen automaattisen tavarankuljettimen mitoista, massoista, valoista, heijastimista, äänimerkistä ja jarruista.

*Arvio:*

Tämä määritelmä selkeyttää laitteen luonnetta ajoneuvona, ja on huomioitu myös tieliikennelain 52 §:ssä.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan Espoossa otettiin keväällä 2022 käyttöön Alepan ruokapalvelurobotit. Poliisilaitos toteaa, että kokeilu on toiminut hyvin ilman suurempia ongelmia. On kuitenkin hyvä, että lakiin kirjaetaan nyt näiden laitteiden tarkempi määritelmä. Poliisilaitoksen käsityksen mukaan lakimuutos on kuitenkin kirjaukseltaan jäämässä hieman liian suppeaksi.

Kuljetusrobottien osalta olisi hyvä lisäksi määritellä kuka katsotaan mahdollisessa onnettomuudessa vastuulliseksi. Myös ennakoilmoitus tulisi jatkossa toimittaa poliisiviranomaisen tietoon vastaavanlaisia laitteita käytönotettaessa. Lisäksi mahdollinen toiminnan keskeyttämismahdollisuus olisi hyvä kirjata pykäliin, kuten on suunniteltu automaation testaamista-pauksissakin.

96 §

*Rekisteröintitodistus*

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määräaikaikatsastuksen yhteydessä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen I osan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle pyynnöstä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa rekisteröintitodistuksen II osan ajoneuvon omistajalle pyynnöstä.

*Arvio:*

Lain jatkovalmistelussa olisi hyvä huomioida muutoksen mahdolliset vaikutukset erityisesti raskaan liikenteen valvontaan. Tietojärjestelmäyhteyksien toimiessa poliisi saa kaiken tarvittavan tiedon muun muassa ylikuormavalvonnan punnitustapahtumiin ajoneuvon suurimpien sallittujen massojen osalta ja HCT-kuljetuksien mittavalvontaan tarvittavien mittojen osalta suoraan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tietojärjestelmästä. Niissä tapauksissa, jolloin yhteys ei toimi, eikä rekisteröintitodistusta ole esittävä, on valvonta käytännössä mahdotonta.

116 §

Koenumerotodistus ja koenumerokilvet

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää ajoneuvoja valmistavalle, myyvälle, varustavalle tai korjaavalle taikka kuljetustoimintaa harjoittavalle tai ajoneuvoihin kohdistuvaa tutkimustoimintaa harjoittavalle liikkeelle, laitokselle tai muulle yhteisölle hakemuksesta enintään vuoden voimassa olevan koenumerotodistuksen. Todistus oikeuttaa Suomessa ensirekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon rajoitettuun tilapäiseen käyttöön koenumerokilvin tiellä ja muualla. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa koenumerotodistuksen, jos ajoneuvoa on käytetty koenumerokilvillä tämän lain tai tieliikennelain taikka niiden nojalla annettujen säännösten tai määräysten, ajoneuvon verotusta koskevien säännösten taikka koenumerotodistuksessa asetettujen ehtojen vastaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa koenumerotodistuksen haltijan kaikki koenumerotodistukset, jos mainittujen säännösten, määräysten tai ehtojen vastainen toiminta on ollut toistuvaa tai erityisen vakavaa.

*Arvio:*

Koenumerotodistusmenettely on testauksessa käytettävien ajoneuvojen osalta hyvä poikkeussäännös liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ssä säädettyyn tavanomaiseen ajoneuvojen rekisteröintivaatimukseen liikenneasioiden rekisterissä. Lisäksi ajoneuvojen tunnistamisessakin menettely saattaa olla hyvä.

125 §

*Suomessa vakituisesti asuvan oikeus käyttää toisessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa*

126 §

*Geneven ja Wienin sopimuksiin liittyneissä valtioissa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttö*

*Arvio:*

Ehdotetut muutokset ulkomaisten ajoneuvojen käyttöön Suomessa selkeyttävät aikaisempia pykäläiä ja tekevät niistä tasapuolisempia eri tienkäyttäjär ryhmien kesken. Poliisilaitosten kommentoissa oli maininta, että tähän kohtaan olisi ollut hyvä saada selkeämpi määritelmä ulkomaalaisten ajoneuvojen katsastuksesta ja käyttökiellosta Suomessa. Valvonnassa on tullut eteen haastavia tilanteita ulkomailla katsastamattoman auton käytöstä Suomessa. Yhteiset katsastusvaatimukset EU:n alueella ja mahdollisuus suorittaa määräaikaikatsastus Suomessa ulkomaiselle autolle tukisivat valvontaa.

189 §

*Talouden toimijalle määrättävä seuraamusmaksu*

Talouden toimija voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta:

6) muuttaa ajoneuvoa, järjestelmää, komponenttia, erillistä teknistä yksikköä, osaa tai varustetta siten, että se ei muutoksen jälkeen täytä enää sille suunnitellun tarkoituksen mukaisia vaatimuksia tai kohtuudella ennakoitavissa olevia käyttöolosuhteiden mukaisia vaatimuksia taikka rikkoo 6 a §:ssä tarkoitettua päästömanipulaatioon käytettävien järjestelmien myynnin ja asentamisen kieltoa.

*Arvio:*

Pidämme kirjausta hyvänä, ja riittävän selkeänä. Pykälällä tulee olemaan merkittävä vaikutus päästömanipulointien ennalta estämisessä.

193 §

*Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus*

*Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018) tarkoitettu seuraamuskollegio määrää 189–192 §:ssä tarkoitetun seuraamusmaksun. Jos seuraamusmaksu määrätään oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos seuraamusmaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan.*

Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

*Arvio:*

Pidämme kirjausta hyvänä, riittävän selkeänä ja päästömanipulointien ennalta estävyyttä tukevana.

Seuraamusmaksun suuruutta pidämme nyt ehdotetulla tasolla riittävänä, ja vaikuttavana, kunhan seuraamusmaksun määräämiseen liittyvä prosessi on kunnossa ja toimii myös käytännössä.

194 §

*Ajoneuvorikkomus*

Joka ollessaan 12 §:ssä tarkoitetulla tavalla vastuussa ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä tai katsastuksesta tahallaan tai huolimattomuudesta

14) laiminlyö 12 §:ssä säädetyn velvollisuuden pitää ajoneuvo liikennekelpoisena tai huolehtia ajoneuvon liikennekelpoisuudesta luovutettaessa se työntekijän kuljettavaksi



195 §

*Ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu*

Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:ssä tai 12 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitettua rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu. Ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 300 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää liikenteessä ajoneuvoa, jota on muutettu päästömanipuloinnilla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa. Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sen maksettavaksi, joka on liikenteessä kuljettamisen aikaan sellaisen ajoneuvon omistaja tai pysyvä haltija, jonka ajoneuvoa on muutettu päästömanipuloinnilla siten, että se rikkoo 7 a §:n 4 momentissa säädettyä kieltoa. Jos liikennevirhemaksu määrätään oikeushenkilölle, liikennevirhemaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos liikennevirhemaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, liikennevirhemaksu voi olla enintään 3000 euroa.

*Arvio:*

Pidämme tärkeänä, että kuljettajan lisäksi myös oikeushenkilölle voidaan uusien säännösten perusteella määrätä riittävän merkittävä ja vaikuttava liikennevirhemaksu. Koska päästömanipulointeja erityisesti ammattiliikenteessä tehdään taloudellisen hyödyn saamiseksi ja erityisesti raskaan liikenteen osalta säästö voi olla kokonaistaloudellisuudenkin näkökulmasta erittäin merkittävä tulee myös seuraamusjärjestelmän olla riittävän vaikuttava, jotta taloudellinen hyöty saataisiin laittomana hyötynä perittyä valtiolle.

Mielestämme tulisi vielä arvioida uudelleen voisiko oikeushenkilölle määrättävän liikennevirhemaksun suuruus perustua Tanskan mallin mukaisesti ajoneuvon massaan. Liikennevirhemaksu voitaisiin porrastaa esimerkiksi kohdassa 2.4. esittämällämme tavalla vaikkapa kolmiportaiseksi ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassan perusteella. Tämä mahdollistaisi poliisitoiminnallisesti mahdollisimman yksinkertaisen, luotettavan, ja tasapuolisen menettelyn.

Muihin maihin rekisteröityjen autojen osalta tulisi Suomesta poistuminen estää esimerkiksi ylikuormamaksulain (51/1982) 10 §:n sisältöä mukaillen. Tulisi varmistaa, ettei ulkomainen oikeushenkilö välty liikennevirhemaksun määräämiseltä. Jälkikäteinen periminen aiheuttaa lisäkustannuksia ja lisää työmäärää ja resurssitarvetta.

Poistumisen estämiseksi esitetään lisäksi, että valvontaviranomaisille annettaisiin oikeus esimerkiksi rengaslukolla estää ajoneuvon siirtäminen, ennen kuin liikennevirhemaksu on suoritettu. Rengaslukon käyttö pitäisi

saada mahdolliseksi myös muissa valvontatilanteissa, joissa ajoneuvon käyttäminen pitää kokonaan estää jonkin toimenpiteen tai veloitteen suorittamiseksi, mutta valvontaviranomainen ei pysty ajon keskeyttämistä käytännössä konkreettisesti valvomaan, esimerkiksi pidempiaikaisesti pysäytyspaikalle jäämällä.

**Laki****tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan tieliikennelain (729/2018) 52 §:n otsikko ja 2 momentti*

seuraavasti:

52 §

Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttäminen

---

Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa, saa kuljettaa myös jalkakäytävällä. Lisäksi jalkakäytävällä saa käyttää jalankulkunopeutta vastaavalla nopeudella ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku.

**Arvio:**

Kevyiden tavarankuljettimien käyttämisestä ehdotettua säädöstä pidetään erittäin tärkeänä.

Muutoksena ehdotamme, että myös jalkakäytävällä käytettävien itsestään tasapainottuvien kevyiden sähköajoneuvojen nopeus rajoitettaisiin jalankulkunopeuteen.

## 2.4 Poliisin määrittämien liikennevirhemaksuasioiden käsittelyjärjestelmän (Liike) tilanne sekä poliisin järjestelmäkehittäminen

Kun puhutaan lakimuutoksista, jotka tuovat poliisille uusia liikennevirhemaksutehtäviä, on aina huomioitava järjestelmäkehittämisen tilanne poliisissa. Poliisin liikennevirhemaksuasioiden käsittelyjärjestelmä (jatkossa Liike) jouduttiin toteuttamaan aivan kohtuuttomassa aikataulussa ja täysin ilman lakivalmistelussa esiin tuotua toteutuksen vaatimaa lisärahoitusta. Järjestelmä on 1.6.2020 voimaan tulleen tieliikennelain asettaman toteutus-aikataulun ja rahanpuutteen vuoksi vielä keskeneräinen, ja sitä joudutaan korjailemaan monelta osin vielä pitkään. Tämä luonnollisesti vaikuttaa Liike-järjestelmän kehittämiseen tällä hetkellä sekä tulevana vuosina. Onkin erityisesti huomioitava, että kaikissa lakimuutoksissa tulee nyt ja jatkossa antaa poliisille sekä muille prosessitoimijoille tietojärjestelmäkehittämisessä tarvittava rahoitus sekä toteutuksen ja henkilöstörekrytoinnin vaatima aika, joka alkaa kulua virallisesta lisärahoituspäätöksestä. Merkittävissä, hankkeistusta vaativissa lakimuutoksissa tulisi aina lisäksi huomioida poliisin hankekehittämisen ja valtionvarainministeriön budjetoinnin vuosikello.

Nyt esitettyjen uusien liikennevirhemaksuprosessien vaatimien tietojärjestelmämuutosten kustannukset sekä poliisin toteutusaikataulukyvykyys riippuvat täysin lakimuutoksen lopullisesta sisällöstä (jossa Poliisihallituksen tässä lausunnossa myöhemmin ehdottama kiinteäsummaisuus korkeintaan kolmella porrastuksella on aivan keskeinen asia) ja lain voimaantulon aika-aulusta. Tavoitteeksi luonnokseen oli kirjattu lain voimaan tulo mahdollisimman pian. Tuohon kirjaukseen pyrittiin saamaan tarkennusta mutta ilmeisesti lomapoistumien vuoksi kukaan valmistelijoista ei ollut tavoitettavissa.

