



Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

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

Autoalan Keskusliitto ry:n ja Autotuoajat ja -teollisuus ry:n lausunto hallituksen esityksestä ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee ajoneuvolakia sekä siihen liittyvää yhteensä 13 muun lain muutosta.

Ajoneuvolain uudistus liittyy autojen ja niiden perävaunujen hyväksyntää ja markkinavalvontaa koskevan EU:n puiteasetuksen (EU) 858/2018 voimaantuloon. Uusi ajoneuvolaki käsittelee pääosin kansallisten ajoneuvoluokkien hyväksyntää ja markkinavalvontaa. Näkemyksemme mukaan muutokset ovat perusteltuja ja ne selkeyttävät lainsäädäntöä.

Esitämme ajoneuvolaikiin kahta pientä, mutta olennaisen tärkeää muutosta. Muutokset liittyvät autotalle ongelmallisiksi muodostuneeseen valmistussarjojen viimeisten ajoneuvojen poikkeuslupiin sekä kesäkuussa 2020 voimaan astuneen tieliikennelain mukaiseen liikennevirhemaksuprosessiin.

Häntälupakäytännön muutostarve

EU-lainsäädännön mukaisesti aiemman tyyppihyväksynnän mukaisesti hyväksytyt henkilö- ja paketti-autoja voidaan ensirekisteröidä lainsäädännön muutoksen jälkeen ainoastaan valmistussarjan viimeisten ajoneuvojen poikkeusluvilla eli ns. häntäluvilla. Valmistussarjan viimeisillä ajoneuvoilla (end of series, EOS) tarkoitetaan varastossa olevia ajoneuvoja, joita ei voida rekisteröidä, myydä tai ottaa käyttöön, koska voimaan on tullut uusia teknisiä vaatimuksia, joita ajoneuvot eivät täytä.

Puiteasetuksen (EU) 2018/858 liitteen V mukaisesti häntäluvien määrä voidaan laskea kahdella eri tavalla:

”Sarjan viimeisiin ajoneuvoihin sovellettavan menettelyn mukaisesti kussakin jäsenvaltiossa käyttöönotettavien valmiiden ja valmistuneiden ajoneuvojen enimmäismäärää rajoitetaan toisella seuraavista keinoista jäsenvaltion valinnan mukaan:

1. Yhtä tai useampaa tyyppiä edustavien ajoneuvojen suurin lukumäärä saa olla M1-luokan osalta enintään 10 prosenttia ja kunkin muun luokan osalta enintään 30 prosenttia edellisenä vuonna kyseisessä jäsenvaltiossa käyttöönotettujen kaikkia asianomaisia tyyppiä edustavien ajoneuvojen lukumäärästä. Jos M1-luokan osalta 10 prosenttia tai kunkin muun luokan osalta 30 prosenttia on vähemmän kuin 100 ajoneuvoa, jäsenvaltio saa sallia enintään 100 ajoneuvon käyttöönoton.

2. Mitä tahansa yhtä tyyppiä edustavien ajoneuvojen määrä rajoitetaan niihin, joille myönnettiin ajoneuvon valmistuspäivänä tai sen jälkeen vaatimustenmukaisuustodistus, joka oli voimassa vähintään

kolme kuukautta todistuksen myöntämispäivästä, mutta jonka voimassaolo päättyi säädöksen voimaantulon myötä.”

Sama määritelmä sisältyi puiteasetusta edeltäneeseen puitedirektiiviin 2007/46/EY. Häntälupien määrä lasketaan Suomessa näistä ensimmäisellä tavalla eli ns. prosentuaalisena kiintiönä. Käytäntö on määriteltävy voimassa olevassa ajoneuvolaissa ja nyt esillä olevan ajoneuvolain 122 §:n mukaisesti käytäntöä ei ole ehdotettu muutettavaksi.

Suomessa häntälupien määrä ei kaikissa teknisten vaatimusten nopeampoisissa muutostilanteissa riitä tilauskannassa ja varastossa olevien autojen saattamiseksi markkinaan. Esimerkiksi vuoden 2019 syyskuussa tapahtuneissa teknisten vaatimusten muutoksessa häntälupaa ei riittänyt kaikille tilauskannassa ja varastossa oleville autoille, vaan syksyllä luovutettavaksi sovittujen autojen ensirekisteröintiä jouduttiin aikaistamaan elokuulle tai ilmoittamaan autot väliaikaiseen esittelykäyttöön ennen uuden lainsäädännön voimaan astumista. Arviolta 4 000 varastossa ollutta henkilöautoa jouduttiin joko ensirekisteröimään elokuussa tai ilmoittamaan esittelykäyttöön, jotta ne saatiin otettua käyttöön ennen vaatimusten voimassaolon päättymistä.

