24.1.2023

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausuntovastine:
Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 291/2022 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä vastinetta otsikossa mainitusta hallituksen esityksestä annettujen lausuntojen johdosta. Vastinetta on pyydetty seuraavien tahojen lausunnoista:

- oikeusministeriö (lausunto 24.1.2023)
- sisäministeriö (lausunto 24.1.2023)
- puolustusministeriö (lausunto 31.1.2023)
- Liikenne- ja viestintävirasto (lausunto 24.1.2023)
- Poliisihallitus (lausunto 24.1.2023)
- Onnettomuustietoinstituutti (lausunto 24.1.2023)
- Valtakunnansyyttäjä (lausunto 26.1.2023)
- Autotuojat ja -teollisuus ry (lausunto 26.1.2023)
- Autoalan Keskusliitto ry (lausunto 26.1.2023)
- Etanoliautoilijat (lausunto 26.1.2023)
- StepOne Tech Oy (lausunto 26.1.2023)
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (lausunto 26.1.2023)
- Rahtarit ry (lausunto 26.1.2023)
- Teknisen Kaupan Liitto (lausunto 26.1.2023)
- MMAF Modified Motorcycle Association of Finland (lausunto 26.1.2023)
- Suomen Motoristit ry SMOTO (lausunto 26.1.2023)

Liikenne- ja viestintäministeriön nimeämänä asiantuntijana lausun asiassa seuraavaa:

Oikeusministeriö

Oikeusministeriön lausunnon (24.1.2023) mukaan lain 159 § soveltamisalasäännökseen tulee tehdä tekninen korjaus. Liikenne- ja viestintävirasto sekä Rahtarit ry esittävät samaa korjausta.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää korjausehdotusta kannatettavana.

Sisäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole huomautettavaa sisäministeriön lausunnon johdosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite: Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite: PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin: 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Puolustusministeriö

Puolustusministeriö esittää lausunnossaan (31.1.2023) muutosta 146 § 2 momenttiin seuraavasti:
”Mitä 1 momentissa säädetään vetävän ja hinattavan ajoneuvon kytkennästä, koskee myös ajoneuvoyhdistelmää, jossa joko vetävä tai hinattava ajoneuvo on rekisteröity Suomessa ja toinen ajoneuvo ulkomailla, Ahvenanmaan maakunnassa *tai vetävä ajoneuvo on rekisteröity sotilasajoneuvorekisteriin.”*

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää muutosehdotusta kannatettavana, sillä se selkiyttäisi nykytilaa.

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa (24.1.2023) esitetään viittausteknistä korjausta, sekä sanamuodon korjausta 159 § 2 momenttiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää korjausehdotusta kannatettavana.

Poliisihallitus

Poliisihallituksen lausunnossa (24.1.2023) tuodaan esiin, että katsastuksella toteutettavalla valvonnalla voitaisiin täydentää poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittamaa valvontakokonaisuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Poliisihallituksen huomiota kannatettavana, ja toteaa että kesällä 2023 odotettavissa oleva katsastusdirektiivin päivitysehdotuksessa tullaan todennäköisesti huomioimaan myös päästömanipulaatioiden valvonta katsastuksen yhteydessä. Kansalliseen sääntelyyn katsastuksessa tehtävä valvonta kannattaa tuoda direktiivipäivityksen yhteydessä.

Poliisihallituksen lausunnossa esitettiin, että rekisteröintitodistuksesta ei vielä luovuttaisi raskaan liikenteen osalta johtuen erityisesti valvontatilanteissa ilmenevästä tarpeesta katselmoida ajoneuvon teknisiä tietoja paperimuodossa. Lisäksi paperisen todistuksen katsottiin palvelevan tieliikennevalvontaa mahdolliseen tietoliikennekatkokseen varautumistoimena.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksellä ei olla luopumassa rekisteröintitodistuksesta raskaan liikenteen osalta. Esitetty muutos olisi, että rekisteröintitapahtuman, kuten esimerkiksi liikennekäytöstä poiston yhteydessä, ei rekisteröintitodistuksen teknistä osaa tulostettaisi automaattisesti. Rekisteröintitodistuksen tekninen osa tulostettaisiin aina automaattisesti jatkossakin vuosittain määräaikaiskatsastuksessa. Tämän lisäksi todistuksen saa milloin vain pyynnöstä.

Viitaten valvontatilanteessa ilmenevään tarpeeseen, on hyvä huomioida, että esitys ei ota kantaa siihen olisiko tulostettu versio mukana ajossa tai saatavilla valvontatilanteessa. Ajoneuvon rekisteröintitodistuksen teknistä osaa ei ole velvoitettu pitämään mukana ajon aikana kotimaan liikenteessä, jolloin esitys ei muuta tilannetta sen osalta pitääkö kuljettaja raskaan liikenteen kotimaan kuljetuksissa todistusta mukanaan vai ei. Mahdollisiin tietoliikennekatkoksiin varautuminen tulostein ei näin ollen

myöskään olisi oikeasuhtainen keino esitetyn tieliikenteen valvonnan tavoitteiden kannalta. Ajoneuvon ajantasaiset tiedot voidaan nykyään luotettavasti tarkastaa liikenneasioiden rekisteristä sähköisen palvelun välityksellä. Tarpeettomasta tulostamisesta ja postittamisesta luopumisella olisi sen sijaan myönteisiä ympäristövaikutuksia. Lisäksi esityksellä olisi kustannuksia säästävä vaikutus Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ministeriö toteaa, että se ei pidä rekisteröintitodistuksen teknisen osan automaattista tulostamista kunkin rekisteröintitapahtuman osalta tarkoituksenmukaisena sääntelyratkaisuna moderni toimintaympäristö ja ympäristönäkökohdat huomioiden. Ministeriö ei kuitenkaan vastusta ehdotuksen poistamista, jos valiokunta arvioi edellä esitetty huomioiden, että ehdotusta ei tulisi edistää. Ministeriö toteaa, että tällöinkin olisi kuitenkin suotavaa tehdä 96 §:n 1 ja 2 momentteihin ehdotetut muut muutokset, joilla pyritään päivittämään säännöksen sanamuotoa vastaamaan nykytilaa.

Poliisihallituksen lausunnossa esitetään mahdollisuutta keskeyttää muihin maihin rekisteröityjen ajoneuvojen kuljetus ja estää ajoneuvon käyttö esimerkiksi rengaslukon avulla.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan ehdotusta ei ole mahdollista edistää tämän lakimuutoksen yhteydessä, mutta ehdotusta kannattaa arvioida jatkossa tarkemmin. Arvioinnissa tulisi osoittaa hyödyt toimivaltuuksien laajentamisesta, sekä olisiko näitä valtuuksia mahdollista käytännössä soveltaa. Arvioinnissa tulisi huomioida muiden vastaavien toimivaltuuksien tosiasiallinen hyödyntäminen sekä esimerkiksi käytännön mahdollisuudet keskeyttää kuljetus tai estää ajoneuvon käyttö, esimerkiksi poliisin kalusto- ja resursointinäkökulmasta.

Poliisihallitus esittää lausunnossaan, että valvontaviranomaisella tulisi olla oikeus päättää päästömanipuloinnin todentamisesta valitulla korjaamolla.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotettu asiakokonaisuus liittyy laajemmin teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamiseen ja sen kustannusten kohdentamiseen. Nykytila mahdollistaa jo poliisille hankkia valvontaa tukevat asiantuntijapalvelut parhaaksi katsomaltaan taholta. Ministeriö ei siksi näe mahdolliseksi edistää ehdotusta tämän lakihankkeen yhteydessä.

Poliisihallitus on esittänyt, että lakiehdotuksen päästömanipulaatiota koskevat säännökset tulisivat voimaan vasta 1.6.2024.

Liikenne- ja viestintäministeriö kannattaa ehdotettua aikataulua.

Onnettomuustietoinstituutti

Onnettomuustietoinstituutin lausunnossa (24.1.2023) tuodaan esiin, ettei polttoainekonversioiden osalta ei ole tarkempaa tieto mahdollisten turvallisuusriskien laajuudesta. Lausunnossa todetaan, että mahdollisten ongelmien laajuutta ja tehokkaita toimintatapoja niiden ehkäisemiseksi tulisi selvittää yksityiskohtaisemmin.

Liikenne- ja viestintäministeriö tunnistaa Onnettomuustietoinstituutin esiin nostaman tietotarpeen, ja kannattaa ehdotusta seurata tältä osin lain vaikutuksia konversioiden turvallisuuteen.

Valtakunnansyyttäjä

Valtakunnansyyttäjän lausunto (26.1.2023) toteaa päästömanipulaatiolaitteiden markkinoinnin kieltämisen olevan tehokas keino vähentää tarjontaa. Esityksessä ei kuitenkaan ole esitetty markkinointikiellon toteuttamista.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että markkinoinnin kiellon säätämistä ja siihen liittyviä ongelmia on arvioitu hankkeessa, ja markkinoinnin kieltäminen osoittautui valmisteluvaiheessa haasteelliseksi ratkaista. Markkinoinnin kiellon säätäminen ei sellaisenaan ministeriön näkemyksen mukaan onnistu, koska sama tuote saattaa olla hyväksyttävissä myytäväksi ja markkinoitavaksi, ja kiellettävyys tulee ratkaistavaksi jälkikäteisesti siinä vaiheessa, kun tuotetta käytettäisiin tai tavattaisiin tieliikenteessä. Siltä osin kuin kyse on siitä, että tuotetta markkinoitaisiin virheellisesti tieliikennekäyttöön soveltuvaksi, soveltuvaa sääntelyä on jo lausunnossakin todetulla tavalla kuluttajasuojalainsäädännössä. Tämän esityksen mukaisella myynnin ja asentamisen kiellolla pyritään kuitenkin myös puuttumaan päästömanipulaatiopalveluita tarjoavien yritysten markkinointiin välillisesti.

Ministeriö esittää, että nyt tehtävien muutosten vaikuttavuutta markkinatilanteeseen seurataan ja vaikutusarvioinnin perusteella harkitaan jatkossa muita keinoja, kuten markkinoinnin kieltoa.

Valtakunnansyyttäjä nostaa lausunnossaan esiin myös seuraamusmaksun suuruuden tehokkuuden ja oikeasuhtaisuuden.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että käsillä olevalla hallituksen esityksellä ei ole esitetty muutoksia voimassa olevan lainsäädännön lähtökohtiin seuraamusmaksun määrän osalta. Seuraamusmaksun alaan lisättäisiin teonkuvana 6 a §:ssä säädetty myynnin ja asentamisen kielto. Liikenne- ja viestintäministeriö muistuttaa, että seuraamusmaksusääntely kattaa laajan alan muitakin rangaistavia tekoja.

Autotuojat ja -teollisuus ry sekä Autoalan Keskusliitto ry

Yhteisessä lausunnossa (26.1.2023) todetaan esityksen päästömanipulaatioista, ajoneuvojen käyttövoimamuutoksista, käytettynä maahantuotujen autojen vaatimuksista, harrasteajoneuvoluokan perustamisesta, ajonaikaisista kulutustiedoista sekä sähköisestä vaatimustenmukaisuustodistuksesta seuraavasti.

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry esittivät lausunnossaan lainsäädäntöön tarkennuksia. Päästömanipulaatioiden osalta lausunnossa esitettiin, että Liikenne- ja viestintäviraston määräystä auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta tiukennettaisiin raskaan kaluston osalta siten, että päästöihin vaikuttavia fyysisiä muutoksia tai ohjelmistomuutoksia ei tulisi sallia lainkaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ehdotus Liikenne- ja viestintäviraston määräysten muuttamiseksi ei koske suoranaisesti käsillä

olevaa hallituksen esitystä, mutta vie ehdotuksen Liikenne- ja viestintäviraston tietoon ja harkittavaksi mahdollisessa asiaa koskevassa määräyshankkeessa arvioitavaksi. Lisäksi ministeriö vie käytettynä maahantuotua ajoneuvoa koskevan ehdotuksen Liikenne- ja viraston tietoon.

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunnossa esitettiin, että Liikenne- ja viestintäviraston määräämän seuraamusmaksun osalta säädettyä edellisen vuoden tilikauden liikevaihtoa koskevaa yhden prosentin alarajaa nostettaisiin 10 prosenttiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että käsillä olevalla hallituksen esityksellä ei ole esitetty muutoksia voimassa olevan lainsäädännön lähtökohtiin seuraamusmaksun määrän osalta. Seuraamusmaksun alaan lisättäisiin teonkuvana 6 a §:ssä säädetty myynnin ja asentamisen kielto. Liikenne- ja viestintäministeriö muistuttaa, että seuraamusmaksusääntely kattaa laajan alan muitakin rangaistavia tekoja.

Päästömanipulaatiot eivät ministeriön näkökannan mukaan sisällä teonkuvaltaan sellaisia poikkeavia, ankaroittavia seikkoja, joiden perusteella niiden osalta tulisi poiketa yleisestä rangaistusasteikosta. Ministeriö toteaa, että ehdotuksen mukaan seuraamusmaksun määrä määräytyisi jatkossakin yhdenvertaisesti 193 §:ssä säädetyn mukaisesti ja olisi täten linjassa ajoneuvolain nykyisen seuraamussääntelyn kanssa. Ministeriö ei kannata seuraamusmaksusääntelyn lähtökohtien muuttamista esitetyllä tavalla ilman laajempaa selvitystä.

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunnossa esitettiin myös päästömanipulaatioon liittyvän palvelun markkinoinnin kieltämistä ajoneuvolaissa, kuten Syyttäjälaitos edellä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että markkinoinnin kiellon säätämistä ja siihen liittyviä ongelmia on arvioitu hankkeessa, ja markkinoinnin kieltäminen osoittautui valmisteluvaiheessa haasteelliseksi ratkaista. Ministeriö ei kuitenkaan vastusta, jos valiokunta lisää markkinoinnin kiellettävyyttä tukevaa sääntelyä ajoneuvolakiin, siten, että markkinoinnin kielto kyettäisiin kohdentamaan tarkoituksenmukaisesti ja oikeasuuntaisesti viranomaisten väliset toimivaltasuhteet ja toimijoiden mahdollisuudet harjoittaa sallittua toimintaa eivät vaarannu.

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunnossa esitettiin niin ikään voimaantulon aikaistamista päästömanipulaatioita koskevan lainsäädännön osalta viimeistään 1.6.2023. Esitetty lähes 1,5 vuoden voimaantuloaika on pitkä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei vastusta sääntelyn voimaantulon aikaistamista, mutta toteaa Poliisin katsoneen tietojärjestelmiensä kehittämisen edellyttävän pitkää voimaantuloaikaa.

Käyttövoimakonversioiden osalta Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunnossa tuotiin esiin konversion vaikutukset uudempien ajoneuvojen takuukysymyksiin ja ehdotettiin, että konversion ajankohdasta ja tekijästä tulisi aina jäädä merkintä liikenneasioiden rekisteriin, jotta jälleenmyyjä ja auton seuraavat omistajat saisivat rekisteristä luotettavaa tietoa autoon tehdystä

käyttövoimamuutoksesta. Lisäksi lausunnossa ehdotettiin ajonaikaisten kulutustietojen osalta, että ajoneuvon konvertoinnista tulisi jäädä liikenneasioiden rekisteriin merkintä, joka vapauttaa auton alkuperäisen valmistajan päästöjä ja teknistä toimivuutta koskevista vaatimuksista OBFCM-seurannassa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kuluttajan on syytä olla tietoinen oman ajoneuvonsa takuu- ja vastuukysymyksistä muutoksen jälkeen. Ministeriö toteaa, että käyttövoimakonversioiden osalta ajoneuvo tulee esittää muutoskatsastukseen. Ajoneuvolain mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä ajoneuvo on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoskatsastuksessa muun muassa silloin, jos ajoneuvon rakennetta on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon turvallisuuteen tai päästöihin taikka, jos ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu ja muutoksella on olennaista vaikutusta rekisteriin merkittäviin tietoihin. Ministeriö katsoo, että käyttövoimamuutoksesta tulisi jäädä merkintä rekisteriin voimassa olevan lain mukaisesti, eikä näin ollen esitetylle muutokselle ole tarvetta.