#### 2.4.1 Lakimuutoksessa ehdotetun uuden prosessin suurimmat haasteet ja poliisin näkemys prosessikehittämisestä

Liikennevirhemaksuprosessin nykyvahvuus on siinä, että lainsäätäjän vähäisiksi hallinnollisella sanktiolla rangaistaviksi teoiksi katsomat rikkomukset pystytään poliisilla käsittelemään ja määräämään tehokkaasti, kunhan prosessi on selkeä ja tietojärjestelmät on ehditty kehittää mahdollisimman hyvin ja automatisoidusti käsittelyä tukeviksi. Laissa määritelty kiinteä summa kullekin teolle on suuri tekijä prosessin selkeyden ja poliisin äärimmäisen tiukoilla olevien henkilöresurssien järkevän käytön takaamiseksi.

Lakiluonnoksessa esitetty täysin uusi liikennevirhemaksulogiikka, jossa summa olisi erikseen määriteltävä, Patenti- ja rekisterihallituksen tilinpäätöstietoihin perustuva summa määrättäväksi ei-luonnolliselle oikeushenkilölle välillä 1–30 000 euroa ja luonnolliselle henkilölle 1–3 000 euroa poikkeaa suuresti liikennevirhemaksuprosessin nykyisestä toteutuksesta ja järjestelmälogiikasta.

Poliisihallitus esittää, että päästömanipulaatiosta määrättävä liikennevirhemaksu määriteltäisiin aina kiinteäsummaiseksi myös ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Tämä tukisi hallinnollisen maksuseuraamuksen prosessin selkeyttä ja helppoutta, eikä asettaisi yhdenvertaisen kohtelun tai seuraamuksen selkeyden osalta epäselvyyttä esimerkiksi kansainvälisten omistajien ja haltijoiden ollessa kyseessä. Kiinteäsummainen liikennevirhemaksu toimisi myös pelotteena, koska jokaisesta havaitusta päästömanipulointitapauksesta olisi omistajalle tai haltijalle odotettavissa sama maksuseuraamus. Jos vähäisen hallinnollisen maksuseuraamuksen määrään halutaan variaatiota, Poliisihallitus esittää, että summat olisivat korkeintaan kolmiportaiset, mutta kiinteät summat sekä oikeus- että yksityishenkilön kohdalla. Tämä säästäisi sekä käsittelyresurssia että tietojärjestelmämuutoksiin vaadittavaa aikaa sekä lisäresurssia. Portaisuus voisi perustua esimerkiksi Tanskan mallin mukaisesti ajoneuvon massatietoon.

Kiinteäsummainen hallinnollinen seuraamus säästäisi poliisin uuteen lakisääteiseen sanktiointiin tarvittavaa käsittelyresurssia huomattavasti. Ongelmaksi muuttuvassummaisessa seuraamuksessa muodostuisivat, prosessin työläyden lisäksi, myös kansainväliset yritykset, joiden liikevaihtotietojen saaminen on vaivalloista, osalla jopa mahdotonta.

Jos teko on vakavuudeltaan lakimuutosta arvioitaessa sellainen, ettei kiinteäsummaisuuteen porrastettunakaan voida päätyä, Poliisihallitus toivoo, että lakiuudistuksessa lisäharkintaa käytettäisiin teon arvioimiseksi rikoslain alaisena tekona, ei hallinnollisena rikkomuksena.

Esitetyssä prosessissa seuraavaksi haastavin asia, jos Poliisihallituksen edellä esittämä kiinteäsummaisuus toteutuisi, ovat siinä vaadittavat uudet toiminnallisuudet oikeushenkilöiden käsittelyyn sekä Liikkeessä, että siihen liittyvissä järjestelmissä (Poliisin operatiiviset lomakkeet-järjestelmä POLO, Oikeusrekisterikeskuksen Rajsa-järjestelmä). Nämä muutokset jo omalta osaltaan aiheuttavat sen, ettei 1.1.2023 ole lain voimaantulolle realistinen päivämäärä.

#### 2.4.2 Poliisilla lakimuutoksen edellyttämien tietojärjestelmämuutosten mahdollinen aikataulu ja kustannukset

Ehdotetusta lakimuutoksesta seuraa toteutusmuutoksia sekä Poliisin operatiiviset lomakkeet-järjestelmään (jatkossa POLO), että taustajärjestelmään (jossa vaadittavasta aikataulusta riippuen vaihtoehtoina ovat ensin poliisin hallinnollisten asioiden käsittelyjärjestelmä Acta, sitten Liike tai suoraan Liike). Myös Oikeusrekisterikeskuksen Rajsa-järjestelmään vaadittaisiin muutoksia. On selvää, että näiden järjestelmämuutosten toteuttamiseen tarvitaan aikaa, rahaa sekä henkilöresursseja.

Järjestelmissä ehdotettu prosessi menisi niin, että kentällä havaitusta päästömanipulaatiotapauksesta tulisi POLOsta käsittelyjärjestelmään tapauksesta tarvittavat tiedot sisältävä heräte/ilmoitus, jonka perusteella liikennevirhemaksuasian selvitys tehdään ja maksu määrätään ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Poliisilla ei ole Patentti- ja rekisterihallituksen VIRRE-tietopalveluun automatisoituja yhteyksiä, joten tietohaut jouduttaisiin tekemään manuaalisesti, jos lakiaikataulu ei sallisi ensitoteutusta Liike-järjestelmään. Poliisihallitus näkee uudelle liikennevirheprosessille seuraavat toteutusvaihtoehdot aikatauluineen:

1. Jos ajoneuvon omistajalle tai haltijalle päästömanipulaatiosta määrättävä liikennevirhemaksu on summaltaan kiinteä tai kolmiportainen (määrätyt summat, esimerkiksi massatiedon mukaan porrastettuna)

Toteutus saadaan tehtyä POLO- ja Liike-järjestelmissä, kunhan Liike saadaan vaadittuun kehittämisvalmiuteen. Muutoksia sekä rajapintoihin että järjestelmään tehtävä.

- Aikataulu: 1.6.2024

- Kustannukset yhteensä 102 000 euroa (jossa POLO: 42 000 euroa ja Liike: 60 000 euroa)

- Henkilöstöresurssi: ei tarvita lisäresurssia, saadaan toteutettua ylläpito-henkilöstön resurssilla, kunhan aikataulu on aikaisintaan 1.6.2024.

Lisäksi tulee huomioida Oikeusrekisterikeskuksen kustannukset vähintään 7–10 000 euroa, jotka tulevat liikennevirhemaksun oikeushenkilölle määräämisestä johtuvista muutoksista Rajsa-järjestelmän toiminnallisuuksiin.

2. Jos ajoneuvon omistajalle tai haltijalle päästömanipulaatiosta määrättävä liikennevirhemaksu ei ole summaltaan kiinteä

Lakiluonnoksessa esitetty täysin uusi liikennevirhemaksulogiikka, jossa summa olisi vapaasti täytettävä, PRH:n rekisteritietoihin perustuva summa määrättäväksi ei-luonnolliselle oikeushenkilölle välillä 1–30 000 euroa ja luonnolliselle henkilölle 1–3000 euroa, poikkeaa liikennevirhemaksuprosessin nykyisestä toteutuksesta ja järjestelmälogiikasta. Muutoksia vaadittaisiin sekä POLOon, että taustajärjestelmään (jossa aikataulusta riippuen ensitoteutus Acta tai Liike). Muutosten toteuttamiseen tarvitaan aikaa, rahaa sekä henkilöresursseja.

Muutos on järjestelmissä erittäin merkittävä. Tästä syystä järjestelmämuutokset on erikseen projektoitava, jotta toteutus kaikkine yksityiskohtineen saadaan määriteltyä sekä toteutettua suunnitelmien mukaan aikataulussa ja poliisille erikseen saadussa lisärahoituksessa pysyen. Projektille tarvitaan projektipäällikköresurssi, arviolta noin 0,5 henkilötyövuotta minimissään, sijoituspaikkana Poliisin informaatioteknologiakeskus. On huomioitava, että tarvittavan uuden henkilön rekrytointiin tarvitaan ensin varmuus rahoituksesta ja tämän jälkeen vähintään 4 kuukautta aikaa, poliisin hanke-aikataulu huomioiden. Poliisihallitus on tämän vaihtoehdon osalta selvittänyt seuraavat toteutusvaihtoehdot, joissa lakimuutoksen aikataulu on ratkaiseva tekijä.