Monet autonvalmistajat ovat sopeuttaneet tuotantonsa puiteasetuksen mukaiseen ns. kolmen kuukauden sääntöön, joka helpottaa tuotannon ennakointia ja vaihtelevan kysynnän hallintaa. Tyyppihyväksyntälainsäädännössä tapahtuu jatkuvasti muutoksia muun muassa turvallisuusmääräysten ja pakokaasupäästöjä koskevan lainsäädännön kehittyessä. Kolmen kuukauden sääntö purkaa tuotantokatkojen aiheuttamia saatavuusongelmia, sillä valmistaja voi sen turvin tuottaa varastoon jonkin verran aiemman tuotantosarjan ajoneuvoja, joita on voitu saattaa markkinoille ennen kuin uuden tyyppihyväksyntävaatimuksen mukainen sarja on saatu laajamittaisesti tuotantoon.

Vuoden 2021 alussa voimaan astuvien vaatimusten takia häntälupatarve on koronapandemian vuoksi poikkeuksellinen. Koronatilanne on aiheuttanut vaikeasti ennakoitavissa olevia muutoksia sekä autojen kysyntään että tuotantoon. Asiakastilaukset romahtivat keväällä 2020, mikä on aiheuttanut tähän mennessä koko vuoden myynnin supistumisen noin viidenneksellä. Edellisen kerran autokauppa on supistunut yhtä voimakkaasti vuoden 2009 finanssikriisin jälkimainingeissa.

Pandemialla on ollut huomattava vaikutus myös autojen tuotantoon. Koronan leviämisen ehkäisemiseksi tehdyt toimenpiteet ovat aiheuttaneet tuotantokatkoksia niin autotehtailla kuin tehtaiden alihankkijoilla. Lisäksi uusien tuotantosarjojen aloituksia ovat lykänneet tyyppihyväksyntäprosessien katkokset kevään aikana. Uusien autojen myynnin romahtamisen ja tuotannon viivästyksen takia autoliikkeiden ja maahantuojien varastoon on jäämässä huomattavasti ennakoitua enemmän autoja, joiden tyyppihyväksyntä on päättymässä vuoden 2021 alussa.

Suomen häntälupakäytäntö poikkeaa muista Pohjoismaista ja monista Keski-Euroopan maista. Puiteasetus antaa jäsenmaille EU-komission hyväksymän tulkinnan mukaisesti mahdollisuuden soveltaa samaa aikaisesta molempia puiteasetuksen mukaisia häntälupien laskentaperusteita. Muun muassa Ruotsi, Norja, Saksa ja Italia ovat jo aiemmin siirtyneet omassa lainsäädännössään käytäntöön, jossa maahantuojat voi säädöskohtaisesti valita kumman tahansa laskentatavoista.

Myös Tanska siirtyi vuonna 2018 käytäntöön, jossa valmistaja voi soveltaa kumman tahansa laskentatavan mukaista häntälupakäytäntöä. Tanska selvitti käytännön EU-oikeudellisuutta komissiolta ennen

lakimuutosta ja sai vastauksen, jonka mukaan vallitseva tapa molempien laskentatapojen samanaikaiseen käyttöön on hyväksyttävä.

Ehdotamme häntälupakäytännön muuttamista siten, että kolmen kuukauden sääntö otettaisiin Suomessa käyttöön nykyisen 10 prosentin säännön rinnalla. Mikäli kolmen kuukauden sääntöä sovellettaisiin vaihtoehtoisena laskentatapana, häntälupakiintiö riittäisi teknisiä vaatimuksia koskevan lainsäädännön taitepisteissä varastoautokannan rekisteröintiin ilman merkittäviä lisäkustannuksia aiheuttavia poikkeusmenettelyjä.

Muutos voitaisiin tehdä ajoneuvolakiin kahdella vaihtoehtoisella tavalla:

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

Valmistelemassamme liitteenä olevassa laajemmassa asiantuntijamuistiossa on esitelty tarkemmin perusteita sille, miksi häntälupalainsäädännön muutoksen toteuttaminen olisi erittäin ajankohtaista juuri vallitsevassa poikkeustilanteessa.

Käyttövastaavalle kohdennettujen liikennevirhemaksujen prosessin muutostarve

Tieliikennelain 176 §:n mukaan ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta vastaa ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava. Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä on kuitenkin vastuusta vapaa, jos hän saattaa todennäköiseksi, että hän ei tehnyt liikenne rikkomusta tai että virhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä. Käyttövastaava on vastuusta vapaa ilmoittamalla, kenen käytössä moottorikäyttöinen ajoneuvo oli rikkomuksen tekohetkellä taikka ilmoittamalla, että ajoneuvo tai sen rekisterikilpi on anastettu.

Ajoneuvokohtaiset liikennevirhemaksut otettiin käyttöön tieliikennelain uudistuksessa 1.6.2020. Tämän jälkeen on autoalan yrityksissä havaittu lukuisia ongelmatilanteita esittely- ja vuokra-autojen liikennevirhemaksujen kohdentamisessa. Mikäli esimerkiksi esittely- tai vaihtoautoa koeajava asiakas syyllistyy ylinopeuteen ja saa ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun, maksu osoitetaan käyttövastaavalle tai käyttövastaavaa koskevan tiedon puuttuessa yrityksen toimitusjohtajalle. Vastaavia ongelmia on ilmennyt esimerkiksi taksirytyksissä. Autojen lyhytaikaiset vuokraukset ja yhteiskäyttöiset autot yleistyvät tulevaisuudessa osana monia liikennepalveluja, joten liikennevirhemaksuja tullaan jatkossa osoittamaan yhä useammin käyttövastaaville.

Autoalan yrityksissä on yleensä tarkka tieto esittely-, vaihto- ja vuokra-autojen käyttäjistä, joten suuressa osassa liikennevirhemaksutilanteita kuljettaja saadaan selvitettyä. Automaattisessa liikenteenvalvonnassa määrättyjen liikennevirhemaksujen suuri määrä ja postin kulun viivästyminen ovat kuitenkin 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 ajoikieltoon.

Kasautuvista liikennevirhemaksuista aiheutuva haitta käyttövastaavalle on kohtuuton, vaikka oikaisumenettelyllä liikennevirhemaksu voidaankin myöhemmin osoittaa oikealle kuljettajalle. Kohtuuttoman haitan vähentämiseksi ja käyttövastaavien oikeusturvan parantamiseksi ehdotamme, että valiokunta suosittelisi mietinnössään Poliisihallitusta muuttamaan liikennevirhemaksun prosessin kaksivaiheiseksi niissä tapauksissa, joissa auton omistajana tai haltijana ei ole luonnollinen henkilö, vaan auton kuljettajaa etsitään käyttövastaavan kautta. Kaksivaiheisessa prosessissa käyttövastaavalle lähetettäisiin yrityksen osoitteeseen aluksi tiedustelu auton kuljettajasta rikkomuksen ajankohtana, jonka jälkeen poliisiviranomainen voisi kohdistaa liikennevirhemaksun kuljettajalle. Tällaista menettelyä onkin noudatettu aiemman lainsäädännön aikana. Tieliikenteen rikesakkomääräys osoitettiin käyttövastaavalle vain, jos kaikki rikkomukseen liittyvät seikat huomioon ottaen voitiin pitää selvitetynä, että hän on rikkomuksen tekoaikana kuljettanut siihen käytettyä autoa. Muussa tapauksessa käyttövastaavalta tiedusteltiin, kuka kyseistä autoa on silloin kuljettanut.

Palaamalla kaksivaiheiseen prosessiin välttyttäisiin työläältä oikaisumenettelyltä ja käyttövastaavalle aiheutuvilta henkilökohtaisilta perusteettomilta sanktioilta. Kuljettajan selvittäminen käyttövastaavalta yrityksen osoitteesta on tärkeää, jotta kuljettajatietojen selvittäminen hoituisi mahdollisimman ripeästi myös tilanteissa, joissa käyttövastaava on esimerkiksi lomalla tai matkoilla.

Lisäksi esitämme muutosta ajoneuvolain 90 §:n käyttövastaavaa koskeviin vaatimuksiin. Pykälän 2 momentin mukaan käyttövastaavaksi rekisteriin voidaan merkitä ainoastaan täysi-ikäinen Suomessa asuva luonnollinen henkilö, jolla on oltava vähintään B-luokan ajo-oikeus. Autoliikkeiden esittelyautojen, vuokra-autojen ja yhteiskäyttöautojen osalta käyttövastaavaksi on mielekästä nimetä henkilö, jonka on mahdollista nopeasti selvittää, kuka autoa on kuljettanut. Käyttövastaavalle asetettu ajokorttivaatimus on perusteeton ja se rajaa tarpeettomasti käyttövastaavan nimeämistä tilanteessa, jossa koeajorekistereistä vastaisi ajokortiton työntekijä.

Kunnioitavasti,

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry