26.11.2020

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

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

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

Seuraamuksia koskeva sääntely

Seuraamusmaksu

Oikeusministeriö huomauttaa, että EU-asetukseen mahdollisesti perustumattomille seuraamusmaksuille on esitettävä perusoikeusrajoituksen hyväksyttävyysvaatimuksen mukaisesti painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste.

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että EU-asetukseen perustumattomilla seuraamusmaksusäännöksillä on samat perusteet kuin EU-asetuksiin perustuvilla: ajoneuvojen teknisen vaatimustenmukaisuuden valvonnan ja markkinavalvonnan tehostaminen ja sitä kautta liikenneturvallisuuden parantaminen ja viimekädessä tienkäyttäjien oikeus elämään. Ei ole perusteltua, että valvontaviranomaisella on käytössään eri sanktiot siitä riippuen, perustuuko ajoneuvoluokkaa koskeva sääntely EU-lainsäädäntöön vai kansalliseen lainsäädäntöön. Liikenne- ja viestintäministeriö siten katsoo, että myös EU-asetukseen perustumattomille seuraamusmaksusäännöksille on painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste.

Oikeusministeriö huomauttaa lisäksi, etteivät ajoneuvolakiehdotuksen 189 §:n 1 ja 2 kohta, 190 §:n 1 ja 2 kohta ja 191 §:n 1 kohta ole täysin asianmukaisia perustuslakivaliokunnan edellyttämän sääntelyn täsmällisyyden ja ennakoitavuuden kannalta. Oikeusministeriön mukaan mainittuja lainkohtia olisi syytä tarkentaa, jos se on EU-lainsäädännön näkökulmasta mahdollista.

> Liikenne- ja viestintäministeriö pitää oikeusministeriön huomioita asiallisina. Ajoneuvolakiehdotuksen 189 §:n 1 ja 2 kohta sekä 190 §:n 1 ja 2 kohta sisältävät kuitenkin sellaiset teonkuvaukset, jotka EU-lainsäädäntö nimenomaisesti velvoittaa jäsenvaltiot sanktioimaan kansallisessa lainsäädännössään (Asetus (EU) 2018/858 84(2)(a) artikla, asetus (EU) 168/2013 76(2)(a) artikla, asetus (EU) 167/2013 72(2)(a) artikla). Mainittujen artikloiden mukaan seuraamuksia on voitava määrätä talouden toimijoille ja tutkimuslaitoksille väärien tietojen antamisesta hyväksyntämenettelyjen tai korjaavien tai rajoittavien toimenpiteiden / takaisinkutsujen yhteydessä. Tätä tarkemmin sanktioitavia rikkomuksia ei ole asetuksissa täsmennetty. Kansallisen liikkumavaran puitteissa teonkuvauksia on edelleen tarkennettu lisäämällä niihin viittauksia EU-asetusten artikloihin. Laajempi täsmentäminen ja ennakoitavuuden lisääminen ei kuitenkaan suoraan sovellettavan EU-lainsäädännön sisällöstä johtuen ole mahdollista.

Ajoneuvolakiehdotuksen 191 §:n 1 kohta sisältää kansalliseen sääntelyyn perustuvan teonkuvauksen. Sisällöllisesti lainkohta vastaa edellä mainittuja 189 §:n 1 ja 2 kohdan sekä 190 §:n 1 ja 2 kohdan teonkuvauksia, jotka koskevat väärien tietojen antamista erilaisten menettelyjen yhteydessä. Ehdotuksen 189 ja 190 § koskevat talouden toimijan ja tutkimuslaitoksen rikkomuksia, ja 191 §:ssä on puolestaan kysymys hyväksytyn asiantuntijan rikkomuksista. On perusteltua, että valvontaviranomaisella on käytössään samat valvontakeinot ja sanktiot siitä riippumatta, perustuuko menettelyjä ja tietojen antamista koskeva sääntely kansalliseen vai suoraan sovellettavaan EU-lainsäädäntöön. Näin ollen liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät huomiot aiheuta muutoksia esitykseen.

Sisäministeriö esittää, että myös ajoneuvojen käyttäjien toteuttamista päästömanipulaatioista tulisi voida määrätä seuraamusmaksu. *Liikenneturva* puolestaan esittää, että seuraamusmaksusääntelyn toimivuutta seurantaan ja harkitaan sääntelyn ulottamista päästömanipulaatioihin sekä ajopiirtureiden ja nopeudenrajoittimien manipulaatioihin.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on 26.5.2020 päätetty ajoneuvolain muutoksia koskevan uuden säädöshankkeen valmistelun aloittamisesta (LVM011:00/2020). Päätöksen mukaan hankkeessa on muun ohella tarkoitus selvittää mahdollisuudet tehostaa ajoneuvojen käyttäjien toteuttamien päästömanipulaatioiden valvontaa ja sanktiointia. Nyt käsillä olevassa esityksessä seuraamusmaksun piiriin kuuluu jo ajoneuvojen valmistajien toteuttamia päästömanipulaatioita. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö seuraa yleisemminkin seuraamusmaksusääntelyn toimivuutta valvonnasta saatavien kokemusten perusteella. Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät siten aiheuta muutoksia tähän esitykseen.

Syyttäjälaitos ja *Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto YKL ry* esittävät lisäksi huomioita seuraamusmaksun suuruudesta. Mainitut tahot eivät ole vakuuttuneita seuraamusmaksun suuruuden riittävyydestä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksen valmistelun aikana seuraamusmaksun ehdotetun suuruuden on arvioitu olevan riittävä tavanomaisen valvonnan kannalta. Seuraamusmaksusääntelyn toimivuutta tullaan kuitenkin seuraamaan valvonnasta saatavien kokemusten perusteella. Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät siten aiheuta muutoksia tähän esitykseen.

Myös *Poliisihallituksella* on teknisiä ja kielellisiä huomioita seuraamusmaksua koskeviin 192 ja 193 §:ään.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Poliisihallituksen ehdotusta perusteltuna lakiteknisenä korjauksena ehdotetun 192 §:n osalta. Ministeriö ehdottaa, että pykälä kuuluisi seuraavasti:

~~*Se voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, joka tahallaan tai huolimattomuudesta suorittaa 180 §:ssä tarkoitettuja asennus- ja korjaustöitä ilman mainitussa pykälässä tarkoitettua lupaa tai vastoin 185 §:ssä säädettyä rajoitusta.*~~ *Se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta suorittaa 180 §:ssä tarkoitettuja asennus- ja korjaustöitä ilman mainitussa pykälässä tarkoitettua lupaa tai vastoin 185 §:ssä säädettyjä rajoitusta, voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu.*

Ehdotetun 193 §:n osalta liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotettu sanamuoto vastaa lainsäädännössä omaksuttua vakiintunutta käytäntöä sekä

seuraamusmaksun suuruutta että sen vanhentumista koskevan säännöksen osalta. Poliisihallituksen huomio ei ministeriön näkemyksen mukaan siten aiheuta muutoksia esitykseen.

Liikennevirhemaksu

Poliisihallitus ehdottaa liikennevirhemaksua koskevan ajoneuvolakiehdotuksen 195 §:n 2 momentin muuttamista siten, että liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä myös silloin, jos moottorittoman ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevia säännöksiä rikotaan. Hallituksen esityksen mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä vain silloin, kun kyse on moottorikäyttöisestä ajoneuvosta. Poliisihallituksen mukaan sanktioinnin ulottaminen polkupyöriin ja kevyisiin sähköajoneuvoihin olisi keskeistä liikenneturvallisuuden kannalta. Myös *Liikenneturva* esittää lausunnossaan vastaavan kannanoton.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotus merkitsisi merkittävää muutosta nykytilaan. Ajoneuvolakiehdotukseen sisältyvät liikennevirhemaksua koskevat säännökset vastaavat sisällöltään nykyistä tieliikennelain uudistamisen yhteydessä muutettua lainsäädäntöä, joka on tullut voimaan 1.6.2020. Kysymyksessä oleva ehdotus ei ole sisältynyt hallituksen esitykseen, joten sen vaikutuksia ei ole valmistelussa voitu arvioida. Ministeriön näkemyksen mukaan liikennevirhemaksusääntelyn toimivuudesta ja vaikutuksista on saatava lisää kokemuksia ennen kuin sääntelyn soveltamisalaan tehdään uusia merkittäviä muutoksia. Ehdotukset eivät siten aiheuta muutoksia esitykseen.