2a. Toteutus tehdään POLOon ja Liikkeeseen

- Aikataulu: Toteutus valmis vuoden 2024 lopussa (1.12.2024)
- Kustannukset: 212 000 euroa vuosina 2023–2024
- POLO-järjestelmän muutokset: 42 000 euroa
- Liike-järjestelmän muutokset: 100 000 euroa
- Muutosta vetävä projektipäällikköresurssi 35 000 euroa vuodessa 2023–2024 eli 70 000 euroa.

Lisäksi tulee huomioida Oikeusrekisterikeskuksen kustannukset 7–10 000 euroa, jotka tulevat liikennevirhemaksun oikeushenkilölle määräämisestä johtuvista muutoksista Rajsa-järjestelmän toiminnallisuuksiin.

2b. Nopea toteutus, jossa aluksi rajapintatoteutuksia ei vielä saada turvavälään mutta käsittely saadaan aloitettua POLO- ja Acta-järjestelmissä, automatisointi ja Liike-toteutus tehdään käyttöönoton jälkeen.

- Aikataulu: syksy (1.9.2023) mahdollinen käyttöönotto, tarkka aikataulu määräytyy rahoituksen varmistumisen perusteella. Koko toteutus valmis vuoden 2024 lopussa.

- Kustannukset: 426 000 euroa vuosina 2023–2024

- o Kustannukset olisivat vuonna 2023 191 000 euroa. Koostuu seuraavista alkukustannuksista: POLO 24 000 euroa, Acta 40 000 euroa. Tämän jälkeen toteutuksessa tehtävät kehitykset ja yhteydet liittyen tiedonsiirtoon ja tiedoksiantoihin (suomi.fi) maksaisivat vuoden 2023 loppuun mennessä seuraavasti: POLO 42 000 euroa, Acta 50 000 euroa. Kokonaisuutta veävä projektipäällikköresurssi 35 000 euroa.

- o Tämän jälkeen prosessin toteutus Liikkeeseen vuoden 2024 loppuun mennessä toisi kustannuksia vuodelle 2024 135 000 euroa, joka koostuu seuraavista järjestelmäkehityskustannuksista: Liike: 100 000 euroa, vaadittu projektipäällikköresurssi 35 000 euroa.

On huomioitava, että Actan käytöstä tässä tarkoituksessa on käytävä vielä keskustelu tarkoituksenmukaisuudesta sekä aikataulun järjestyksestä, sillä toteutus tulisi joka tapauksessa tehdä lopulta Liike-järjestelmään.

Lisäksi on huomioitava Oikeusrekisterikeskuksen kustannukset vähintään 7–10 000 euroa, jotka tulevat liikennevirhemaksun oikeushenkilölle määrittämisestä johtuvista muutoksista Rajasa-järjestelmän toiminnallisuuksiin.

### 2.4.3 Lopuksi

Poliisihallitus toivoo, että liikennevirhemaksuprosesseja voidaan myös lainsäätäjän puolelta tarkastella kriittisesti niin, että tarkoituksenmukaisuus ja poliisin henkilöresurssin käyttö huomioitaisiin parhaalla tavalla uusissa poliisille osoitettavissa tehtävissä ja lakimuutosten aikatauluissa. Nyt esitetyssä täysin uudessa liikennevirhemaksuprosessissa on niin suuria muutoksia poliisin nykyiseen liikennevirhemaksutoimintaan, ettei esimerkiksi 1.1.2023 ole millään tavalla realistinen aikataulu esitetyn lakimuutoksen voimaantulolle. Poliisin sekä Oikeusrekisterikeskuksen tietojärjestelmiin tehtävät muutokset tulevat vaatimaan erikseen tähän tarkoitukseen osoitettua lisärahoitusta, henkilöresurssia sekä aikaa.

Poliisijohtajan sijainen  
Poliisiylitarkastaja

Samppa Holopainen

Poliisitarkastaja

Kari Onninen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 25.07.2022 klo 12:37. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-  
mosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi

Tiedoksi

Poliisihallitus, poliisijohtaja Sanna Heikinheimo  
Poliisihallitus, poliisiylitarkastaja Karl Linderborg  
Poliisihallitus, esikunta (virkaposti)  
Poliisihallitus, ylitarkastaja Kaisa Turunen  
Poliisihallitus, suunnittelu- ja talouspäällikkö Tiina Pelkonen  
Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue