

29.10.2020

POL-2020-66977

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

liv@eduskunta.fi

VIITE: Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan 22.10.2020 lähettämä lausuntopyyntö.

Poliisihallituksen asiantuntijalausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esityksestä HE 177/2020 vp ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi**1 Hallituksen esitys**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Poliisihallitukselta asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 177/2020 vp). Esityksessä ehdotetaan ajoneuvolain uudistamista vastaamaan 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 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/858 (autojen ja niiden perävaunujen EU-puiteasetus).

Ajoneuvolaissa ei enää säädettäisi EU-asetuksen mukaisista hyväksyntä- ja markkinavalvontamenettelyistä. Pällekkäinen sääntely poistettaisiin. Ajoneuvolaissa säädettäisiin jatkossa lähtökohtaisesti ainoastaan kansallisten ajoneuvoluokkien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta. EU-asetuksen asettamien vaatimusten vuoksi myös ajoneuvojen markkinavalvonnan asemaa vahvistettaisiin säätämällä uudesta seuraamusmaksusta.

Muilta osin uusi ajoneuvolaki vastaisi sisällöllisesti pääosin voimassa olevaa ajoneuvolakia. Ajoneuvolain rakennetta kuitenkin selkeytettäisiin, ja lakiin tehtäisiin useita lakitekniisiä korjauksia.

Autojen ja niiden perävaunujen EU-puiteasetus tuli sovellettavaksi 1.9.2020. Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan syksyn 2020 aikana.

2 Poliisihallituksen asiantuntijan lausunto**2.1 Keskeiset huomiot**

Poliisitoiminnan kannalta uusi ajoneuvolaki on odotettu uudistus. Uudistus on tärkeä, koska autojen ja niiden perävaunujen EU-puiteasetus tuli voimaan 1.9.2020 ja nykyisin voimassa oleva ajoneuvolaki (1090/2002) on osiltaan päällekkäinen asetuksen kanssa. Lisäksi uudistus on osa keskeisten liikenteen lakien kokonaisuudesta, johon kuuluu tieliikennelaki (729/2018) ja vesiliikennelaki (782/2019).

Ajoneuvolain kokonaisuudistuksessa on kolme kokonaisuutta, jotka erityisesti liittyvät poliisiin. Näitä ovat:

- a) liikennevalvontaan liittyvät säännökset ja erityisesti tekninen tienvarsitarkastus;
- b) ajoneuvon käyttövastaavaa koskeva sääntely ja sen valvonta; ja
- c) rangaistus- ja sanktiosäännökset.

Liikennevalvonta

Uudessa ajoneuvolaissa ei ole ehdotettu olennaisia muutoksia poliisin toimivaltuuksiin liikenteessä. Liikennevalvonnan toimivaltuuksista on säädetty keskeisesti ajoneuvolakiesityksen 7 luvussa ja 11 luvussa. Poliisin tehtävistä on säädetty yksiselitteisesti lakiesityksen 201 §:ssä, jonka mukaan ajoneuvojen tämän lain mukaista kuntoa ja liikennekelpoisuutta valvovat poliisi ja rajavartiolaitos (578/2005) 20 §:ssä säädetyllä toimialueella Rajavartiolaitos. Myös Tulli valvoo ajoneuvojen kuntoa ja liikennekelpoisuutta omalla toimialallaan. Poliisin toimivaltuuksista on säädetty lisäksi tieliikennelain 181—182 §:ssä ja erikseen poliisilain (872/2011) 2 luvun 11 §:ssä.

Teknisen tienvarsitarkastuksen säännökset mahdollistavat poliisin toiminnan tiellä ja muilla alueilla. Teknistä tienvarsitarkastusta täydentävät ajoneuvon ajokieltoon määräämistä ja valvontakatsastukseen määräämistä koskevat säännökset.

Ajoneuvolain säännöksissä ei ole toistaiseksi otettu huomioon tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 165/2014 säännöksiä tehokkaista seuraamuksista. Asetuksen 38(1) artiklan mukaan asetuksen noudattamisen tehokkaan seurannan varmistamiseksi kaikilla valtuutetuilla tarkastajilla on oltava riittävät välineet ja laillinen toimivalta, jotta ne voivat suorittaa tehtävänsä tämän asetuksen mukaisesti. Tämän lisäksi asetuksen 38(2) artiklan mukaan tarkastajilla on oikeus ohjata ajoneuvo valtuutetulle korjaamolle ja tehdä lisätestejä, joilla tarkastetaan erityisesti, että ajopiirturi a) toimii moitteettomasti; ja b) kirjaa ja tallentaa tietoa asianmukaisesti ja että sen kalibrointiparametrit ovat moitteettomat.

Poliisille, Rajavartiolaitokselle ja Tullille ei ole toistaiseksi säädetty tehokkaita EU-oikeuteen perustuvia toimivaltuussäännöksiä. Niiden sijaan liikennevalvonnassa pyritään saavuttamaan EU-oikeuden edellyttämä lopputulos kansallisen lain säännösten perusteella. Tämä tarkoittaa käytännössä ajokieltojen ja valvontakatsastusten laajamittaista käyttöä.

Käyttövastaavasääntely

Käyttövastaavatiedon ajantasaisuus on ollut yksi poliisin isoimmista haasteista automaattisessa liikennevalvonnassa, jossa aikaisemmin rikesakkoasian käsittely ja nykyisin ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun määrääminen perustuvat haltijavastuusääntelyyn eli rekisterimerkintöihin. Haasteen ovat muodostaneet tilanteet, joissa auto on voitu ensirekisteröidä

tai muutosrekisteröidä oikeushenkilön omistamaksi merkitsemättä laisinkaan käyttövastaava.

Ajoneuvolakiesityksen mukaan käyttövastaavatieto olisi ilmoitettava liikenneasioiden rekisteriin ensirekisteröinnin yhteydessä eli silloin, kun ajoneuvo merkitään Suomessa ensimmäistä kertaa rekisteriin. Lakiesityksen 2 §:n 29 kohdan mukaan käyttövastaavatietoa koskeva muutos tulisi merkitä liikenneasioiden rekisteriin muutosrekisteröinnin yhteydessä.

Nyt ehdotettava sääntely ei näyttäisi jättävän epäselväksi sitä, että käyttövastaavatieto on merkittävä ajoneuvon rekisteritietoihin, jos ajoneuvoa ei omista luonnollinen henkilö. Lisäksi käyttövastaavatietoa voidaan valvoa ajoneuvon määräaikauskatsastuksessa, kuten ajoneuvolakiesityksen 152 §:n perusteluissa todetaan.

Rangaistus- ja sanktiosäännökset

Ajoneuvolain 10 luvussa ehdotetaan säädettäväksi uudesta markkinavalvonnan seuraamusmaksusta. Seuraamusmaksu määrättäisiin talouden toimijalle, nimetylle tutkimuslaitokselle, hyväksytylle asiantuntijalle sekä asennus- ja korjaustöitä suorittavalle. Seuraamusmaksun määräisi Liikenne- ja viestintävirasto hallintolain (434/2003) mukaisessa hallintomenetelyssä.

Seuraamusmaksun piiriin kuuluisi tekoja, jotka vielä nykyisin ovat rangaistavia ajoneuvorikkomuksina. Markkinavalvonnan kannalta hallinnollisen sanktiojärjestelmän soveltaminen on tarkoituksenmukaisempaa, koska siinä valvonta ja sanktion määrääminen kuuluvat markkinavalvontaviranomaiselle.

Ajoneuvolakiesityksen 195 §:ssä on ehdotettu säädettäväksi liikennevirhemaksun alaan kuuluvista rikkomuksista. Näiltä osin huomiota herättää kaksi asiaa. Näistä ensimmäinen on se, ettei liikennevirhemaksun piiriin kuuluvia hallinnollisia rikkomuksia ole *otsikoitu* mitenkään. Nykyisin voimassa olevan sääntelyn mukaisesti ajoneuvolain liikennevirhemaksuasiat ovat *ajoneuvorikkomuksia* ja tästä syystä olisi selkeää, että se ilmenisi säännöksen otsikosta (ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu).

Toinen huomio on se, että liikennevirhemaksu voidaan määrätä vain moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyistä rikkomuksista. Liikennevirhemaksua koskeva 195 §:n 2 momentin säännös koskee myös moottoritonta ajoneuvoa silloin, kun kysymys on ajoneuvolain 3 §:ssä säädettyistä yleisistä turvallisuusvaatimuksista. Säännöksen 2 momenttia tulisikin muuttaa seuraavasti:

Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään **moottorikäyttöisen** ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 §:n 1 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Mo-poilijalle, mopon omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitettusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksu on luonteeltaan vähäinen ja moraalisesti väritön hallinnollinen sanktio, jonka tulisi siksi ulottua myös moottorittoman ajoneuvon liikennekelpoisuuteen. Tämä on selkeä epäkohta ottaen huomioon sen, että myös polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen liikennekelpoisuus on olennainen osa liikenneturvallisuutta.

Taloudelliset vaikutukset

Lakiesityksellä ei ole taloudellisia vaikutuksia poliisiin, paitsi niiltä osin, kun rangaistusäännöksiä ja sanktiosäännöksiä koskevat muutokset on tehtävä poliisin tietojärjestelmiin. Nämä muutokset tehdään osana virkatyötä.

2.2 Valmisteverotusmenettelyn ja autoverotusmenettelyn uudistamista koskeva lainsäädäntö

Nyt käsittelyssä olevan hallituksen esityksen 1. ja 6. lakiesityksessä viitataan voimassa olevaan autoverolakiin (1482/1994). Autoverolakia koskevia viittauksia on esimerkiksi 1. lakiesityksen 84, 92, 117, 126—127 ja 131 §:ssä.

Eduskunta on 21.10.2020 hyväksynyt muutettu hallituksen esityksen HE 54/2020 vp, joka sisältää esityksen uudeksi autoverolaiksi.

2.3 Säännöskohtaisia huomioita 1. lakiesityksestä

1 §. Soveltamisala. Pykälän 5 momentissa on säädetty siitä, mitä ajoneuvolain säännöksiä sovelletaan ajoneuvoon, jota käytetään yksinomaan yleiseltä tieltä eristetyllä alueella. Säännös ei pidä sisällään säännöksiä teknisestä tienvarsitarkastuksesta, jota voidaan myös soveltaa tiestä eristetyllä alueella käytettävään ajoneuvoon. Tämä ilmenee yksiselitteisesti teknistä tienvarsitarkastustako koskevasta 165 §:stä, jonka mukaan tekninen tienvarsitarkastus suoritetaan tiellä *tai muualla*.

28 §. Muut moottorittomat ajoneuvot. Säännöksen perusteluissa on todettu, että polkupyörä olisi vähintään kaksipyöräinen, polkimin ja käsikammin varustettu ajoneuvo, jota käytetään täysin tai pääosin lihasvoimalla. Kuitenkin kaksipyöräisyyttä koskeva vaatimus ei ilmene lakitekstistä, jossa sen selkeästi tulisi olla. Tällöin yksipyöräiset sirkuspyörät ja muut vastaavat ajoneuvot jäisivät polkupyörän määritelmän ulkopuolelle, jos näin on tarkoitettu ottaen huomioon sen, ettei vastaavaa vaatimusta ole nykyisessä laissa.

68 §. Vaatimustenmukaisuuden valvonnan suorittajan toimivaltuudet. Pykälän 5 momentissa säädetään hyväksyntäviranomaisen oikeudesta saada poliisilta virka-apua. Säännöksestä puuttuu viittaus poliisilain 9 luvun 1 §:än, jossa säädetään oikeudesta saada poliisilta virka-apua valvontatehtävällä. Viittaus on virka-avun saamisen kannalta olennainen.

159 §. Oikeus käyttää määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa. Säännös antaa vaikutelman, että määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa, vaikka siinä on todettu vikoja ja puutteellisuuksia, saisi käyttää liikenteessä, jos ajoneuvo on katsastettu katsastusaikana. Säännös on näiltä

osin ristiriidassa ajoneuvolain 4 §:n kanssa, jossa on säädetty viallisen ja puutteellisen ajoneuvon käyttökiellosta.

192 §. Asennus- ja korjaustöitä koskeva seuraamusmaksu. Säännöksen kieliasu olisi selkeämpi, jos säännös olisi seuraavassa muodossa: *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.*

193 §. Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus. Pykälän 1 momentissa on ilmaistu seuraamusmaksulle kaksi maksiimia. Oikeushenkilölle määrättävä seuraamusmaksu voi olla *enintään* 30 000 euroa, mutta kuitenkin *enintään* yksi prosentti oikeushenkilön edellisen tilikauden liikevaihdosta. Sama lähtökohta on luonnolliselle henkilölle määrättävässä seuraamusmaksussa, sillä erotuksella, että kiinteä summa on 3 000 euroa.

Valittu sääntelytapa antaa ymmärtää, että kiinteä seuraamusmaksu (30 000 tai 3 000 euroa) olisi yhteismitallinen prosenttiosuuteen perustuvan seuraamusmaksun kanssa, vaikka juuri prosenttiosuuteen perustuvan maksun on tarkoitus olla seuraamusmaksun yläraja. Tämän vuoksi säännöksessä tulisi selkeämmin todeta, että joko a) seuraamusmaksu olisi aina vähintään yksi prosentti oikeushenkilön liikevaihdosta tai luonnollisen henkilön verotuksen mukaisista tuloista taikka b) aina vähintään 30 000 euroa tai 3 000 euroa subjektista riippuen.

Säännöksen 4 momentissa olisi selkeämpää todeta, että seuraamusmaksua ei saa laittaa täytäntöön, jos seuraamusmaksua koskevan ratkaisun antamisesta on kulunut viisi vuotta. Tällöin säännöksessä olisi oma aikansa seuraamusmaksua koskevan päätöksen tekemiselle (päätös olisi tehtävä viiden vuoden kuluessa rikkomuksen toteutumisesta) ja oma aika seuraamusmaksun täytäntöönpanolle (maksu olisi laitettava täytäntöön viiden vuoden kuluessa päätöksen saatua lainvoiman).

194 §. Ajoneuvorikkomus. Pykälän 2 momentissa on säädetty erikseen siitä, että myös liikennevirhemaksu tulisi jättää määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Tämä viittaus olisi tarkoituksenmukaisempi siirtää liikennevirhemaksun osalta ajoneuvolain 195 §:n uudeksi momentiksi sisältäen myös velvollisuuden ilmoittaa asiasta Liikenne- ja viestintävirastolle.

197 §. Toimenpiteistä luopuminen. Pykälän 2 momentin sanamuoto on samanlainen kuin voimassa olevan ajoneuvolain 97 §:ssä. Perustuslain (731/1999) 21 §:ssä säädetyn syyttömyysolettaman kannalta olisi selkeämpää se, että huomautus annettaisiin rikkomuksesta epäillyille eikä rikkomukseen syyllistyneelle. Vastaava sääntely on omaksuttu esitutkintalain (805/2011) 10 luvun 3 §:ssä.

2.4 Muuta

Ajoneuvolakia koskevia säännöksiä on lakiesityksessä olevien muutoslakien lisäksi sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010) ja ajoneuvojen siirtämisestä annetussa laissa (1508/2019).

Poliisitarkastaja

Konsta Arvelin

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 29.10.2020 klo 11:20. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

Jakelu

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta, liv@eduskunta.fi