LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Vastine

11.3.2025

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

HE 3/2025 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä, joka koskee ajoneuvolain ja siihen liittyvien lakien muuttamista (HE 3/2025 vp).

Valiokunnalle annettiin 10 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat: Oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Oikeusrekisterikeskus, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Autoalan Keskusliitto AKL, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Sopimuspalokuntien Liitto ry ja Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry.

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

Huolto- ja korjaamotoimijoiden rikosrekisteriote (1. ja 2. lakiehdotus)

Oikeusministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston ja Tietosuojavaltuutetun toimiston mukaan esitystä on jatkovalmistelussa täydennetty niiden esittämien huomioiden perusteella, eikä niillä ole enää huomautettavaa esitykseen. Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Autoalan Keskusliitto ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausuvat kannattavansa ehdotettuja muutoksia.

Oikeusrekisterikeskus nostaa esiin, että muissa rikosrekisteritietojen luovuttamiseen liittyvissä tilanteissa rikosrekisteriotteeseen merkitään tarkemmin säädetysti vain tietyt rekisteriin merkityt rikokset tai työnantajalla taikka hyväksynnän tai luvan myöntäjällä on mahdollisuus harkita, mikä merkitys rikosrekisterimerkinnällä on työssä aloittamisen taikka luvan myöntämisen tai hyväksynnän antamisen kannalta.

Oikeusrekisterikeskus kiinnittää huomiota myös siihen, että ehdotettuun rikosrekisterilain 6 c §:ään ei sisälly viittausta ajoneuvolakiin tai muuhun kansalliseen sääntelyyn, mikä saattaa mahdollistaa, että otetta pyydettäisiin myös toisessa jäsenvaltiossa tehtävään hyväksyntä- tai lupamenettelyyn.

Lisäksi Oikeusrekisterikeskus toteaa, että säädösmuutoksista johtuvia, yhteensä 23.000 euron kustannuksia ei tule kattaa keskuksen nykyisillä toimintamenomäärärahoilla. Tietojärjestelmämuutosten johdosta myös lakien tavoiteltu voimaantuloajankohta 1.5.2025 on liian aikainen. Voimaantuloon tulisi varata muutamia kuukausia lain vahvistamisen jälkeen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että vaatimus puhtaasta rikosrekisteristä tulee suoraan sovellettavasta EU-asetuksesta (niin kutsuttu autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus, (EU) 2018/858). Esityksen valmistelussa on arvioitu, että asetus ei jätä liikkumavaraa säätää kansallisesti siitä, mitkä teot rikosrekisteriotteelle merkittäisiin tai mikä merkitys rikosrekisterin merkinnöillä on EU-asetuksessa säädetyssä lupa- ja hyväksyntämenettelyssä.

Rikosrekisterilain 6 c §:n osalta (2. lakiehdotus) ministeriö toteaa, että tarkoituksesta, johon rikosrekisteriote luovutettaisiin, säädetään EU-asetuksessa. Koska otteen käyttötarkoitus on EU-asetuksessa säädetyn hyväksyntä- ja lupamenettelyn edellytysten toteennäyttäminen, rikosrekisterilaissa tulee ministeriön näkemyksen mukaan viitata EU-asetukseen eikä ajoneuvolakiin. Lisäksi oikeusministeriö, jonka hallinnonalan säädös rikosrekisterilaki on, toteaa lausunnossaan, ettei sillä ole huomioita pykälään.

Oikeusrekisterikeskukselle aiheutuvien kustannusten osalta ministeriö toteaa, että arvio on saatu jo esityksen valmistelun aikana. Kustannuksia voidaan pitää maltillisena. Esitys ei myöskään liity valtion talousarvioon. Oikeusrekisterikeskus on oikeusministeriön hallinnonalan virasto, ja oikeusministeriö toteaa lausunnossaan, että kustannukset on asianmukaisesti esitetty.

Lakien voimaantulon osalta ministeriö toteaa, että esityksen valmistelussa on tehty yhteistyötä Oikeusrekisterikeskuksen kanssa säädöshankkeen perustamisesta lähtien. Keskuksella on näin ollen ollut pitkään mahdollisuus varautua siihen, että sen järjestelmiin tarvitaan uusi otetyyppi. Ministeriön tavoitteena on, että lait tulevat voimaan 1.5.2025, koska esityksen taustalla oleva EU-sääntely on tullut jo voimaan.

Ministeriö toteaa, että yllä esitetyt huomiot eivät aiheuta muutosta esitykseen. Ministeriö ei myöskään vastusta lakien voimaantulotavoitteen siirtämistä kohtuulliseksi arvioidulla ajalla eli kuukaudella alkuperäisestä. Voimaantulo voisi olla

1.6.2025, jos valiokunta pitää sitä perusteltuna ja eduskunta on lait siihen mennessä käsitellyt.

Katsastajien ja yksittäishyväksyjien sakkorekisteritiedot (3. ja 4. lakiehdotus)

Oikeusministeriön mukaan esitystä on jatkovalmistelussa täydennetty sen esittämien huomioiden perusteella, eikä sillä ole enää huomautettavaa esitykseen. Oikeusrekisterikeskus ja Tietosuojavaltuutetun toimisto pitävät hyvänä, että säännöksissä on yksilöity selkeästi luovutettavat tiedot, tietojen käyttötarkoitus sekä tietoihin oikeutettu taho. Liikenne- ja viestintävirasto, Autoalan Keskusliitto ja Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry kannattavat ehdotettuja muutoksia.

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry esittää, että Liikenne- ja viestintäviraston tulisi nyt esitettävien tiedonsaantioikeuksien lisäksi seurata kaikkien katsastusyritysten osalta rikos- ja sakkorekisteriä, jotta alalla jo olevia valvottaisiin. Liitto nostaa lisäksi esiin katsastusalan alalletulovaatimuksiin liittyvät haasteet ja työvoimapulan.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 37 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tarkastaa vähintään viiden vuoden välein, että katsastusluvan ja jatkokoulutusluvan haltija edelleen täyttävät luvan myöntämisen edellytykset. Tässä yhteydessä tarkastetaan myös rikos- ja sakkorekisteritiedot. Huomioitava on, että virasto voi tarkastaa edellytysten täyttymisen milloin vain viiden vuoden sisälläkin. Lisäksi lain 10 ja 16 §:ssä säädetään viraston velvollisuudesta päättää joko pyynnöstä tai muutoin tarvittaessa katsastusluvan hakijan tai katsastajan luotettavuudesta, jolloin tarkastetaan myös rikos- ja sakkorekisteritiedot.

Lisäksi ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 55 §:n 1 momentin mukaan poliisi ja syyttäjät voivat salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle sellaisesta epäillystä rikoksesta, jolla voi olla vaikutusta arvioitaessa hakijan ja henkilön luotettavuutta katsastustoiminnan harjoittamiseen taikka henkilön luotettavuutta katsastustehtävissä. Jos virasto saa tällaisen ilmoituksen, se seuraa asian etenemistä mahdolliseen tuomioon asti. Tuomion jälkeen virasto arvioi sen vaikutusta henkilön luotettavuuteen.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa viitataan paljolti ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain säännöksiin luotettavuuden arvioinnin osalta tai sääntely on muutoin samankaltaista.

Ministeriö toteaa, että ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa on jo nykyisin

riittävät säännökset, joiden perusteella virastolla on toimivalta ja velvollisuus valvoa henkilöiden luotettavuutta muulloinkin kuin ensimmäistä kertaa lupaa haettaessa. Virasto myös käytännössä tekee valvontaa muulloinkin. Hallituksen esityksessä ehdotetuilla muutoksilla täydennettäisiin viraston valvontaan liittyviä tiedonsaantioikeuksia, ja sille säädettäisiin nimenomainen oikeus saada tietoja rikosrekisterin lisäksi myös sakkorekisteristä. Näin ollen esitys täydentää viraston nykyisiä toimivaltuuksia sekä tukee ja tehostaa valvontaa. Ministeriö toteaa, että lausunnot eivät aiheuta muutoksia esitykseen.

Katsastusalan koulutusvaatimusten ja työvoimapulan osalta ministeriö toteaa, että se on käynyt keskustelua asiasta sidosryhmien kanssa ja tunnistanut siihen liittyvät haasteet. Keinoja koulutusvaatimusten uudistamiseksi ja ammattitaitoisen työvoiman saatavuuden parantamiseksi on tarkoitus selvittää yhdessä Opetushallituksen kanssa, mutta selvitystyön aikataulua ei ole vielä päätetty. Ministeriö toteaa, että asiaa ei käsitellä tässä esityksessä, eikä asia näin ollen aiheuta muutoksia esitykseen.

Kuljetusyrityksen pitäminen riskiyrityksenä (5. lakiehdotus)

Autoalan Keskusliitto näkee esityksen parantavan liikenneturvallisuutta. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto (työsuojeluviranomainen) näkee valvonnan tehokkuuden kannalta erittäin tärkeänä, että myös työsuojeluviranomaisen yritystarkastuksilla havaitsemat rikkomukset siirtyvät osaksi yritysten riskiluokittamista sekä hyvämaineisuuden arviointia. Liikenne- ja viestintävirasto pitää muutoksia välttämättöminä, eikä niillä nähdä olevan merkittävää vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry katsoo, että muutokset ovat EU-säädösten mukaisia. SKAL kuitenkin toteaa yleisesti, että kynnys rikkomusten perusteella aloitettavaan hallinnolliseen menettelyyn on tarpeettoman alhainen, eli riskiyritystä koskevaan menettelyyn ryhdytään liian helposti. SKAL haluaa myös kiinnittää huomiota tilanteisiin, joissa Suomessa toimivat, mahdollisesti ulkomaalaistaustaiset, kuljetusyritykset käyttävät ulkomailla toimivia henkilöstövuokrausyrityksiä, joissa voi esiintyä asianmukaisen palkkauksen kiertämistä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että rikkomusten perusteella aloitettavan hallinnollisen menettelyn käynnistäminen määritellään EU:n asetuksissa eikä kansallista liikkumavaraa ole. Ministeriö toteaa myös, että Suomessa tehtävä henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan hyvämaineisuuden arviointi ja riskiluokittaminen tehdään Suomeen laillisesti sijoittautuneille yrityksille. Jotkin työn ja palkkauksen järjestämiseen liittyvät rikkomukset, kuten kuljettajatodistuksen puuttuminen tai niin sanotun urakkapalkan maksaminen, vaikuttavat yrityksen hyvämaineisuuteen ja riskiluokitukseen. Mahdollisten muiden esiin nostettujen väärinkäytösten tutkinta ja toteaminen kuuluu toimivaltaisille viranomaisille ja

mahdolliset luvanhaltijan rikosoikeudelliset seuraamukset vaikuttavat hyvämaineisuusarviointiin.

Työsuojeluviranomaisen lausunnon osalta ministeriö toteaa, että viranomaisten välinen tiedonvaihto on rakennettu ja esille nostetut rikkomukset tulevat siirtymään osaksi yritysten riskiluokittamista sekä hyvämaineisuuden arviointia.

Ministeriö toteaa, että lausunnoissa esiin nostetut seikat eivät aiheuta muutoksia esitykseen.

Sopimuspalokuntien pelastusautot (ajoneuvolain 30 §, ei sisälly esitykseen)

Suomen Sopimuspalokuntien Liitto ry lausuu esitysluonnokseen alun perin sisältyneestä sopimuspalokuntien pelastusautoja koskevasta ehdotuksesta. Alkuperäisen ehdotuksen mukaan pelastusauto olisi jatkossa ollut myös sopimuspalokunnan käytössä oleva M- tai N-luokan avolava-auto. Tällaiset sopimuspalokunnan pelastusautot eivät kuitenkaan olisi muiden pelastusautojen tavoin olleet vapaita auto- ja ajoneuvoverosta, minkä takia esitykseen sisältyi myös auto- ja ajoneuvoverolain muutosesitykset.

Suomen Sopimuspalokuntien Liitto ry ehdottaa valiokunnalle antamassaan lausunnossa, että sopimuspalokunnan hallinnassa saisi olla samat pelastusautot kuin muilla pelastustoimen toimijoilla ja samoin verotuin. Liitto esittää, että sopimuspalokuntien hankintamahdollisuuksien parantamiseksi ajoneuvolain 30 §:n pelastusauton määritelmää yksinkertaistettaisiin ja laajennettaisiin alkuperäistä ehdotusta enemmän. Ajoneuvolain 30 § tulisi liiton mukaan muuttaa koskemaan kaikkia pelastusajoneuvoja ilman omistaja- tai haltijapohjaisia rajauksia. Vähintään miehistöauton paikkalukua tulisi muuttaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että ehdotus päätettiin poistaa esityksestä jatkovalmistelussa ja siirtää toiseen hankkeeseen, koska asiaan liittyvät veronäkökohdat vaativat muita lakiehdotuksia pidemmän valmisteluajan. Esityksen muilla lakiehdotuksilla on umpeutuneista EU-määräajoista johtuen tiukka voimaantulotavoite.

Valtiovarainministeriö, jonka hallinnonalalle verolainsäädäntö kuuluu, katsoi esityksen valmistelussa, että uudet pelastusautot jäisivät verovapaiden ajoneuvojen ulkopuolelle. Esityksen lausuntokierroksella ehdotus sai pääosin myönteisen vastaanoton, mutta Suomen Sopimuspalokuntien Liitto ry esitti eriävän näkemyksen verokohtelusta.

Jatkovalmistelussa tulee liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan ottaa lähtökohdaksi selvittää verovapauden laajentaminen uusiin avolavatyyppisiin pelastusautoihin. Asia liittyy myös pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmaan, jonka mukaan sopimuspalokuntien asema ja toimintakyky turvataan. Ministeriö on jo esittänyt sisäministeriölle, että asia lisättäisiin sisäministeriössä käynnissä olevaan pelastuslain uudistamishankkeeseen. Tämä on perusteltua muun muassa siksi, että alkuperäinen ehdotus ajoneuvolain 30 §:n muuttamisesta on tullut sisäministeriöltä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lopuksi, että valiokunnan saamissa asiantuntijalausunnoissa esiin nostetut seikat eivät aiheuta muutoksia lakiehdotuksiin. Ministeriö on kuitenkin valmis siirtämään 1. ja 2. lakiehdotuksen voimaantuloa hieman alkuperäistä tavoitetta pidemmälle, jos valiokunta pitää sitä perusteltuna.

Hallitusneuvos Jenni Rantio