Poliisihallitus ehdottaa lisäksi ajoneuvolakiehdotuksen 195 §:n otsikon (Liikennevirhemaksu) muuttamista muotoon Ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Poliisihallituksen ehdotusta kannatettavana, sillä kyse on lakiteknisestä ja selkeyttävästä muutoksesta. Ministeriö ehdottaa, että ajoneuvolakiehdotuksen 195 §:n otsikko kuuluisi seuraavasti:

~~*Liikennevirhemaksu*~~ ***Ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu***

YKL huomauttaa liikennevirhemaksun suuruuden olevan pieni rikkomuksilla tavoiteltaviin taloudellisiin hyötyihin nähden.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ajoneuvolakiehdotukseen sisältyvät liikennevirhemaksua koskevat säännökset vastaavat nykyistä lainsäädäntöä, joka on tullut voimaan 1.6.2020. Liikennevirhemaksujen suuruuksiin ei ole tässä esityksessä ehdotettu muutoksia eikä esityksen valmistelussa ole siten arvioitu sitä, millaisia vaikutuksia liikennevirhemaksujen korottamisella olisi. Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin seuraa liikennevirhemaksusääntelyn toimivuutta. Huomio ei siten aiheuta muutoksia esitykseen.

Muut huomiot

Oikeusministeriö ehdottaa ajoneuvorikkomusta koskevan ajoneuvolakiehdotuksen 194 §:n täsmentämistä rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla. Mainitun säännöksen johdantolauseen viittausta lakiehdotuksen 12 §:ään ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että se yksilöi vastuutahon entistä paremmin.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää oikeusministeriön ehdotusta perusteltuna lakiteknisenä selkeytyksenä. Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa, että ajoneuvolakiehdotuksen 194 §:n 1 momentin johdantokappale kuuluisi seuraavasti:

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

Poliisihallitus huomauttaa, että ajoneuvoverolain mukaista lisäveroa ja liikennevirhemaksua koskeva ne bis in idem –säännös tulisi siirtää ajoneuvolakiehdotuksen 194 §:stä (ajoneuvorikkomus) 195 §:ään (liikennevirhemaksu). Säännökseen tulisi myös lisätä velvollisuus ilmoittaa asiasta Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Poliisihallituksen ehdotusta kannatettavana lakiteknisenä selkeytyksenä. Ministeriö ehdottaa, että ajoneuvolakiehdotuksen 195 §:ään lisätään uusi 6 momentti seuraavasti:

Ajoneuvorikkomuksesta jätetään liikennevirhemaksu määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ministeriö ehdottaa lisäksi, että ajoneuvolakiehdotuksen 194 §:n 2 momentti kuuluisi seuraavasti:

Ajoneuvorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä ~~sekä liikennevirhemaksu määräämättä~~, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Poliisihallitus ehdottaa lisäksi ajoneuvolakiehdotuksen toimenpiteistä luopumista koskevan 197 §:n muuttamista siten, että huomautus annettaisiin rikkomuksesta epäillylle eikä rikkomukseen syyllistyneelle. Muutos vastaisi esitutkintalain terminologiaa ja perustuslain syyttömyysolettamasääntelyä.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Poliisihallituksen ehdotusta kannatettavana lakiteknisenä muutoksena. Ministeriö ehdottaa ajoneuvolakiehdotuksen 197 §:n 2 momentin muuttamista seuraavasti:

*Jos rikkomus ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään, voi poliisimies, tullimies tai rajavartiomies muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa ~~rikkomukseen syyllistyneelle~~ **rikkomuksesta epäillylle** huomautuksen.*

Käyttövastaavaa koskeva sääntely

A-Katsastus Group Oy
A-katsastus kiinnittää huomiota ajoneuvolakiehdotuksen 152 §:ään (määräaikaiskatsastuksen sisältö), jonka mukaan määräaikaiskatsastuksessa tarkastetaan, että ajoneuvosta rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein. Säännöksen perusteluissa on täsmennetty, että tarkastettaviin tietoihin sisältyy myös rekisteriin merkitty tieto käyttövastaavasta. A-katsastus kuitenkin huomauttaa, että Kyseinen tieto ei sisälly katsastusyritysten ja Liikenne- ja viestintäviraston välisten tietojärjestelmien rajapintaan, joten käyttövastaavatiedon tarkastaminen nykyisillä menettelyillä ei ole katsastuksessa

mahdollista. A-katsastuksen mukaan on lisäksi huomioitava, ettei käyttövastaavatiedon puutetta ole merkittynä arvosteluperustemääräykseen, joten mahdollinen puute ei johtaisi katsastuksessa minkäänlaisiin toimenpiteisiin.

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että A-katsastuksen huomiot koskevat esityksen perusteluja ja Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmiä.
>
> Ajoneuvolakiehdotuksen 90 §:n mukaan autolla on oltava rekisteriin merkitty käyttövastaava, jos sen omistajaksi tai haltijaksi ei ole rekisteröity luonnollista henkilöä.
>
> Ajoneuvolakiehdotuksen 83 §:n mukaan käyttövastaava on velvollinen tekemään käyttövastaavaa koskevan tiedon lisäämistä, vaihtamista ja poistoa koskevan rekisteri-ilmoituksen.
>
> Ajoneuvolakiehdotuksen 152 § edellyttää ajoneuvosta rekisteriin merkittävien tietojen tarkastamista katsastuksessa, ja ajoneuvosta rekisteriin merkittäviin tietoihin kuuluu myös käyttövastaavatieto.
>
> Ministeriö seuraa käyttövastaavasääntelyn toimivuutta ja vaikutuksia. Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät näin ollen aiheuta muutoksia esitykseen.

Autoalan keskusliitto (AK) ja Autotuojat ja –teollisuus (AT) huomauttavat yhteisessä lausunnossaan käyttövastaavalle kohdennettuja liikennevirhemaksuja koskevan menettelyn ongelmallisuudesta. Automaattisessa liikenteenvalvonnassa määrättyjen liikennevirhemaksujen suuri määrä ja postin kulun viivästyminen ovat aiheuttaneet tilanteita, joissa käyttövastaavalle tai toimitusjohtajalle saapuvan liikennevirhemaksun eräpäivä ja oikaisuvaatimuksen määräpäivä ovat jo umpeutuneet tai aikaa oikaisun tekemiseen on jäänyt niukasti. Myös oikaisujen käsittelyjärjestelmä on ruuhkautunut ja oikaisuvaatimusten käsittelyyn on voinut kulua kuukausia. Tämän vuoksi erityisesti suurissa yrityksissä käyttövastaaville on voinut kertyä kymmenittäin liikennevirhemaksuja, joiden oikaisuvaatimuksia ei ole vielä ehditty käsitellä. Kasautuneet liikennevirhemaksut on voitu tulkita henkilökohtaisiksi rikkomuksiksi, jotka johtavat pahimmillaan ajokieltoon. AK ja AT esittävät, että liikennevirhemaksumenettely tulisi muuttaa kaksivaiheiseksi niissä tapauksissa, joissa ajoneuvon omistaja tai haltija ei ole luonnollinen henkilö. Kaksivaiheisessa prosessissa käyttövastaavalle lähetettäisiin yrityksen osoitteeseen aluksi tiedustelu auton kuljettajasta rikkomuksen ajankohtana, jonka jälkeen poliisiviranomainen voisi kohdistaa liikennevirhemaksun kuljettajalle.

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että AK:n ja AT:n huomiot koskevat tieliikennelain säännöksiä liikennevirhemaksua koskevasta menettelystä. Näitä säännöksiä ei ole sisältynyt kysymyksessä olevaan hallituksen esitykseen. Tieliikennelain liikennevirhemaksua koskeva sääntely on tullut voimaan vasta 1.6.2020. Sääntelyn soveltamisesta ei ole vielä saatu paljon kokemuksia, mutta liikenne- ja viestintäministeriö seuraa sääntelyn vaikutuksia. Ehdotus ei siten aiheuta muutoksia tähän esitykseen.

Lisäksi *AK ja AT* esittävät, että ajoneuvolakiehdotuksen 90 §:ää (käyttövastaava) tulisi muuttaa siten, että käyttövastaavalle asetettu ajokorttivaatimus poistettaisiin. AK:n ja AT:n mukaan vaatimus rajaa tarpeettomasti käyttövastaavan nimeämistä tilanteessa, jossa koeajorekisteristä vastaisi ajokortiton työntekijä.

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksessä ehdotettu käyttövastaavasääntely vastaa voimassa olevaa lainsäädäntöä. AK:n ja AT:n ehdotus ei ole sisältynyt hallituksen esitykseen, joten sen vaikutuksia ei ole voitu arvioida osana

tätä esitystä. Asiallisesti kyse olisi merkittävästä muutoksesta, jonka vaikutuksia olisi arvioitava laajemmin osana käyttövastaavasääntelyn kokonaisuutta ennen sen mahdollista toteuttamista. Ehdotus ei ministeriön näkemyksen mukaan näin ollen aiheuta muutoksia tähän esitykseen.