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunnossa on myös nostettu esiin, että toimivaltaisen viranomaisen määräyksenantovaltuuksien tulisikin mahdollistaa toimintatapa, jossa konversioiden toteuttaminen voidaan rajata yksinomaan sellaisille toimijoille, jotka voivat ottaa vastuun auton teknisestä toimivuudesta, sillä auton alkuperäinen valmistaja tai sen valtuuttama huolto- ja jälleenmyyntiverkosto eivät voi vastata konvertoidun auton asianmukaisesta toiminnasta.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo ehdotuksen, jolla kilpailua rajoitettaisiin viranomaisen määräyksellä olevan ongelmallinen erityisesti perustuslain 80 §:n 2 momentti ja perustuslakivaliokunnan sitä koskevat kannanotot huomioiden. Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata määräyksenantovaltuuden laajentamista esitetyllä tavalla.

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunnossaan esittämän harrasteajoneuvoluokan perustamista koskevan ehdotuksen osalta Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että käsillä oleva hallituksen esitys ei sisällä harrasteajoneuvoja sellaisenaan koskevia säännösehdotuksia ja katsoo, että tällaisen säätämisestä olisi syytä kuulla sidosryhmiä laajemmin, joka näin ollen olisi vaikea toteuttaa tässä hankkeessa.

Etanoliautoilijat

Etanoliautoilijoiden lausunnossa (26.1.2023) kiinnitetään huomiota käyttövoiman muuttamista koskevan esityksen tulkintaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin valtuus määrätä tarkemmin energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista sekä muutosten toteuttamisedellytyksistä. Liikenne- ja viestintävirasto on aloittanut hankkeen, jonka tavoitteena on joustavoittaa myös uudempien ajoneuvojen etanolikonversioita lainsäädännöllä asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Ministeriö saattaa ehdotukset Liikenne- ja viestintäviraston tietoon.

StepOne Tech Oy

StepOne Tech Oy toi lausunnossaan esille erityisesti etanolikonversioiden osalta ongelmaksi koetun edellytyksen siitä, että lähipäästöt eivät saa kasvaa vähäistä enempää.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että käyttövoimakonversioita koskevaa 7 a §:n 3 momenttia täydennettiin lausuntopalautteen perusteella siten, että ajoneuvon lähipäästöt eivät saisi kasvaa vähäistä enempää. Konversioita koskevissa tutkimuksissa on tunnistettu lähipäästöjen kasvuun liittyvän riskejä, joten lisäyksellä pyrittäisiin tehostamaan säännöksen ympäristövaikutusten arviointia ottamalla suoraan säännöstekstissä selkeämmin myös haitallisten lähipäästöjen rooli huomioon. Liikenne- ja viestintäministeriö ei kuitenkaan vastusta, mikäli valiokunta katsoo aiheelliseksi poistaa säännösehdotuksesta lisäedellytyksen siitä, että lähipäästöt eivät saisi kasvaa vähäistä enempää.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

SKAL ry:n lausunto (26.1.2023) kiinnittää huomiota esityksen päästömanipulaatiota, automaatiota, rekisteröintitodistusta sekä seuraamuskollegiota koskeviin kohtiin. SKAL ry esitti, että päästömanipulaatioiden määritelmään ja sanktiointiin lisättäisiin erikseen ohjausjärjestelmän ohjelmiston muuttaminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ohjausjärjestelmän muuttaminen pitää käsitteenä sisällään myös ohjausjärjestelmän ohjelmiston muuttamisen, josta syystä ohjausjärjestelmän ohjelmistoa ei ole tarpeen toistaa säännöksessä. Lausuntopalautteen perusteella ministeriö on lisännyt selventävän maininnan säännöksen perusteluihin. Liikenne- ja viestintäministeriö ei kuitenkaan vastusta, jos valiokunta katsoo tarpeelliseksi säätää erikseen ohjausjärjestelmän käsitteeseen sisältyvästä ohjelmistosta säännöstasolla.

Lisäksi SKAL ry kiinnittää lausunnossaan huomiota automaatiota koskevan sääntelyn muutoksiin. SKAL ry edellyttää, että kokeilut eivät saa aiheuttaa markkinahäiriöitä eikä kilpailuetua kenellekään.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotukset koskevat koenumerotodistuksen avulla tehtäviä automaatiokokeiluja, ja siten ainoastaan hyvin rajallista määrää ajoneuvoja. Markkinahäiriöiden aiheutumista tai kilpailuetujen saamista ei ole pidettävä todennäköisenä.

Rahtarit ry

Rahtarit ry:n lausunnossa (26.1.2023) kiinnitetään huomiota päästömanipulaatiota, ajoneuvoa koskevia teknisiä vaatimuksia, ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita, oikeutta käyttää määräaikaiskatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa sekä ajoneuvorikkomusta koskeviin pykäläehdotuksiin.

Rahtarit ry ehdotti 7 §:n 4 momentissa huomioitavaksi erikseen myös päästöihin vaikuttavat ohjelmistot ja ohjainlaitteet.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että 7 §:n 4 momentissa ei ole eritelty teknisten vaatimusten kohteita siten, että olisi lainsäädäntöteknisesti kannatettavaa lisätä siihen irrallista mainintaa ohjelmistoista tai ohjainlaitteista.

Rahtarit ry ehdotti lisäksi, että 13 §:ään lisättäisiin uusi kohta, jossa määrättäisiin kevyihin automaattisiin tavarankuljettimiin asennettavaksi selvästi erottuva kaksi metriä korkea merkkitanko. Lisäksi Rahtarit ry on kertonut ehdottaneensa lausunnossaan, että tavarankuljettimien nopeus rajattaisiin kymmeneen kilometriin tunnissa viidentoista sijaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata ehdotuksia. Ehdotetun 29 a §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin määräyksenantovaltuus muun muassa kevyiden automaattisten tavarankuljettimen valoista, heijastimista ja äänimerkinantolaitteesta, joiden avulla laitteiden turvallisuus ja näkyvyys muulle liikenteelle voidaan varmistaa.

Nopeuden osalta liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että nykyisten pienten tavarankuljettimien osalta nopeutta on erikseen rajattu ehdotetussa tieliikennelain 52 §:n 2 momentin muutoksessa. Ehdotettu nopeusraja ajoneuvolain 29 a §:ssä mahdollistaa sen, että jatkossa käyttöön voi tulla myös sellaisia kevyitä tavarankuljettimia, joita käytetään kevyen liikenteen väylillä.

Teknisen Kaupan Liitto

Teknisen Kaupan Liiton lausunnossa (26.1.2023) todetaan päästömanipulaatiosta, ajonaikaisista kulutustiedoista sekä muista korjaustarpeista seuraavasti.

Päästömanipulaatioiden osalta Teknisen Kaupan Liitto esittää käsitteen selkeää määrittelyä, ohjeistamista ja valvontaa rangaistusasteikon koventamisen sijaan, manipulointikiellon ulottamista rekisteröimättömiin ja/tai katsastamattomiin työkoneisiin, sekä korjaamojen toimintaa kuvaavan tekstin poistamista.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksellä ei ole ehdotettu muutoksia ajoneuvon rekisteröinti- tai katsastusvelvollisuuden alaan, eikä myöskään ajoneuvon muuttamista koskevan sääntelyn kiellettävyyden alaan ole esitetty muutoksia. Päästömanipulaation kiellettävyyttä korostava 7 a §:n 4 mom. säännös rajautuisi nykytilaa vastaavasti koskemaan nimenomaisesti liikenteessä käytettäviä ajoneuvoja.

