Ajoneuvolaki

HE 177/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintävaliokunta 20.11.2020

Markus Markkanen
tekninen asiantuntija
Autotuojat ja -teollisuus ry

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija
Autoalan Keskusliitto

AKL
AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

Mitä ovat häntäluvat?

- valmistussarjan viimeisillä ajoneuvoilla (end-of-series, EOS) tarkoitetaan varastossa olevia ajoneuvoja, joita ei voida rekisteröidä, myydä tai ottaa käyttöön, koska voimaan on tullut uusia teknisiä vaatimuksia, joita ajoneuvot eivät täytä
- EOS-autoja voidaan ensirekisteröidä ainoastaan valmistussarjan viimeisten ajoneuvojen poikkeusluvilla eli ns. häntäluvilla
- Puiteasetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti häntälupien määrä voidaan laskea kahdella eri tavalla:

1. Ns. 10 prosentin sääntö

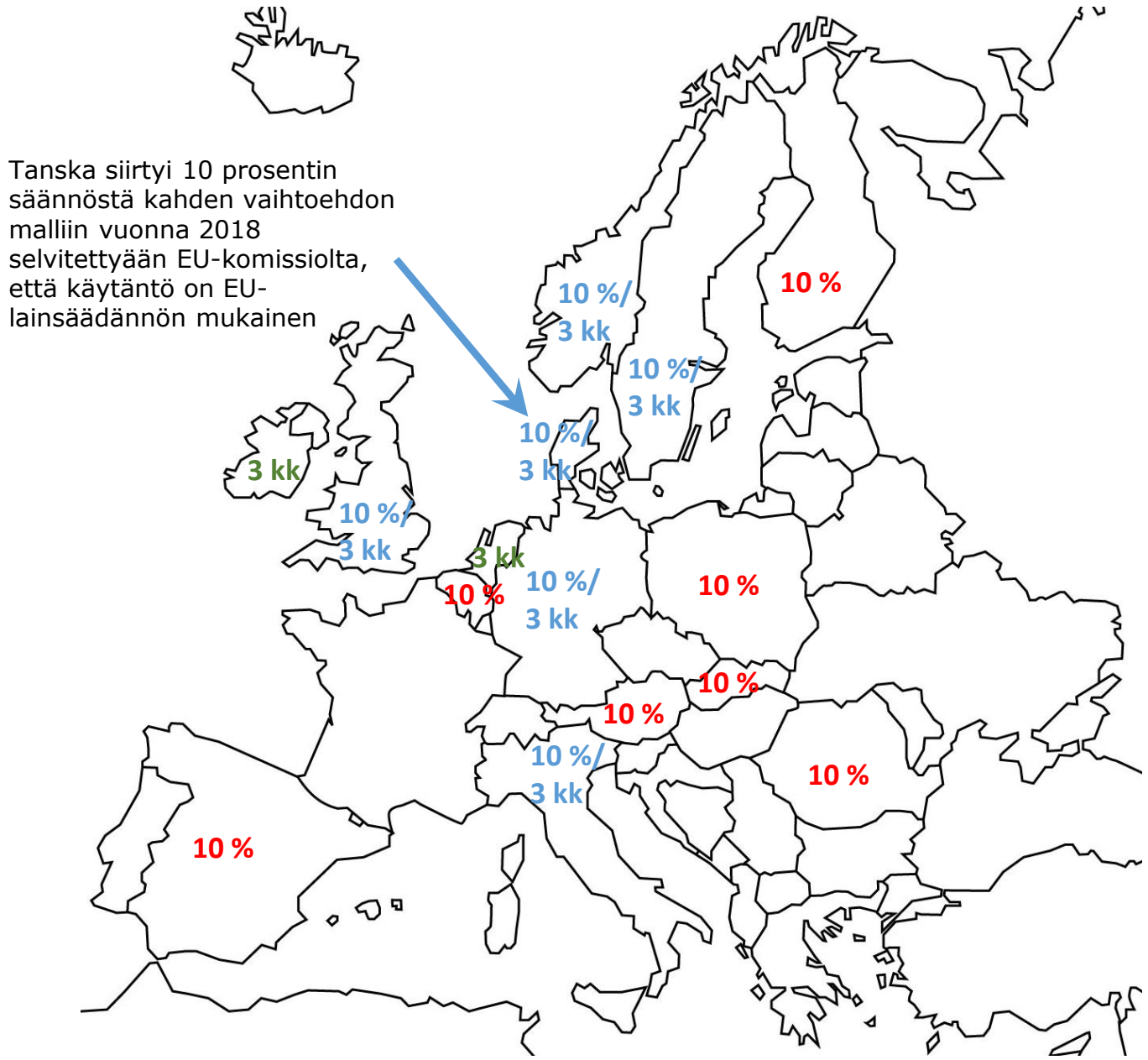
Yhtä tai useampaa tyyppiä edustavien ajoneuvojen suurin lukumäärä saa olla M1-luokan osalta enintään 10 prosenttia ja muiden luokkien osalta enintään 30 prosenttia edellisenä vuonna jäsenvaltiossa käyttöönotettujen ajoneuvojen lukumäärästä.

2. Ns. 3 kuukauden sääntö

Mitä tahansa yhtä tyyppiä edustavien ajoneuvojen määrä rajoitetaan niihin, jotka on valmistettu vähintään 3 kk ennen uuden lainsäädännön voimaantuloa.

EU-maiden häntälupakäytäntöjä

- useassa EU-maassa on vallitseva käytäntö sallia molemmat puiteasetuksen mukaiset laskentatavat samanaikaisesti
- kahden vaihtoehdon häntälupamalli antaisi kotimaiselle autokaupalle paremmat mahdollisuudet sopeutua eri valmistajien tuotantostrategioihin
- tämän myötä on helpompi sopeutua myös tilaus- ja toimitusketjun kysynnän vaihteluihin



Miksi häntälupien määrä on autoalalle kriittisen tärkeä?

- lainsäädännön muutokset ovat nykyisin nopeita, ja erilaisia uusia teknisiä vaatimuksia astuu voimaan useita kertoja vuodessa
- vaihtelevaan asiakaskysyntään vastatakseen autoala joutuu varautumaan kysynnän vaihteluihin tilaamalla myös varastoautoja
- valmistajien tuotantoaikataulujen vaihtelujen takia uusien autojen toimitusaika voi vaihdella muutamasta viikosta jopa yli vuoteen – joustava häntälupakäytäntö on olennaisen tärkeä reunaehto markkinassa, jossa tilaus-toimitus-ketjun mitta voi olla yli vuosi
- osa valmistajista on valinnut tuotantostrategian, jossa autoja tuotetaan 3 kk:n säännön periaatteella – tällä strategialla valmistaja on voinut varmistaa, että sen mallistoihin ei synny toimituskatkoksia ja saatavuusongelmia uuden tyyppihyväksynnän mukaisten autojen tuotannossa
- 10 prosentin säännöllä laskettujen häntälupien määrä ei lainsäädännön taitepisteissä yleensä riitä tilauskannassa ja varastossa olevien autojen koko määrälle
- häntälupakiintiön loppuessa kesken pääasialliseksi vaihtoehdoksi Suomessa jää auton ilmoittaminen autoverottomaan esittelykäyttöön, josta aiheutuu alalle merkittäviä lisäkustannuksia

Koronakriisi kiristää jo ennestään niukkaa häntälupakiintiötä

- uusi pakokaasupäästöjä koskeva Euro 6d-ISC-FCM -vaatimus astuu henkilöautoilla voimaan 1.1.2021
- koronakriisin vuoksi uusien autojen myynti on jäämässä noin viidenneksen normaalia pienemmäksi, jolloin
  a) varastoautojen määrä on poikkeuksellisen suuri, sillä korona on leikannut uusien autojen kysyntää
  b) 10 prosentin säännöllä häntälupien määrä jää poikkeuksellisen pieneksi, sillä koronakriisin vuoksi uusien autojen rekisteröinnit ovat jäämässä noin viidenneksen normaalia pienemmäksi
- koronatilanteen takia vanhenemassa olevien vaatimusten mukaisia ajoneuvoja on valmistettu normaalia pidempään ja ne saapuvat Suomeen ennakoitua myöhemmin
  - koronan aiheuttamien poikkeusolosuhteiden aiheuttamat tuotantokatkokset ovat hidastaneet autonvalmistajien siirtymistä uusiin tuotantosarjoihin ja ruuhkauttaneet keväällä uusien autojen tyyppihyväksyntiä
  - alihankintaketjuissa on ollut pitkäkestoisia ongelmia, joten tuotannon käynnistymisestä huolimatta toimituksissa on edelleen kuukausien mittaisia viiveitä

Ajoneuvolakiin ehdotettu muutos

Ehdotamme, että Suomi ottaisi käyttöön vastaavan häntälupien laskentatavan kuin muissa Pohjoismaissa ja sallisi molempien laskentatapojen soveltamisen rinnakkain.

Muutos voitaisiin tehdä ajoneuvolakiin kahdella vaihtoehtoisella tavalla:

1. **Ajoneuvolaista poistetaan 122 §, sillä puiteasetus määrittelee jo nyt sallitut häntälupakäytännöt**. Tämä olisi linjassa ajoneuvolain uudistuksen tavoitteen kannalta, sillä tavoitteena on ollut, että ajoneuvolaissa säädettäisiin vain kansallisista ajoneuvoluokista ja henkilö-, paketti- ja kuorma-autoja koskevasta sääntelyssä sovellettaisiin suoraan EU:n puiteasetusta. Suomi voisi näin sallia vastaavalla tavalla kuin monet muut EU-maat puiteasetuksen mukaisten häntälupakäytäntöjen soveltamisen rinnakkain. Puiteasetuksen edellyttämä kansallinen sääntely voitaisiin tehdä Liikenne- ja viestintäviraston antamalla teknisellä määräyksellä.
2. **Ajoneuvolain 122 §:ään tehdään lisäys, jossa puiteasetuksen mukainen kolmen kuukauden sääntö nostetaan vaihtoehdoksi 10 prosentin säännön rinnalle.**

Liikennevirhemaksujen osoittaminen käyttövastaavalle

- autoille, joilla ei ole omistajana tai haltijana liikenneasioiden rekisteriin merkittyä luonnollista henkilöä, on rekisteritietoihin merkittävä käyttövastaava
- tieliikennelain uudistuksessa kesäkuun alussa otettiin käyttöön ajoneuvokohtaiset liikennevirhemaksut
- käyttövastaava vastaa ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta, ellei hän osoita kuka autoa on kuljettanut tai että auto on ollut varastettu
    - ennen uuden tieliikennelain voimaantuloa rikkeistä määrättiin rikesakkoja ja käytössä oli kaksiportainen menettely
    - rikesakkomääräys osoitettiin käyttövastaavalle vain silloin, jos kaikki rikkomukseen liittyvät seikat huomioon ottaen voitiin pitää selvitettynä, että hän on rikkomuksen tekoaikana kuljettanut autoa
    - muussa tapauksessa käyttövastaavalta tiedusteltiin, kuka kyseistä autoa on silloin kuljettanut
    - käyttövastaava oli vastuussa vain siinä tapauksessa, että hänet tosiasiassa voitiin osoittaa ajoneuvon kuljettajaksi

Liikennevirhemaksujen osoittaminen käyttövastaavalle

- virhemaksujen määrä on lisääntyneen kameravalvonnan ja alentuneen puuttumiskynnyksen myötä huomattavasti kasvanut
- virhemaksujen oikaisuvaatimusten käsittely ruuhkautunut, mikä johtaa virhemaksujen kasaantumiseen
- jo kesän ja alkusyksyn aikana on huomattu lukuisia ongelmatilanteita mm. esittely- ja vuokra-autojen liikennevirhemaksujen kohdentamisessa
- mikäli esimerkiksi esittelyautoa koeajava asiakas syyllistyy ylinopeuteen ja saa ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun, maksu osoitetaan käyttövastaavalle tai käyttövastaavaa koskevan tiedon puuttuessa yrityksen toimitusjohtajalle
- kasautuvista liikennevirhemaksuista aiheutuva haitta käyttövastaavalle on kohtuuton, vaikka oikaisumenettelyllä liikennevirhemaksu voidaankin myöhemmin useimmiten osoittaa oikealle kuljettajalle

Liikennevirhemaksujen osoittaminen käyttövastaavalle

- kohtuuttoman haitan vähentämiseksi ja käyttövastaavien oikeusturvan parantamiseksi ehdotamme, että valiokunta suosittelisi mietinnössään Poliisihallitusta muuttamaan liikennevirhemaksun prosessin takaisin kaksivaiheiseksi niissä tapauksissa, joissa auton omistajana tai haltijana ei ole luonnollinen henkilö, vaan auton kuljettajaa etsitään käyttövastaavan kautta
- kaksivaiheisessa prosessissa käyttövastaavalle lähetettäisiin yrityksen osoitteeseen aluksi tiedustelu auton kuljettajasta rikkomuksen ajankohtana, jonka jälkeen poliisiviranomainen voisi kohdistaa liikennevirhemaksun kuljettajalle
- lisäksi esitämme muutosta ajoneuvolain 90 §:n käyttövastaavaa koskeviin vaatimuksiin
    - autoliikkeiden esittelyautojen, vuokra-autojen ja yhteiskäyttöautojen osalta käyttövastaavaksi on mielekästä nimetä henkilö, jonka on mahdollista nopeasti selvittää, kuka autoa on kuljettanut
    - käyttövastaavalle asetettu ajokorttivaatimus on perusteeton ja se rajaa tarpeettomasti käyttövastaavan nimeämistä tilanteessa, jossa koeajorekisteristä vastaisi ajokortiton työntekijä