Muut lausunnoissa esitetyt huomiot

Autoalan keskusliitto & Autotuojat ja –teollisuus (AK & AT)
AK ja AT esittävät, että ajoneuvolakiehdotuksen 122 §:ää (sarjan viimeiset ajoneuvot) muutettaisiin siten, että siinä sallittaisiin sarjan viimeisille ajoneuvoille lukumäärällisen 10 prosentin kiintiön ohella aikarajallinen kolmen kuukauden kiintiö. Maahantuojan tulisi itse voida valita, kumpaa kiintiötä se soveltaa. Vaihtoehtoisesti kiintiöitä koskeva sääntely voitaisiin poistaa ajoneuvolaista ja siirtää määräystasolle Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetulla määräyksenantovaltuudella. Muutos olisi AK:n ja AT:n mukaan tarpeen sen vuoksi, että ajoneuvojen teknisten vaatimusten muutokset ovat nopeita eikä nykyinen yhden kiintiön malli riitä maahantuojille tilauskannassa ja varastossa olevien autojen saattamiseksi markkinoille. Lisäksi muutos olisi tämänhetkisen koronavirusepidemian vuoksi erityisen tarpeellinen, koska epidemia on aiheuttanut vaikeasti ennakoitavissa olevia muutoksia sekä autojen kysyntään että tuotantoon. Koko vuoden 2020 myynti on supistunut noin viidenneksellä.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy AK:n ja AT:n näkemykseen siitä, että koronavirusepidemia on aiheuttanut suuria haasteita autokaupalle Suomessa. Tilanteesta johtuen AK:n ja AT:n ehdotusta kolmen kuukauden aikarajallisen kiintiön sallimisesta sarjan viimeisille ajoneuvoille nykyisen lukumäärällisen kiintiön ohella voidaan pitää kohtuullisena ja perusteltuna.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää keskeisenä, että myös aikarajallisen kiintiön noudattamista voidaan valvoa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi valvoa kiintiötä joko vaatimustenmukaisuustodistukselle merkittävän ajoneuvon valmistumispäivämäärän avulla tai pyytämällä hakemuksen tekijältä tiedot ajoneuvon valmistumispäivämäärästä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen (EU) 2018/858 49 artiklan nojalla. Valvonta voitaisiin siten järjestää riittävällä tarkkuudella.

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa näin ollen, että sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevan ajoneuvolakiehdotuksen 122 §:n 3 momentti kuuluisi seuraavasti:

~~*Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisesti poikkeuksen M-, N- ja O-luokan ajoneuvon rakennetta ja varusteita koskevista vaatimuksista enintään 10 prosentille edellisenä kalenterivuonna tai edellisen 12 kuukauden aikana Suomessa käyttöön otetuista M1-luokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista ja enintään 30 prosentille kuhunkin muuhun ajoneuvoluokkaan kuuluvista saman valmistajan valmistamista ajoneuvoista pyöristettynä ylöspäin lähimpään kokonaislukuun. Vaihtoehtoisesti poikkeus voidaan myöntää enintään 100:lle saman valmistajan samaan ajoneuvoluokkaan valmistamalle M-, N- ja O-luokan ajoneuvolle.*~~ ***Liikenne- ja viestintävirasto myöntää autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 49 artiklassa tarkoitetun sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevan poikkeuksen M-, N- ja O-luokan ajoneuvon teknisistä vaatimuksista valmistajan hakemuksesta joko autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen liitteen V B kohdan 1 kohdassa tai vaihtoehtoisesti 2 kohdassa tarkoitetun enimmäismäärän mukaisesti.***

AK ja AT ehdottavat muistiossaan myös muita vaihtoehtoja autoalan tukemiseksi koronavirusepidemian aikana. Näitä ovat sarjan viimeisten ajoneuvojen kiintiöiden suurentaminen poikkeustilanteessa sekä matkalla olevien autojen poikkeustulkinta.

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa AK:n ja AT:n muista esityksistä, että autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus (EU) 2018/858 ei mahdollista niistä kumpaakaan. Asetuksen sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevat säännökset ovat suoraan sovellettavaa oikeutta jäsenvaltioissa, eikä asetus jätä jäsenvaltioille muuta liikkumavaraa kuin kiintiön kansallisen valinnan (lukumäärällinen kiintiö, aikarajallinen kiintiö). Kiintiöiden suuruudet ja matkalla olevien autojen määritelmä tulevat suoraan EU-lainsäädännöstä, joten ministeriön näkemyksen mukaan ehdotuksia ei ole mahdollista toteuttaa.

Liikenneturva
Liikenneturva huomauttaa tiettyjen ajoneuvojen massoja koskevien käsitteiden epäselvyydestä. Ehdotetussa ajoneuvolaissa ei enää käytetä käsitettä luokittelumassa, koska ajoneuvojen luokitusta koskeva sääntely sisältyy jatkossa EU-asetuksiin. Kuitenkin tieliikennelaissa tätä käsitettä käytetään edelleen, eikä sille ole enää määritelmää, kun määritelmä poistuu ajoneuvolaista. Eri EU-säädöksissä (puiteasetukset, mitta- ja massa-asetus ja ajokorttidirektiivi) käytetyt massamääritelmät ovat myös keskenään ristiriitaisia, mikä on aiheuttanut epäselvyyksiä O_1-perävaunujen ajokorttivaatimuksissa. Liikenneturva ehdottaa, että eduskunta lisäisi lausuman, että valtioneuvoston tulisi ryhtyä toimenpiteisiin ajoneuvojen luokittelua koskevan termistön selkeyttämiseksi ja ajokorttivaatimusten yhtäläiseksi soveltamiseksi O_1-luokan perävaunujen osalta.

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ajoneuvolaissa ei ole enää perusteltua säätää ajoneuvojen luokituksessa käytettävistä massakäsitteistä, sillä sääntely sisältyy suoraan sovellettavaan EU-lainsäädäntöön. Ajoneuvolaissa ei myöskään ole tarkoituksenmukaista määritellä luokittelumassaa, koska sitä käsitettä ei ehdotuksen mukaan enää käytetä ajoneuvolaissa.
>
> Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa lisäksi, että ajokorttidirektiivin massoja ja ajoneuvoluokkia koskevat määritelmät ovat osittain ristiriidassa muiden EU-säädösten kanssa. EU-lainsäädännön ristiriitaisuuksia ei ole mahdollista korjata kansallisessa lainsäädännössä. Mahdollisiin ristiriitaisuuksiin tulee vaikuttaa ensisijaisesti vaikuttamalla EU-lainsäädännön sisältöön. Ministeriön näkemys siten on, että huomioilla ei ole vaikutusta esitykseen.

Poliisihallitus
Poliisihallitus huomauttaa, että esitykseen ei sisälly ajopiirturiasetuksen (EU) 165/2014 38 artiklan edellyttämiä säännöksiä asetusta valvovien tarkastajien toimivaltuuksista.

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ajopiirturiasetukseen liittyvistä seuraamuksista ja toimivaltuuksista on säädetty pääasiassa liikenteen palveluista annetussa laissa. Liikenteen palveluista annetun lain 192 §:n 2 momentin mukaan Poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomaiset toimivat ajopiirturiasetuksessa tarkoitettuina valvontaviranomaisina. Nyt kysymyksessä olevan esityksen sisältö vastaa ajopiirtureiden osalta sisällöllisesti voimassa olevaa lainsäädäntöä. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei huomio aiheuta muutoksia esitykseen.

Poliisihallitus huomauttaa, että ajoneuvolakiehdotuksen 1 §:n 5 momenttiin (yksinomaan yleiseltä tieltä eristetyillä alueilla käytettävät ajoneuvot) ei ole sisällytetty säännöstä siitä, että tekninen tienvarsitarkastus voidaan suorittaa tällaiselle ajoneuvolle.

Teknisiä tienvarsitarkastuksia koskeva sääntely perustuu niitä koskevaan direktiiviin 2014/47/EU. Direktiivin kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset sisältyvät ajoneuvolakiehdotuksen 7 lukuun. Ehdotettu sääntely vastaa sisällöllisesti voimassa olevaa sääntelyä. Poliisihallituksen ehdotus ei ole sisältynyt nyt kysymyksessä olevaan hallituksen esitykseen, joten sen vaikutuksia ei ole voitu arvioida osana valmistelua. Ajoneuvolain soveltamisalan muuttaminen on sellainen asiakokonaisuus, jolla voi olla merkittäviä vaikutuksia lain käytännön soveltamiselle. Tällaisia muutoksia ei tule toteuttaa ilman riittäviä vaikutusarvioita. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan huomio ei siten aiheuta muutoksia esitykseen.

Poliisihallitus esittää, että ajoneuvolakiehdotuksen 28 §:ää (muut moottorittomat ajoneuvot) tulisi täsmentää siten, että siinä säädettäisiin, että polkupyörän tulisi olla vähintään kaksipyöräinen. Tällä hetkellä kaksipyöräisyysvaatimus ilmenee ainoastaan esityksen perusteluista.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Poliisihallituksen ehdotusta perusteltuna lakiteknisenä selkeytyksenä. Ministeriö ehdottaa ajoneuvolakiehdotuksen 28 §:n 1 momentin selkeyttämistä seuraavasti:

*Polkupyörällä tarkoitetaan yhden tai useamman henkilön tai tavaran kuljettamiseen valmistettu polkimin tai käsikammin varustettua ja täysin tai pääosin lihasvoimalla käytettävää **vähintään kaksipyöräistä** ajoneuvoa. Polkupyörä voi myös olla varustettu sellaisilla yhteenlasketulta jatkuvalta nimellisteholtaan enintään 250 watin tehoisilla sähkömoottoreilla, jotka toimivat vain poljettaessa ja kytkeytyvät toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa (sähköavusteinen polkupyörä). Sähkömoottorit voivat kuitenkin toimia polkematta, jos nopeus on enintään kuusi kilometriä tunnissa.*

Poliisihallitus esittää, että ajoneuvolakiehdotuksen 68 §:n 5 momenttiin (vaatimustenmukaisuuden valvonnan suorittajan toimivaltuudet) tulisi lisätä viittaus poliisilain 9 luvun 1 §:ään, jossa säädetään oikeudesta saada poliisilta virka-apua valvontatehtävään.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Poliisihallituksen ehdotusta kannatettavana lakiteknisenä muutoksena. Ministeriö ehdottaa ajoneuvolakiehdotuksen 68 §:n 5 momentin muuttamista seuraavasti:

*Hyväksyntäviranomaisella on oikeus saada sille 1 ja 2 momentissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi virka-apua poliisilta. **Virka-apuun sovelletaan, mitä poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä säädetään.***

Poliisihallitus huomauttaa, että ajoneuvolakiehdotuksen 159 § (oikeus käyttää määräaikaiskatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa) on ristiriidassa ehdotetun 4 §:n kanssa, jossa säädetään viallisen ja puutteellisen ajoneuvon käyttökiellosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ajoneuvolakiehdotuksen 4 ja 159 § vastaavat voimassa olevaa sääntelyä. Esityksen 159 § perustuu katsastusdirektiiviin, jonka 9 artiklan mukaan katsastus on katsottava hylätyksi, jos puutteet ovat vakavia. Jäsenvaltion tai toimivaltaisen viranomaisen on päätettävä aikavälistä, jolloin kyseistä ajoneuvoa voidaan käyttää ennen kuin se on katsastettava uudelleen. Uusi katsastus on tehtävä jäsenvaltion tai toimivaltaisen viranomaisen määrittämässä määräajassa, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluessa alkuperäisestä katsastuksesta.

Ehdotetussa 159 §:ssä on kyse tarkentavasta poikkeuksesta 4 §:ssä säädettyyn kategoriseen käyttökieltoon. Ehdotettu 159 § on tarpeen sen vuoksi, että laissa on säädettävä aikarajoista, joiden puitteissa määräaikaiskatsastuksessa hylätty ajoneuvo on korjattava, koska korjausta ei normaalisti ole mahdollista suorittaa samalla hetkellä määräaikaiskatsastuksessa hylkäämisen kanssa. Lisäksi on säädettävä menettelyistä, joiden mukaan määräaikaiskatsastuksessa hylätty ja ajokiellossa oleva ajoneuvo voidaan kuljettaa korjattavaksi. Liikenne- ja viestintäministeriö näin ollen katsoo, ettei huomio aiheuta muutoksia esitykseen.

Puolustusministeriö
Puolustusministeriö toteaa lausunnossaan, että ajoneuvolain systematiikka muuttuu nyt käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä siinä määrin, ettei ajoneuvolakiehdotuksessa puolustusministeriön asetuksenantovaltuus ole enää mahdollinen lakiteknisesti. Puolustusministeriö katsoo, että sotilasajoneuvoista olisi säädettävä omassa laissaan. Puolustusministeriö siten esittää, että ajoneuvolakiehdotuksesta poistettaisiin 2 § 43 kohta sotilasajoneuvon määritelmä sekä 203 § sotilasajoneuvoja koskevat poikkeukset, 204 § sotilasajoneuvorekisteri ja 205 § toisen valtion sotilasajoneuvot. Lisäksi puolustusministeriö toivoo, että valiokunta toteaisi mietinnössään, että puolustusministeriön olisi aloitettava sotilasajoneuvoja koskevan lainsäädännön valmistelu mahdollisimman pian yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää puolustusministeriön ehdotuksia kannatettavina. Sotilasajoneuvosääntelyn kokoaminen omaan lainsäädäntöönsä tekisi sotilasajoneuvosääntelystä lakiteknisesti nykyistä selkeämmän kokonaisuuden. Liikenne- ja viestintäministeriö näin ollen ehdottaa, että ajoneuvolakiehdotuksesta poistettaisiin sotilasajoneuvoja koskevat 2 § 43 kohta sekä 203–205 §. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö pitää erittäin tärkeänä, että puolustusministeriö aloittaisi sotilasajoneuvolainsäädännön valmistelun yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kanssa mahdollisimman pian.

Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry
SKAL esittää, että ajoneuvoluokituksen alaluokkien määritelmät tulisi sisällyttää ajoneuvolakiin, jotta ne olisivat helposti löydettävissä myös kansallisesta laista.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kansalliseen lainsäädäntöön ei tule sisällyttää suoraan sovellettavien EU-asetusten kanssa päällekkäistä sääntelyä. Alaluokkien määritelmiä ei ole perusteltua sisällyttää ajoneuvolakiin, koska ne sisältyvät EU-asetuksiin. Ministeriön mukaan ehdotus ei siten aiheuta muutoksia esitykseen.

SKAL huomauttaa ajoneuvolakiehdotuksen 13 §:n 2 momentin 9 kohdan (ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet) säännöksestä, jossa säädetään pakolliseksi tarpeelliset laitteet ja rakenteet kevyiden ajoneuvojen suojaamiseksi törmäystilanteessa. Vaatimus koskisi kaikissa M-, N- ja O-luokan ajoneuvoissa vaadittua alleajosuojaa takana, N- ja O-luokan ajoneuvoissa vaadittua sivusuojaa sekä N-luokan ajoneuvoissa vaadittua alleajosuojaa edessä.

SKAL pitää tarpeettomana ja haitallisena alleajosuojavaatimusta sellaisille puutavara-autoille, jotka on varustettu nosturilla ja joilla haetaan puita metsästä asti. Puutavara-autoja käytetään pääasiassa sellaisilla alueilla ja olosuhteissa, missä ei ole kevyttä liikennettä. Näitä autoja käytetään SKAL:n mukaan varsinkin talvella sellaisissa olosuhteissa, että sivusuojat eivät pysy ehjinä eikä paikoillaan ja tällöin ne ovat jopa turvallisuusriski.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ajoneuvolakiehdotuksessa ei säädetä siitä, missä ajoneuvoissa tulee olla sivu- tai alleajosuojat. Ajoneuvolain ehdotetun 13 §:n 2

momentin 9 kohdan mukaan liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on kuitenkin oltava vähintään tarpeelliset laitteet ja rakenteet kevyiden ajoneuvojen kuljettajien ja matkustajien suojaamiseksi törmäystilanteessa. Tavarankuljetusajoneuvojen osalta sivu- ja alleajosuojavaatimukset perustuvat autojen ja niiden perävaunujen puiteasetukseen (EU) 2018/858 ja E-sääntöihin[1].

Puutavara-autot ja -perävaunut ovat pääsääntöisesti yksittäishyväksyttäviä ajoneuvoja. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 42 ja 45 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat yksittäishyväksynnässä ja ajoneuvojen piensarjatyyppihyväksynnässä päättää vapauttaa ajoneuvon tai ajoneuvotyypin yhden tai useamman puiteasetuksen vaatimuksen tai sen liitteessä II luetelluissa säädöksissä vahvistetun yhden tai useamman vaatimuksen noudattamisesta, jos jäsenvaltiot ovat vahvistaneet asiaankuuluvat vaihtoehtoiset vaatimukset.

Lähtökohtana siten on, että myös yksittäishyväksyttävät ajoneuvot ja kansallisessa piensarjatyyppihyväksynnässä hyväksyttävät ajoneuvotyypit vastaavat ympäristö- ja liikenneturvallisuusominaisuuksiltaan EU-tyyppihyväksyntää koskevia vaatimuksia. Näistä voidaan kuitenkin ajoneuvolakiehdotuksen 58 ja 80 § nojalla määrätä puiteasetuksessa tarkoitettuja poikkeuksia yksittäishyväksynnässä ja piensarjatyyppihyväksynnässä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Ministeriö katsoo, että ehdotus ei aiheuta muutoksia esitykseen, mutta mahdolliset puutavara-autojen erityistarpeet voidaan Liikenne- ja viestintäviraston harkinnan mukaan ottaa huomioon määräyksessä.

SKAL esittää lisäksi, että ajoneuvolakiehdotuksen 13 §:n 7 momentin Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettu määräyksenantovaltuus tulisi muuttaa velvoittavaan muotoon harkinnanvaraisen muodon sijaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää SKAL:n ehdotusta perusteltuna lakiteknisenä selkeytyksenä. Ministeriö ehdottaa, että ajoneuvolakiehdotuksen 13 §:n 7 momentin johdantokappale muutetaan seuraavasti:

Liikenne- ja viestintävirasto ~~voi~~ antaa tarkemmat määräykset:

SKAL huomauttaa erikoiskuljetusajoneuvoja koskevan ajoneuvolakiehdotuksen 38 §:n osalta, että hallituksen esityksen perusteluista on poistettu maininta siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto tekisi katsastajille ja yksittäishyväksyjille tukimateriaalia erikoiskuljetusajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden varmistamiseksi katsastuksessa ja yksittäishyväksynnässä. SKAL:n mukaan laissa tulisi säätää Liikenne- ja viestintävirastolle tällainen velvoite laatia tukimateriaalia.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä tukimateriaalin laatimista sellaisena kysymyksenä, josta tulee säätää lailla. Liikenne- ja viestintävirasto voi ajoneuvolainsäädäntöä valvovana viranomaisena laatia tukimateriaalia, kuten ohjeistusta, myös harkintansa mukaan ilman laissa säädettyä velvoitetta.

SKAL esittää myös, että kotimaanliikenteessä rekisteröintitodistuksen I osa tulisi pitää kuorma-autoissa ja niiden perävaunuissa mukana ajon akana (ajoneuvolakiehdotus 96 § 5 mom.;

[1] Genevessä 20 päivänä maaliskuuta 1958 tehtyyn moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevaan sopimukseen (SopS 70/1976) liitetyt säännöt.

rekisteröintitodistus). Sekä kuljettajan että liikenteen valvojan on vaikea selvittää sallittuja massoja sekä kääntyvyys- ja varustevaatimuksia ilman mukana pidettävää rekisteröintitodistusta.

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ajoneuvolakiehdotuksen sääntely vastaa näiltä osin voimassa olevaa lainsäädäntöä. Koska SKAL:n ehdotus ei ole sisältynyt hallituksen esitykseen, sen vaikutuksia ei ole voitu arvioida valmistelun aikana. Velvoite pitää rekisteröintitodistuksen I osa mukana ajoneuvossa ajon aikana on poistettu ajoneuvolain muutoksella (176/2015) sen vuoksi, että paperisen todistuksen mukana pitämiselle ei ole enää tarvetta, koska vastaavat tiedot ovat saatavissa sähköisistä rekistereistä. Ministeriön näkemyksen mukaan ehdotus ei näin ollen aiheuta muutoksia esitykseen.

Lisäksi SKAL katsoo, että ajoneuvolakiehdotuksen 149 §:n säännös traktoreiden määräaikaiskatsastusvelvollisuudesta on EU-oikeuden vastainen ja kilpailua vääristävä. SKAL:n arvion mukaan yli 2000 traktoria on sellaisia, jotka on hankittu käytettäväksi tavaraliikenteessä pääosin yleisillä teillä nopeuksilla 40–60 km/h. Suomen lainsäädännön mukaan näitä ei tarvitse määräaikaiskatsastaa siitä huolimatta, että katsastusdirektiivi mahdollistaa katsastusvelvollisuudesta poikkeamisen vain silloin, kun kyse on maa-, puutarha- tai metsätaloudessa, maanviljelyssä taikka kalataloudessa käytettävistä ajoneuvoista, joita käytetään vain asianomaisen jäsenvaltion alueella ja pääasiassa tällaisessa tuotannossa olevilla maa-aloilla, myös maa- tai metsätalouskäytössä olevilla teillä taikka pelloilla.

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että traktoreiden määräaikaiskatsastusvelvollisuutta on arvioitu katsastuslainsäädännön uudistamisen yhteydessä vuonna 2017, jolloin katsastusdirektiivi (2014/45/EU) implementointiin Suomessa. Nyt kysymyksessä olevassa hallituksen esityksessä ei ole uudelleen arvioitu katsastusdirektiivin implementointia. Komissio ei myöskään ole ollut Suomeen yhteydessä direktiivin implementoinnista traktoreiden katsastusvelvollisuuden osalta, eikä asiaa ole näin ollen ollut syytä arvioida uudelleen tämän hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä.
>
> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että katsastusdirektiivin 2 artiklan 1 kohdan mukaan direktiivin säännöksiä sovelletaan pääasiassa yleisillä teillä käytettäviin pyörillä varustettuihin T5-luokan traktoreihin, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h. Nämä traktorit on lähtökohtaisesti määräaikaiskatsastettava direktiivin edellyttämällä tavalla. Muita traktoreita ei direktiivin mukaan tarvitse määräaikaiskatsastaa.
>
> Artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat kuitenkin vapauttaa direktiivin soveltamisalasta maa-, puutarha- tai metsätaloudessa, maanviljelyssä taikka kalataloudessa käytettävät ajoneuvot, joita käytetään vain asianomaisen jäsenvaltion alueella ja pääasiassa tällaisessa tuotannossa olevilla maa-aloilla, myös maa- tai metsätalouskäytössä olevilla teillä taikka pelloilla.
>
> Suomessa ainoastaan luvanvaraisessa liikenteessä käytettävät traktorit on määräaikaiskatsastettava nykyisen ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen (1455/2019) 2 §:n ja ehdotetun ajoneuvolain 148 §:n mukaisesti. Luvanvaraista liikennettä on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 1 luvun mukaan taksi-, henkilö- ja tavaraliikenne. Tavaraliikennelupaa ei kuitenkaan edellytetä silloin, jos tavaraa kuljetetaan traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h. Määräaikaiskatsastusvelvollisuutta ei ole, jos traktoria ei käytetä liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetussa luvanvaraisessa liikenteessä.

Suomi on tulkinnut katsastusdirektiivin 2 artiklaa siten, että kaikki ne traktorit, jotka eivät ole luvanvaraisessa käytössä, on suljettu pois direktiivin soveltamisalasta ja vapautettu direktiivin asettamasta määräaikaiskatsastusvelvollisuudesta. Tulkinta perustuu siihen, että näiden traktoreiden pääasiallinen käyttö ei ole yleisillä teillä, vaan maataloudessa. Näin ollen traktorit, joiden rakenteellinen enimmäisnopeus on alle 60 km/h, eivät ole määräaikaiskatsastusvelvollisuuden piirissä, ellei niitä käytetä taksi- tai henkilöliikenteessä.

Jos kaikki traktorit olisivat määräaikaiskatsastusvelvollisuuden piirissä, tästä aiheutuisi kustannuksia maa ja metsätaloudelle ja muille elinkeinoille, joissa hyödynnetään traktoreita. On myös huomattava, että traktoreilla suoritetaan kuljetuksia, joihin on vaikeaa saada muuta sopivaa kuljetuskalustoa ja joissa kilpailun vääristymää muun kuljetusalan kanssa ei juuri ole. Tällaisia kuljetuksia tehdään usein vaikeakulkuisessa maastossa, jonne autolla ei pääse (HE 161/2016 vp, s. 32). Lisäksi 40–60 km/h enimmäisnopeus on niin alhainen, että se rajoittaa järkevän operointietäisyyden hyvin pieneksi, jolloin kilpailuetua kuorma-autoihin nähden ei synny. Tästä syystä johtuen voidaan katsoa, että tällaisten traktoreiden pääasiallinen käyttö on maataloudessa, eikä kansallinen sääntely ei ole ristiriidassa katsastusdirektiivin kanssa.

Näin ollen liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät huomiot aiheuta muutoksia esitykseen.

Suomen taksiliitto

Suomen taksiliitto huomauttaa, että ajoneuvolakiehdotuksen 180, 181 ja 185 §:ään (asennus- ja korjauslupia koskevat säännökset) sekä lakiehdotukseen kansainvälistä taksiliikennettä tiellä koskevan Ruotsin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 5 §:n muuttamisesta tulisi lisätä maininta *liikennepalvelulain mukaisesta muusta laitteesta tai järjestelmästä*. Koska taksamittarin asentaminen ja korjaaminen ovat luvanvaraisia, myös vastaavan muun laitteen ja järjestelmän asentaminen ja korjaaminen tulisi tasapuolisuuden vuoksi säätää luvanvaraisiksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että muuta laitetta ja järjestelmää koskevat liikenteen palveluista annetun lain säännösehdotukset sisältyvät ns. taksilainsäädännön korjaamista koskevaan esitykseen (HE 176/2020 vp). Muun laitteen ja järjestelmän asentamisen ja korjaamisen luvanvaraisuutta on perusteltua käsitellä mainitun esityksen käsittelyn yhteydessä, koska niiden toteuttaminen on riippuvaista kyseisen esityksen muusta sisällöstä. Ministeriön näkemyksen mukaan ehdotus ei siten aiheuta muutoksia esitykseen.

Suomen taksiliitto ehdottaa myös, että ajoneuvolakiehdotuksen 33 §:ään (esteetön ajoneuvo ja paariauto) sisältyvä Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettu määräyksenantovaltuus muutettaisiin velvoittavaksi siten, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava tarkemmat määräykset esteettömistä ajoneuvoista ja paariautoista. Määräyksen antaminen ei saisi olla harkinnanvaraista, sillä toistaiseksi Liikenne- ja viestintävirasto on antanut paariautoista ainoastaan suosituksen, jota ei ole pakko noudattaa. Suositus asettaa eri toimijat epätasa-arvoiseen asemaan, koska ne toimijat, jotka eivät noudata suositusta, säästävät kustannuksissa ja saavat tällä hetkellä kilpailuetua.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Suomen taksiliiton ehdotusta perusteltuna lakiteknisenä selkeytyksenä. Ministeriö ehdottaa, että ajoneuvolakiehdotuksen 33 §:n määräyksenantovaltuutta muutetaan seuraavasti:

Liikenne- ja viestintävirasto ~~voi~~ antaa tarkemmat määräykset esteettömistä ajoneuvoista, paariautoista, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes
Tukes esittää, että ajoneuvolakiehdotuksen 3 §:ää (ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän yleiset turvallisuusvaatimukset) tarkennettaisiin, jos säännöksen ei ole tarkoitettu velvoittavan ajoneuvon käyttäjien lisäksi ajoneuvolain soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden valmistajia, maahantuojia ja myyjiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että säännöksen sanamuodolla ei ole rajattu säännöksen velvoitteita koskemaan pelkästään ajoneuvon käyttäjiä, joten säännöksen voidaan katsoa sen yleisen muotoilun perusteella soveltuvan myös talouden toimijoihin. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei siten aiheuta muutoksia esitykseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön lakitekniset ehdotukset

Ajoneuvolaki

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa seuraavia lakiteknisiä korjauksia ajoneuvolakia koskevaan lakiehdotukseen:

13 §
Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet
Pykälään lisättäisiin ehdotetun 7 momentin tilalle autoradiota koskeva säännös, joka on lisätty voimassa olevaan ajoneuvolakiin lailla (/)[2].

Jos markkinoille saataville asetettuun uuteen M-luokan ajoneuvoon on asennettu kiinteästi autoradiovastaanotin, vastaanottimella tulee voida vastaanottaa ja toistaa maanpäällisiä digitaalisia ja analogisia radiolähetyksiä.

Ehdotettu 7 momentti siirrettäisiin 8 momentiksi siihen aiemmin tässä muistiossa esitettyine muutoksineen.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset:
1) ajoneuvon rakennetta ja ominaisuuksia koskevista vaatimuksista;
2) ajoneuvon järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköitä, osia ja varusteita koskevista vaatimuksista;
3) tavarankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen kuormakorien ja kuormatilojen vaatimuksista, kuorman varmistamiseen käytettävistä kiinnityspisteistä sekä suojarakenteista;
4) kuorman sitomiseen ja varmistamiseen käytettävistä sidonta- ja kiinnitysvälineistä.

72 §
Nimetyn tutkimuslaitoksen ja hyväksytyn asiantuntijan valvonta

[2] HE 98/2020 vp. Säädösnumero ei vielä saatavilla.

Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin viittaus poliisilain virka-apusäännöksiin.

> *Hyväksyntäviranomaisella on oikeus saada sille 1–3 momentissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi virka-apua poliisilta.* ***Virka-apuun sovelletaan, mitä poliisilain 9 luvun 1 §:ssä säädetään.***

84 §
Rekisteri-ilmoituksen tekeminen
Pykälän 7 momentin viittaus autoverolakiin muutettaisiin vastaamaan 1.1.2021 voimaan tulevaa uutta autoverolakia.

> *Ensirekisteröinnin yhteydessä ei tarvitse erikseen esittää selvitystä ajoneuvoon kohdistuvan veron tai maksun suorittamisesta, jos ajoneuvosta on tehty ennakkoilmoitus tai ajoneuvon maahantuoja on autoverolaissa ~~(1482/1994)~~* ***(777/2020)*** *tarkoitettu rekisteröity ~~asiamies~~* ***autoveroilmoittaja****.*

92 §
Ennakkoilmoituksen tekijä
Pykälän 2 momentin 2 kohdan viittaus autoverolakiin muutettaisiin vastaamaan 1.1.2021 voimaan tulevaa uutta autoverolakia.

> *2) autoverolain* ***46*** *~~39~~ §:ssä tarkoitettu rekisteröity ~~asiamies~~* ***autoveroilmoittaja****, jos yhteisö ennakkoilmoittaa autoveron alaisia ajoneuvoja, tai* ***joka on*** *Tullin rekisteröity luottoasiakas, jos yhteisö ennakkoilmoittaa ETA-valtioiden ulkopuolelta maahan tuomiaan muita kuin autoveron alaisia ajoneuvoja; ja*

117 §
Siirtolupa
Pykälän 1 momentin 5 ja 6 kohdan viittaus autoverolakiin muutettaisiin vastaamaan 1.1.2021 voimaan tulevaa uutta autoverolakia. Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin teknisiä korjauksia autoverolain uudistuksesta johtuen.

> *5) ajoneuvon käyttäminen liikenteessä, jos ajoneuvosta on tehty autoverolain* ***53*** *~~35 a~~ §:ssä tarkoitettu käyttöönottoilmoitus ja jos ajoneuvon autoverotusta koskevan asian käsittely on Verohallinnossa kesken;*
> *6) ajoneuvon käyttäminen liikenteessä autoverolain* ***41 §:n 1 momentin 8 kohdassa*** *~~35 b §:ssä~~ tarkoitetussa tilanteessa;*
> ---
> *Siirtoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että ajoneuvoa varten on voimassa oleva liikennevakuutus ja että ajoneuvovero on suoritettu. Siirtolupa myönnetään käyttötarpeen edellyttämäksi ajaksi, kuitenkin enintään seitsemäksi päiväksi. Edellä 1 momentin 5 tai 6 kohdasta johtuvasta tai muusta erityisen painavasta syystä lupa voidaan kuitenkin myöntää seitsemää päivää pidemmäksi ajaksi. Suomessa rekisteröitäväksi tarkoitettua ajoneuvoa saadaan käyttää ~~veroa suorittamatta~~ enintään kolmen kuukauden ajan, jos siitä on annettu ennen Suomessa tapahtuvan käytön alkamista Verohallinnolle käyttöönottoilmoitus.* ***Jos autoverotusta ei ole ennen siirtoluvan voimassaolon päättymistä toimitettu, siirtoluvan voimassaoloaikaa jatketaan, ellei verotuksen viivästyminen johdu verovelvollisesta.*** *Verohallinnon vahvistama käyttöönottoilmoitus on pidettävä mukana ajoneuvoa käytettäessä. Siirtolupa on kuitenkin voimassa enintään ajoneuvosta määrätyn veron eräpäivään saakka.*

125 §
ETA-valtiossa rekisteröidyt ajoneuvot
Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin tekninen korjaus autoverolain uudistuksesta johtuen.

> Jos kyseessä on ajoneuvo, josta on suoritettava autoveroa, Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa käyttää ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa täällä kolmen kuukauden ajan. Ajoneuvon kuljettajan on tällöin osoitettava ajoneuvon ~~veroton~~ käyttöoikeus liikennettä valvovalle viranomaiselle Verohallinnon vahvistamalla käyttöönottoilmoituksella.

126 §
Geneven ja Wienin sopimuksiin liittyneissä valtioissa rekisteröidyt ajoneuvot
Pykälän 1 ja 3 momentin viittaus autoverolakiin muutettaisiin vastaamaan 1.1.2021 voimaan tulevaa uutta autoverolakia.

> *Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saa tilapäisesti Suomessa käyttää omaa tarvettaan varten maahan tuomaansa sopimusvaltiossa rekisteröityä M_1-, N_1-, O_1-, O_2- tai L-luokan tai niihin rinnastettavan luokan ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulo-päivästä. Jos Verohallinto on autoverolain **35** ~~32~~ §:n nojalla myöntänyt ajoneuvon verottomalle käytölle tätä pidemmän määräajan tai Tulli on Euroopan unionin tullilainsäädännön nojalla myöntänyt ajoneuvolle tullivapauden määräajaksi, ajoneuvoa saa käyttää määräajan loppuun, jollei 132 §:stä muuta johdu.*
> ---
> *Verohallinto voi autoverolain **41 §:n 2 momentissa** ~~35 § 1 momentin 3 kohdassa~~ tarkoitetun ilmoituksen käsittelyn yhteydessä ja muissa tapauksissa Tulli voi pyynnöstä antaa luvan käyttää Suomessa vakituisesti asuvaa henkilöä 1 momentissa tarkoitetussa sopimusvaltiossa rekisteröidyn, yksinomaan kokeilu- tai tutkimuskäyttöä varten maahan tuodun ajoneuvon kuljettajana. Lupa voidaan myöntää ajoneuvovalmistajalle tai sen edustajalle, ajoneuvovalmistajan toimeksiannosta kehitystyötä tekevälle ajoneuvon varusteiden valmistajalle tai yhteisölle, joka harjoittaa ajoneuvojen tai niiden varusteiden testausta ajoneuvon tai sen varusteiden valmistajan toimeksiannosta. Lupa on voimassa enintään vuoden kerrallaan. Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa kuljettaa kutakin ajoneuvoa enintään kuuden kuukauden ajan. Verohallinto tai Tulli voi liittää lupaan käyttöaluetta koskevia rajoituksia ja asettaa muitakin ehtoja sen varmistamiseksi, että ajoneuvoa käytetään tässä momentissa säädettyyn tarkoitukseen. Luvanhaltija vastaa ajoneuvon liikenneturvallisesta rakenteesta ja kunnosta. Verohallinto tai Tulli merkitsee ajoneuvossa mukana pidettävään luvan kopioon ajoneuvon tunnistetiedot ja maahantulopäivän sekä tarvittaessa maastavientipäivän. Luvanhaltija merkitsee sanottuun kopioon ajoneuvoa kuljettavan henkilön tai henkilöt. Lupa on peruutettava, jos tässä laissa säädettyjä tai luvassa asetettuja ehtoja tai rajoituksia ei noudateta.*

127 §
Ajoneuvo työtehtävissä
Pykälä muutettaisiin vastaamaan 1.1.2021 voimaan tulevaa uutta autoverolakia. Viittaukset autoverolakiin päivitettäisiin.

> *Suomessa vakituisesti asuva luonnollinen henkilö, jonka työpaikka sijaitsee muussa valtiossa kuin Suomessa, saa käyttää autoverolain **38** ~~34 b~~ §:ssä tarkoitettua ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa pykälässä tarkoitetulla tavalla Suomessa rekisteröimättä ajoneuvoa täällä, jos hänellä on pykälän mukaan oikeus käyttää ajoneuvoa liikenteessä*

verotta ~~*veroa suorittamatta*~~*. Käytön edellytyksenä on lisäksi, mitä tämän lain 125 §:n 3 momentissa säädetään. Ajoneuvossa on ajon aikana oltava mukana autoverolain* ***57*** ~~*34 b*~~ *§:ssä tarkoitettu Verohallinnon vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus.*

Suomessa vakituisesti asuva luonnollinen henkilö saa käyttää autoverolain ***39*** ~~*34 c*~~ *§:ssä tarkoitettua ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa tilapäisesti Suomessa rekisteröimättä ajoneuvoa täällä,* ***jos hänellä on pykälän mukaan oikeus käyttää ajoneuvoa liikenteessä verotta. Ajoneuvossa on ajon aikana oltava mukana autoverolain 57 §:ssä tarkoitettu Verohallinnon vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus.*** ~~*jos hänellä on mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettu Verohallinnon lupa ajoneuvon verottomaan käyttöön. Käytön edellytyksenä on lisäksi, mitä tämän lain 125 §:n 3 momentissa säädetään. Verottomaan käyttöön oikeuttava lupa on pidettävä ajon aikana mukana.*~~

131 §
Rekisteröimätön L-luokan ajoneuvo ja moottorireki
Pykälän 1 momentin viittaus autoverolakiin muutettaisiin vastaamaan 1.1.2021 voimaan tulevaa uutta autoverolakia.

Ulkomailla vakituisesti asuva henkilö saa käyttää Suomessa omaa tilapäistä tarvettaan varten maahan tuomaansa rekisteröimätöntä L-luokan ajoneuvoa tai moottorirekeä enintään yhden vuoden taikka, jos Verohallinto on autoverolain ***35*** ~~*32*~~ *§:n nojalla myöntänyt ajoneuvon verottomalle käytölle tätä pidemmän määräajan tai Tulli on Euroopan unionin tullilainsäädännön nojalla myöntänyt tullivapauden määräajaksi, sen määräajan loppuun.*

174 §
Markkinavalvontaviranomainen
Pykälän 4 momentin viittaus markkinavalvonta-asetukseen täsmennettäisiin.

Liikenne- ja viestintävirasto on markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin 2004/42/EY ja asetusten (EY) N:o 765/2008 ja (EU) N:o 305/2011 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1020 tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen mainitun asetuksen ***liitteen I 2, 18, 20, 23, 26, 27, 30, 31, 34, 43, 44, 60 ja 69 kohdassa tarkoitettujen säädösten*** *soveltamisalaan kuuluvien ajo-neuvojen sekä niiden järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden osalta.*

186 §
Asennus- ja korjaustöiden valvonta
Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin viittaus poliisilain virka-apusäännöksiin.

Valvontaviranomaisella on oikeus saada sille tässä pykälässä tarkoitetun valvonnan suorittamiseksi virka-apua poliisilta. ***Virka-apuun sovelletaan, mitä poliisilain 9 luvun 1 §:ssä säädetään.***

211 §
Siirtymäsäännökset
Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, joka vastaa voimassa olevan ajoneuvolain muuttamisesta annetun lain (/) autoradiota koskevan vaatimuksen siirtymäsäännöstä[3].

[3] HE 98/2020 vp.

Tämän lain 13 §:n 7 momentin säännöstä sovelletaan uusiin M-luokan ajoneuvoihin, jotka on asetettu saataville 21 päivänä joulukuuta 2020 tai sen jälkeen.

Autoverolaki

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa, että autoverolain (1482/1994) muuttamista koskeva lakiehdotus poistettaisiin ja korvattaisiin kokonaisuudessaan uuden autoverolain (777/2020) muuttamista koskevalla ehdotuksella. Muutokset koskisivat viittauksia ajoneuvolakiin. Lisäksi 1 §:n 1 momentista poistettaisiin kevytautoja koskevat maininnat ja kumottaisiin kevytautoja koskeva 2 momentti, sillä kevytautoja koskevat lait on kumottu lailla 710/2020.

Laki
autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (777/2020) 1, 23, 29 ja 32 §, seuraavasti:

1 §
Lain soveltamisala
Suomessa rekisteröitävästä tai käyttöönotettavasta henkilöautosta (M_1-luokka), pakettiautosta (N_1-luokka) sekä sellaisesta linja-autosta (M_2-luokka), jonka omamassa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L3e- ja L4e-luokka) sekä moottorikäyttöisestä kolmipyörästä ja raskaasta nelipyörästä (L5e- ja L7e-luokka) on suoritettava valtiolle autoveroa.

(2 mom. kum.)

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ajoneuvojen luokitteluun ja ajoneuvojen teknisiin ominaisuuksiin sovelletaan, mitä ajoneuvolaissa (/) ja sen nojalla säädetään.

23 §
Verosta vapaat ajoneuvot

Autoverosta on vapaa:
1) ajoneuvolain 30 §:ssä tarkoitettu pelastusauto;
2) ajoneuvolain 31 §:ssä tarkoitettu ambulanssi;
3) eläinlääkintäautoksi rakennettu ja varustettu, eläinlääkärintointa harjoittavan eläinlääkärin omistuksessa oleva ja eläinlääkintätyössä käytettäväksi tarkoitettu N_1-luokan auto:
a) jossa on tilaa matkustajille vain kuljettajan vieressä olevilla istuimilla;
b) jonka ohjaamo-osan takana olevan korin osan sisäkorkeus mitattuna 0,8 metrin levyisellä ja 1,4 metrin pituisella alueella on vähintään 0,5 metriä; ja
c) jonka edellä b alakohdassa tarkoitettuun tilaan kuuluu eläinlääkintätyötä varten kiinteästi asennettu koneellisella jäähdytyslaitteella varustettu säilytystila sekä kiinteät kaapit, laatikostot ja muut tarpeelliset rakenteet;
4) hautaustoimea harjoittavan omistuksessa oleva, yksinomaan ruumiiden ja hautajaistoimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ja väriltään musta, valkoinen tai hopeanharmaa M_1-luokan ruumisauto:
a) jossa on kiinteällä vetolavalla varustettu kori;
b) jonka ohjaamon ja arkkutilan välillä on kiinteä väliseinä;

c) jonka arkkutilan pituus 0,4 metrin korkeudelta vetolavasta mitattuna on vähintään 2,1 metriä; ja
d) jonka arkkutilassa on enintään yksi istuin yhdelle henkilölle;
5) matkailuauto:
a) jonka omamassa on vähintään 2 500 kilogrammaa;
b) jonka majoitustilan sisäkorkeus on vähintään 1,85 metriä alueella, jonka leveys on vähintään 0,4 metriä ja pituus vähintään 1,30 metriä auton pituussuunnassa mitattuna; ja
c) jonka majoitustilojen varustukseen kuuluvat moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858 säädettyjen varusteiden lisäksi vähintään tukevasti kiinnitetty kylmäsäilytystila ja majoitustilan lämmitin; sekä
6) sellainen M_1-luokan auto, jonka omamassa on vähintään 6 000 kilogrammaa.

29 §
Vientipalautus

Autoveroa palautetaan hakemuksesta, jos Suomessa verotettu ajoneuvo on viety maasta pysyvästi muualla kuin Suomessa käytettäväksi. Vientipalautus myönnetään hakijalle, joka ajoneuvon omistajana on vienyt ajoneuvon muualla kuin Suomessa käytettäväksi.

Veroa palautetaan se määrä, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona Suomesta viennin ajankohtana. Veroa ei palauteta kuitenkaan enempää kuin sitä on ajoneuvosta maksuunpantu. Veroa ei myöskään palauteta siltä osin kuin ajoneuvon arvo tai ajoneuvosta suoritettava vero on noussut verotuksen jälkeen tehdyn muutostyön tai varustelun takia. Jos veroa palautetaan ajoneuvosta, jonka veroa on alennettu tämän lain perusteella, palautettavaa määrää alennetaan sillä osuudella veron alennuksesta, joka kannettaisiin, jos ajoneuvo luovutettaisiin palautuksen hakemisen ajankohtana muuhun kuin alennettuun veroon oikeuttavaan käyttöön.

Vientipalautuksen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että:
1) palautettava määrä on vähintään 500 euroa;
2) ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta on kulunut enintään kymmenen vuotta vientiajankohtana;
3) ajoneuvo on vientipäivänä liikennekelpoisessa kunnossa; ja
4) ajoneuvo on poistettu Suomessa liikennekäytöstä ajoneuvolain 112 §:n mukaisesti.

32 §
Määräaikaisen vuokrasopimuksen muuttuminen ja päättyminen

Jos autoverosta on tehty 31 §:ssä tarkoitettu vähennys ja määräaikaista vuokrasopimusta muutetaan, verovelvollisen tulee ilmoittaa Verohallinnolle muutoksesta. Verohallinto antaa tarkemmat määräykset ilmoituksesta, ilmoituksen antamisen ajankohdasta, ilmoitettavista tiedoista ja menettelystä ilmoituksen antamiseksi. Verohallinto voi antaa ilmoittamisvelvollisuutta rajoittavia määräyksiä silloin, kun ilmoittamisvelvollisuus on ilmeisen tarpeetonta.

Jos autoverosta on tehty 31 §:ssä tarkoitettu vähennys, ajoneuvon käyttö Suomessa on lopetettava viimeistään määräaikaisen vuokrasopimuksen päättymispäivänä. Lisäksi ajoneuvo on poistettava liikennekäytöstä Suomessa ajoneuvolain 112 §:n mukaisesti viimeistään määräaikaisen vuokrasopimuksen päättymispäivänä ja vietävä pysyvästi muualla kuin Suomessa käytettäväksi 30 päivän kuluessa määräaikaisen vuokrasopimuksen päättymisestä. Ajoneuvon on oltava vientipäivänä liikennekelpoisessa kunnossa.

Sen lisäksi mitä oikaisusta muualla tässä laissa säädetään, Verohallinto oikaisee verotusta kuuden vuoden kuluessa verovuoden päättymistä seuraavan vuoden alusta verovelvollisen hyväksi tai vahingoksi, jos verotusta toimitettaessa 31 §:n 3 momentin mukaisesti tehty vähennys poikkeaa ajoneuvon viennin jälkeen vientipalautuksena myönnettävästä määrästä. Verohallinto oikaisee verotusta verovelvollisen vahingoksi myös, jos vähennykselle 31 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyt edellytykset tai tämän pykälän 2 momentissa säädetyt vaatimukset eivät täyty. Verohallinto voi kuitenkin jättää verotuksen oikaisun verovelvollisen vahingoksi toimittamatta, jos ajoneuvo on romutettu tai muuten tuhoutunut ja tätä koskeva merkintä on tehty liikenneasioiden rekisteriin ajoneuvolain 115 §:n mukaisesti.

_____

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa seuraavia lakiteknisiä korjauksia eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain muuttamista koskevaan lakiehdotukseen:

Johtolause
Johtolauseeseen lisättäisiin uusi muutossäädös sekä tarkennettaisiin 1 §:n muutoksen koskevan vain 1 momenttia päällekkäisyyksien välttämiseksi eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain muuttamista koskevan esityksen HE 154/2020 vp kanssa.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain (1137/2016) 1 ***§:n 1 momentti*** *ja 4 §, sellaisina kuin ne ovat, 1 §:****n 1 momentti*** *lae~~i~~ssa ~~503/2018 ja~~* ***(796/2020)*** *~~537/2020~~ sekä 4 § osaksi laeissa 864/2018 ja 537/2020, seuraavasti:*

1 §
Soveltamisala
Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annettuun lakiin, joka on lisätty pykälään lailla (796/2020). Pykälän 2 momenttia koskeva muutosehdotus poistettaisiin.

Tätä lakia sovelletaan hissiturvallisuuslain (1134/2016), mittauslaitelain (707/2011), pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015), räjähdysvaarallisissa tiloissa käytettäväksi tarkoitettujen laitteiden ja suojausjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1139/2016), painelaitelain (1144/2016), sähköturvallisuuslain (1135/2016), räjähteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1140/2016), kuluttajien käyttöön tarkoitetuista henkilönsuojaimista annetun lain (218/2018), kaasulaitelain (502/2018), säteilylain (859/2018), ilmailulain (864/2014), ***aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annetun***

lain (794/2020) *ja ajoneuvolain (/) soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden markkinavalvontaan, jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.*

~~Lakia sovelletaan lisäksi tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008, jäljempänä NLF-asetus, 27–29 artiklassa tarkoitettuihin 1 momentissa mainittujen lakien soveltamisalaan kuuluvia tuotteita koskeviin valvontaviranomaisten toimenpiteisiin, jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.~~

Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa seuraavaa lakiteknistä korjausta henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamista koskevaan lakiehdotukseen:

Lain nimike
Lain nimike muutettaisiin eduskunnan vastauksen EV 154/2020 vp mukaiseksi.

Laki ~~henkilöautojen romutuspalkkiosta ja~~ sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta

Laki sakon täytäntöönpanosta

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa seuraavia lakiteknisiä korjauksia sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamista koskevaan lakiehdotukseen:

Johtolause
Johtolauseeseen lisättäisiin uusi muutossäädös.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa (/)[4] *~~1285/2019~~, seuraavasti:*

1 §
Lain soveltamisala
Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin seuraamukset, jotka on lisätty momenttiin lailla (/)[5].

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa

[4] HE 17/2020 vp. Säädösnumero ei vielä saatavilla.
[5] HE 17/2020 vp. Säädösnumero ei vielä saatavilla.

annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, ***tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajoneuvolain (/) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu*** *ja ajoneuvolain 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.*