Ehdotettu työmaakohtainen uusi lakisääteinen valvontavastuu sekä katsastus- ja rekisteröintivelvollisuuden alan muuttaminen edellyttäisivät laajempaa valmistelua, sekä ministeriön näkemyksen mukaan myös kuulemismenettelyä, jotta käytössä olisi tarvittava tieto ehdotuksen vaikutuksista eri kohderyhmiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että käsillä olevalla hallituksen esityksellä ei ole esitetty muutoksia voimassa olevan lainsäädännön lähtökohtiin seuraamusmaksun määrän osalta. Ministeriö toteaa, että ehdotuksen mukaan seuraamusmaksun määrä määräytyisi jatkossakin

yhdenvertaisesti 193 §:ssä säädetyn mukaisesti ja olisi täten linjassa ajoneuvolain nykyisen seuraamussääntelyn kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata rekisteröinti- tai katsastusvelvollisuuden alan muuttamista taikka päästömanipulaatiosääntelyn alan laajentamista hallituksen esityksestä poikkeavasti. Ministeriö ei myöskään kannata korjaamoja koskevan tekstin poistamista, sillä vaikka valtaosa korjaamoista toimii vastuullisesti ja luotettavasti, muutosehdotuksella pyritään puuttumaan juuri niiden korjaamoiden toimintaan, jotka niin eivät tee.

Teknisen Kaupan Liitto toivoo lausunnossaan henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen todellisten ajonaikaisten kulutustietojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen- tai energiankulutusseurantaa poistettavaksi esityksestä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyseinen sääntelyesitys toimeenpanee Euroopan Unionin jäsenvaltioita velvoittavan asetuksen, eikä muutosehdotusta siksi ole mahdollista poistaa.

MMAF Modified Motorcycle Association of Finland ry

MMAF ry esittää lausunnossaan (26.1.2023), että L-luokan ajoneuvot jätettäisiin erityisesti päästömanipulaatiosääntelyn ulkopuolelle, koska kyse on L-luokan ajoneuvojen osalta marginaali-ilmiöstä ja päästömanipulaation todentaminen on ilman mittavaa teknistä laitteistoa lähes mahdotonta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata ehdotusta, koska perusteet yksittäisen ajoneuvoluokan erityiskohtelulle ovat puutteelliset. Valvonnan vaikeus tai se, että toimintaa ei juurikaan ole, eivät ole kestäviä perusteita nimenomaisesti lailla sallia muutoin laittoman toiminnan mahdollisuus tietyille ajoneuvoille.

Suomen Motoristit ry SMOTO

Suomen Motoristit ry esitti lausunnossaan (26.1.2023) säädösteknisiä muutoksia 7 §:ään.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata esitettyjä säädösteknisiä muutoksia 7 §:ään, koska hallituksen esitykseen kirjattu säännösehdotus vastaa voimassa olevan lain kirjoitustapaa, jolloin on vaarana, että teknisluonteiseksi muutokseksi tarkoitetun lain sanamuodon muuttumisen johdosta vakiintunutta laintulkintaa tulisi myös tarkastella uudelleen.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kuitenkaan vastusta, jos valiokunta katsoo ehdotettujen muutosten olevan tarpeellisia.

Lisäksi Suomen Motoristit ry esitti lausunnossaan, että päästömanipuloinnin toteamisen tulisi olla toimivaltaisen viranomaisen vastuulla.

Toimivaltaan liittyen liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että päästömanipulaation aiheuttavien järjestelmien myynnin ja asentamisen

kieltoa sekä siihen liittyvää seuraamusmaksua koskevaa näyttötaakkaa selkeytettiin jo lausuntopalautteen perusteella lisäämällä säännökseen osoittamistapoja, jotka vastaavat voimassa olevan lain systematiikkaa, josta poikkeaminen edellyttäisi ajoneuvolain viranomaisvastuiden keskinäissuhteiden laajempaa uudelleenarviointia. Liikenne- ja viestintäministeriö ei tästä syystä kannata esityksen muuttamista tältä osin.

Saara Reinimäki
liikenneneuvos
yksikön johtaja, Automaatioyksikkö