

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia, rikosrekisterilakia, ajoneuvoverolakia, autoverolakia, ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia, ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettua lakia ja liikenteen palveluista annettua lakia.

Ajoneuvolakiin ja rikosrekisterilakiin lisättäisiin autojen ja niiden perävaunujen EU-puiteasetusta täydentävä sääntely menettelystä, jolla riippumattomille ajoneuvojen huolto- ja korjaamotoimijoille myönnetään hyväksyntä ja näiden työntekijöille lupa saada tietoja ajoneuvojen turvatekijöistä. Laeissa säädettäisiin kansallisesta menettelystä, jolla hyväksyntää ja lupaa hakevat toimijat sekä heidän työntekijänsä voivat näyttää toteen EU-sääntelyn edellyttämän vaatimuksen puhtaasta rikosrekisteristä.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan EU-sääntelyn täytäntöön panemiseksi muutoksia maanteiden henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämiseen riskiyrityksenä sekä hyvämaineisuuden arviointiin.

Ajoneuvolakia, ajoneuvoverolakia ja autoverolakia muutettaisiin niin, että pelastusauto olisi jatkossa myös sopimuspalokunnan käytössä oleva M- tai N-luokan nelivetoinen ajoneuvo, jonka korityyppi on avolava. Tällaiset sopimuspalokunnan pelastusautot eivät kuitenkaan olisi muiden pelastusautojen tavoin vapaita auto- ja ajoneuvoverosta. Muilta osin sopimuspalokunnan pelastusautoja koskeviin säädöksiin ei tulisi muutosta.

Lisäksi esityksellä muutettaisiin ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettua lakia niin, että Liikenne- ja viestintävirasto saisi oikeudet tarkistaa toimijoiden taustat tehokkaalla tavalla rikosrekisterin lisäksi myös sakkorekisteristä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2025.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	5
1.2.1 EU-säädöksen valmistelu	5
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu	6
1.2.3 Soveltaminen Ahvenanmaalla.....	7
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	7
2.1 Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus.....	7
2.2 Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi	10
3 Nykytila ja sen arviointi.....	11
3.1 Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen	11
3.2 Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja katsastus	13
3.3 Sopimuspalokuntien pelastusautot	14
3.4 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä.....	15
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	16
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	16
4.1.1 Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen	16
4.1.2 Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja katsastus	16
4.1.3 Sopimuspalokuntien pelastusautot	16
4.1.4 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä.....	16
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	17
4.2.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset	17
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset	18
4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	19
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	20
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	20
5.1.1 Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen	20
5.1.2 Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja katsastus	21
5.1.3 Sopimuspalokuntien pelastusautot.....	22
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	22
6 Lausuntopalaute	24
7 Säännöskohtaiset perustelut	24
7.1 Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	24
7.2 Laki rikosrekisterilain muuttamisesta	26
7.3 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 48 §:n muuttamisesta	27
7.4 Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain 28 §:n muuttamisesta.....	28
7.5 Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta.....	29
7.6 Laki autoverolain muuttamisesta	30
7.7 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	30

8 Lakia alemman asteinen sääntely	31
9 Voimaantulo	31
10 Toimeenpano ja seuranta	31
11 Suhde muihin esityksiin.....	32
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	32
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	32
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	32
12.1 Yksityiselämän ja henkilötietojen suoja.....	32
12.2 Elinkeinovapaus	36
LAKIEHDOTUKSET	38
Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	38
Laki rikosrekisterilain muuttamisesta	40
Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 48 §:n muuttamisesta	41
Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain 28 §:n muuttamisesta.....	42
Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta.....	43
Laki autoverolain muuttamisesta	44
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	45

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esityksen valmisteluun on johtanut täydentävää sääntelyä edellyttävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858 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 (jäljempänä *autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus*) ja erityisesti sen nojalla komission 20.5.2021 antama delegoitu asetus (EU) 2021/1244 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 liitteen X muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän tietojen ja korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen vakiomuotoisesta saatavuudesta sekä ajoneuvon turvatekijöitä koskevien tietojen saatavuutta koskevista menettelyistä (jäljempänä *delegoitu asetus*). Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetusta täydentävä kansallinen sääntely sisältyy ajoneuvolaikiin (82/2021).

Komission delegoidulla asetuksella on säädetty autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen liitteen X muuttamisesta siten, että puiteasetukseen sisältyy nykyisin säännökset ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän tietojen ja korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen (RMI) vakiomuotoisesta saatavuudesta sekä ajoneuvon turvatekijöitä koskevien tietojen saatavuutta koskevista hyväksyntä- ja lupamenettelyistä. Tällä hyväksyntä- ja lupamenettelyllä ajoneuvojen valmistajista riippumattomille huolto- ja korjaustoimijoille annetaan hyväksyntä ja näiden työntekijöille luvat ajoneuvon turvallisuuteen liittyviin RMI-tietoihin, jotka eivät ole avoimesta saatavilla, akkreditoitujen arviointilaitoksen toimesta.

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus on suoraan sovellettava, mutta delegoidulla asetuksella lisättyjen ja jo voimaan tulleiden vaatimusten täysimääräinen noudattaminen vaatii kansallisen lainsäädännön muuttamista rikosrekisteriotteen saamiseksi hyväksyntä- ja lupamenettelyitä varten.

Toisena EU-taustaisena täytäntöön pantavana muutoksena on tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY (jäljempänä *tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi*) III liitteeseen tehdyt muutokset. Tässä liitteessä vahvistetaan luettelo ajo- ja lepoaikaan ja ajopiirtureihin kohdistuvista rikkomuksista ja niiden vakavuuden arvioinnista osana luvallista kuljetustoimintaa harjoittavien yritysten riskiluokitusjärjestelmää. Direktiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioilla tulee olla käytössä riskiluokitusjärjestelmä, jossa yritykset luokitellaan suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti yritys on rikkonut Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006 (jäljempänä *ajo- ja lepoaika-asetus*) tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014 (jäljempänä *ajopiirturiasetus*) tai kansallisia säännöksiä, joilla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin liitettä III on muutettu komission delegoidulla direktiivillä (EU) 2024/846 ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 2006/22/EY muuttamisesta (jäljempänä *komission delegoitu direktiivi (EU) 2024/846*). Muutoksen taustalla on Euroopan parlamentin ja neuvoston

asetuksella (EU) 2020/1054 vahvistetut uudet säännökset, joiden rikkomisesta voi aiheutua kuolonuhrien tai vakavien loukkaantumisten riski taikka riski kilpailun vääristymisestä maantieliikennemarkkinoilla. Jatkossa kyseiset rikkomukset tulevat vaikuttamaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämiseen riskiyrityksenä sekä hyvämaineisuuden arviointiin. Lisäksi joidenkin rikkomusten riskiluokkia laajennetaan.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan yksinomaan kansallisiin syihin perustuvaa sääntelyä. Sopimuspalokuntien pelastusautojen osalta kyse on sisäministeriön esiin nostamasta muutostarpeesta ajoneuvolain sisältämään pelastusauton määritelmään. Sisäministeriön esityksen mukaan sopimuspalokunnille tulisi mahdollistaa avolavakorakenteella olevat pelastusautot, jotka ovat henkilö- tai pakettiautoja mutta eivät nykysäädösten mukaan ole mahdollisia sopimuspalokunnille. Yksittäishyväksyntäsopimukseen ja katsastuslupaan liittyvän asian taustalla on puolestaan Oikeusrekisterikeskuksen Liikenne- ja viestintäviraston tietolupapyyntöön antama päätös. Sen mukaan Oikeusrekisterikeskus ei voi nykyisen lainsäädännön perusteella luovuttaa Liikenne- ja viestintävirastolle sakkorekisteritietoja teknisen rajapinnan kautta silloin, kun kyse on katsastusluvan hakijoiden, katsastajien, yksittäishyväksynnän myöntäjien ja yksittäishyväksyjien luottavuuden tarkastamisesta.

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädöksen valmistelu

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus

Ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevan järjestelmän toimivuudesta 9.12.2016 annetussa komission kertomuksessa (COM(2016) 782 final) Euroopan parlamentille ja neuvostolle todettiin, että yhdenmukaistamalla ajoneuvovalmistajien tietojen luovuttamiseen käyttämät verkkosivut ja käytettävä terminologia voitaisiin keventää riippumattomille toimijoille aiheutuvaa rasitusta. Komission delegoidun asetuksen perustana on käytetty eurooppalaisten akkreditointielinten yhteistyöjärjestön 19.5.2016 vahvistamaa järjestelyä *Scheme for accreditation, approval and authorization to Access Security-related Repair and Maintenance Information (RMI)*. Delegoidulla asetuksella autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteeseen lisätty menettely ja vaatimukset noudattavat pääpiirteittäin kyseistä määrittelyä.

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 61 artiklan 11 kohdan nojalla komissiolla on toimivalta muuttaa puiteasetuksen X liitettä muun muassa ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevien vaatimusten osalta. Komissio antoi delegoidun asetuksen 20.5.2021, ja sen soveltaminen alkoi 30.7.2023. Jäsenvaltioille annettiin näin ollen noin kaksi vuotta aikaa valmistella toimeenpanoa.

Delegoitua asetusta on käsitelty komission moottoriajoneuvotyöryhmässä, jossa Suomea edustaa Liikenne- ja viestintävirasto. Työryhmä avustaa komissiota sen valmistellessa alemman asteisia säädöksiä. Käsittelyn aikana ei noussut esiin, että asetuksen toimeenpano vaatisi kansallisia lainsäädäntömuutoksia.

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksesta on aikanaan laadittu U-kirjelmä (U 14/2016 vp), josta lähtien Suomi on pitänyt asetuksen tavoitteita kannatettavina ja komission alkupeleistä ehdotusta pääosin oikeasuuntaisena. Suomi on pitänyt hyväksyttävänä ehdotuksen valtuutuksia komissiolle antaa delegoituja säädöksiä, joista yhtenä on mainittu ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevat tarkemmat säännökset.

Delegoidun asetuksen tarkoittaman hyväksyntä- ja lupamenettelyn täytäntöönpanoa koordinoi turvallisuuteen liittyviä RMI-tietoja käsittelevä foorumi (SERMI-foorumi). SERMI-foorumilla tarkoitetaan järjestöä, joka toimii koordinoijana ja komission neuvonantajana, kun kyse on turvallisuuteen liittyvien RMI-tietojen saantia koskevien akkreditointi-, hyväksyntä- ja lupamenettelyjen toteuttamisesta. Suomi on tehnyt delegoidun asetuksen täytäntöönpanovaiheessa yhteistyötä komission ja muiden jäsenvaltioiden kanssa osana foorumin toimintaa. Suomi on tehnyt delegoidun asetuksen täytäntöönpanovaiheessa yhteistyötä komission ja muiden jäsenvaltioiden kanssa osana Eurooppalaisten akkreditointielinten yhteistyöjärjestön (EA, European Accreditation) asettamaa EA-SERMI Task Force -yhteistyöryhmää. Suomea ryhmässä edustaa kansallinen akkreditointielin Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikkö FINAS-akkreditointipalvelu.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi

Komissio käynnisti 31.5.2017 toimia EU:n liikenteen ja liikkuvuuden uudistamiseksi julkaisemalla tiedonannon COM (2017) 283 final ”Eurooppa liikkeellä - Puh-, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla”. Niin sanottu EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketti oli osa ”Eurooppa liikkeellä” -kokonaisuutta sen koostuessa tieliikenteen sosiaali- ja markkinasäännöksistä. EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin ehdotuksista, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden riski-luokittaminen mukaan lukien, tiedotettiin eduskuntaa U-kirjelmillä U 39/2017 vp, U 40/2017 vp sekä U 41/2017 vp. EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin asetukset ja direktiivit saatettiin kansallisesti voimaan pääosin hallituksen esityksellä HE 194/2021 vp.

Komission delegoitu direktiivi (EU) 2024/846 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin liitteen III muuttamisesta julkaistiin 31.5.2024. Ehdotusta käsiteltiin viimeksi neuvoston maaliikennetyöryhmässä keväällä 2024. Lisäksi ehdotuksenyksityiskohtia on käsitelty vuosien 2022-2024 aikana komission maantiekuljetuskomiteassa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1055 nojalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta, jäljempänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*, lisättiin 6 artiklan 2 a alakohta, jonka mukaisesti komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan luettelo sellaisista unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka liitteessä IV vahvistettujen rikkomusten lisäksi voivat johtaa hyvämaineisuuden menetykseen. Komissio on täytäntöönpanosäädöksillä vahvistanut yleisimpien rikkomusten luokat ja tyypit, rikkomusten vakavuuden sekä esiintymistiheyden. Nämä täytäntöönpanosäädökset on hyväksytty EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastusmenettelyä noudattaen.

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä, koska autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen vaatima kansallinen sääntely sisältyy pääosin ajoneuvolakiin. Lisäksi liikenteen palveluista annettu laki (320/2017), jota olisi muutettava tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin muutosten johdosta, kuuluu ministeriön hallinnonalalle. Yksinomaan kansallisista syistä ehdotettavat muutokset koskevat niin ikään ajoneuvolainsäädäntöä tai muuta liikenteen alan sääntelyä. Sisällöllisesti esityksen asiat kuuluvat myös oikeusministeriön (rikosrekisterilaki ja Oikeusrekisterikeskus) ja valtiovarainministeriön (verolainsäädäntö) hallinnonaloille. Valmistelussa on tehty yhteistyötä aihealueesta riippuen oikeusministeriön, sisäministe-

riön, valtiovarainministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston, Oikeusrekisterikeskuksen ja FINAS-akkreditointipalvelun kanssa. Lisäksi AKL-Sertifiointi Oy:tä (akkreditoitu vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos) on kuultu taustoittavista kysymyksistä.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella X.X.–X.X.2024. Lausuntoja on pyydetty X sidosryhmiltä. Lausuntoja annettiin yhteensä X kappaletta ja niistä on laadittu lausuntotiivistelmä. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavissa suomeksi osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM004:00/2024>.

1.2.3 Soveltaminen Ahvenanmaalla

Tämän esityksen kannalta keskeisiä kohtia ovat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 ja 22 kohdat, jotka koskevat teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä, paikallisen meriliikenteen väyliä sekä elinkeinotoimintaa. Esitys koskee tieliikennettä, joka Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluu Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Tieliikennettä koskevan säännöksen on katsottu käsittävän luvanvaraisen ammattiliikenteen harjoittamisen Ahvenanmaalla. Maakunnan hallitus myöntää näin ollen luvat tavara- ja henkilöliikenteen harjoittamiseen Ahvenanmaalla. Ahvenanmaan valtionvirasto myöntää tavara- ja henkilöliikenteen yhteisöluvut EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja ajo- ja lepoaika-asetuksen muuttamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 nojalla, koska kyseiset luvat ovat kansainvälisiä ja kuuluvat siten valtakunnan toimivaltaan. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklan mukaisesti yrityksen riskiyrityksenä pitämisestä vastaa jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetusta on sovellettu vuodesta 2020 lähtien. Sen 61 artiklan 2 kohdassa edellytetään, että ajoneuvovalmistajat asettavat ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän (OBD) tiedot sekä ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot saataville verkkosivustoillaan. Ennen komission delegoidulla asetuksella tehtyjä tarkennuksia ei kuitenkaan ollut olemassa yhdenmukaistettuja kriteerejä sille, miten tiedot on asetettava saataville. Sen vuoksi valmistajista riippumattomat ajoneuvojen korjaus- ja huoltotoimijat joutuivat sopeutumaan lukuisiin erilaisiin verkkopalveluihin ja termeihin. Yhdenmukaistamalla kyseiset verkkosivut ja käytettävä terminologia komission delegoidulla asetuksella kevennettiin riippumattomille toimijoille aiheutuvaa raskautta. Delegoidulla asetuksella muutettiin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitettä niin, että siinä viitataan standardin EN ISO 18541–2014 osien 1–5 vaatimuksiin, jotka vahvistavat valmistajien ja riippumattomien toimijoiden tietojen vaihdon tekniset vaatimukset ja tekniset menettelyt. OBD-tiedot ovat kuitenkin saatavilla ilman hyväksyntää tai lupaa, jos ne eivät sisällä tietoja ajoneuvon turvatekijöistä.

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 61 artiklan 1 kohdan mukaan valmistajien on tarjottava standardoitu ja suojattu etäyhteysjärjestelmä, jonka avulla riippumattomat korjaamot voivat suorittaa toimenpiteitä, jotka edellyttävät pääsyä ajoneuvon turvajärjestelmään. Koska ajoneuvon OBD-järjestelmän tietoihin ja ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittaviin tietoihin sisältyy ajoneuvon turvallisuuden ja päästötasojen varmistamisen kannalta tärkeitä tietoja, tietyt ajoneuvon turvatekijöihin liittyvät tiedot on jatkossa annettava ainoastaan sellaisten riippumattomien toimijoiden tai heidän työntekijöidensä saataville, jotka täyttävät autojen ja

niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksellä säädetty vaatimukset, jotka akkreditoitu vaatimusten arviointilaitos hyväksyy. Toisin sanoen ajoneuvovalmistajien tulee antaa pääsy vain ajoneuvojen ja niiden puiteasetuksen mukaisen hyväksynnän saaneille riippumattomille toimijoille ja heidän luvan saaneille työntekijöilleen. Delegoidun asetuksen keskeisenä tavoitteena on näin ollen mahdollistaa akkreditoitujen valvontalaitoksen suorittamalla tarkastus- ja lupamenettelyllä ajoneuvovalmistajista riippumattomien huolto- ja korjaamotoimijoiden toimintaedellytykset.

Riippumattomalla toimijalla tarkoitetaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 3 artiklan 45 kohdan mukaan sellaisia muita luonnollisia tai oikeushenkilöitä kuin valtuutettua jälleenmyyjää tai korjaamoa, jotka osallistuvat suoraan tai välillisesti ajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon, mukaan lukien korjaamot, korjauslaitteiden tai -työkalujen tai varaosien valmistajat tai jälleenmyyjät sekä teknisten tietojen julkaisijat, autoliitot, tiepalvelujen tarjoajat, tarkastus- ja testauspalvelujen tarjoajat ja yritykset, jotka tarjoavat koulutuspalveluja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen varusteita asentaville, valmistaville ja korjaaville yrityksille; sillä tarkoitetaan myös ajoneuvovalmistajan jakelujärjestelmään kuuluvia valtuutettuja korjaamoita, jälleenmyyjä ja jakelijoita, kun ne tarjoavat korjaus- ja huoltopalveluja ajoneuvoille, joiden valmistajien jakelujärjestelmään ne eivät kuulu.

Delegoitu asetus määrittelee turvallisuuteen liittyvät RMI-tiedot tiedoiksi, ohjelmistoiksi, toimintoinaiksi ja palveluiksi, joita tarvitaan sellaisten valmistajan ajoneuvon asentamien varusteiden korjaamiseen ja huoltamiseen, joiden tarkoituksena on estää ajoneuvon varastaminen tai ajaminen pois ja joiden avulla ajoneuvo voidaan jäljittää ja saada takaisin. Turvallisuuteen liittyvien tietojen saatavuutta on perusteltua rajoittaa, mutta komission mukaan delegoidulla asetuksella säädetyn järjestelmän pitäisi parantaa menettelyjä ja hallinnollisia järjestelyjä koskevaa tilannetta.

Menettelyllä taataan riippumattomille toimijoille pääsy turvallisuuteen liittyviä RMI-tietoja sisältävälle valmistajan verkkosivustolle ja varmistetaan, että ainoastaan kriteerit täyttävälle riippumattomille toimijoille annetaan pääsy tietoihin. Menettely on pääpiirteittäin seuraavan kuvauksen mukainen:

Riippumaton toimija hakee hyväksyntää itselleen ja lupia työntekijöilleen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselta (CAB), joka vastaa riippumattomien toimijoiden ja niiden työntekijöiden hyväksymisestä. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset ovat kunkin jäsenvaltion elimiä, yksityisiä toimijoita, jotka akkreditoi kansallinen akkreditointielin (NAB), joka on kussakin jäsenvaltiossa markkinavalvontaa ja akkreditointia koskevan asetuksen (EY) 765/2008 mukaisesti kansallisesti nimetty elin. Ainoastaan akkreditoitu arviointilaitos voi antaa hyväksyntätarkastustodistuksia, joilla todistetaan, että riippumaton toimija on hyväksytty, ja lupatarkastustodistuksia, joilla todistetaan, että riippumattoman toimijan työntekijällä on lupa saada käyttöönsä turvallisuuteen liittyviä RMI-tietoja.

Arviointilaitos tarkastaa riippumattoman toimijan hakemuksessa toimittamat tiedot asiakirjatarastuksella ja paikan päällä tehtävillä tarkastuksilla. Riippumattoman toimijan on allekirjoitettava vakuutus siitä, että toimija harjoittaa laillista liiketoimintaa. Riippumaton toimija voidaan hyväksyä vasta sen jälkeen, kun vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos on tarkastanut, että vakuutus on allekirjoitettu, ja arvioinut, täyttävätkö riippumaton toimija ja sen lupaa hakevat yksittäiset työntekijät vaatimukset.

Arviointilaitos antaa tarkastustodistuksen riippumattomalle toimijalle, mikäli se täyttää vaatimukset. Riippumattoman toimijan yksittäisille työntekijöille voidaan myöntää lupa vasta vaati-

mustenmukaisuuden arviointilaitoksen tekemän tarkastuksen jälkeen. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on tarkastettava sille toimitetut asiakirjat ja selvítettävä, onko asianomainen riippumattoman toimijan työntekijä tehnyt jo aiemmin lupahakemuksen, jonka asianomainen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos tai muu unionin tasolla toimiva vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos on hylännyt.

Tämän jälkeen arviointilaitos lähettää kaikki tarvittavat tiedot valvontakeskukselle. Valvontakeskuksella tarkoitetaan hyväksyttyä toimijaa, joka ylläpitää ja hallinnoi lupatietokantaa sekä välittää pääsyoikeustietoja riippumattomien toimijoiden ja valmistajien välillä. Keskus luo digitaalisen varmenteen ja tunnistevälineen ja välittää ne takaisin arviointilaitokselle. Arviointilaitoksen on sitten toimitettava ne riippumattoman toimijan työntekijöille. Arviointilaitos toimittaa myös digitaaliseen varmenteeseen liittyvän henkilökohtaisen PIN-koodin asianomaisille riippumattomien toimijoiden työntekijöille, jotta he voi käyttää valmistajan verkkosivustoa. Lupa on voimassa 60 kuukautta, jonka aikana arviointilaitoksen tulee tehdä valvontaa varmistukseen, että edellytykset täyttyvät. Tarvittaessa lupa voidaan peruttaa, jolloin pääsy valmistajan RMI-tietoihin estyy.

Tämän hallituksen esityksen kannalta oleellisin EU-säädöksen vaatimus koskee puhdasta rikosrekisteriä, ja se sisältyy autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksen 4.3.3 ja 4.3.4 kohtiin. Näissä kohdissa säädetään vaatimuksista, joita arviointilaitos noudattaa SERMI-menettelyssä.

Arviointilaitoksen soveltamat vaatimukset riippumattoman toimijan (yritys) hyväksynnässä ovat:

- a) asiakirjanäyttö riippumattoman toimijan omistussuhteista ja toimitusjohtajan nimi
- b) luettelo riippumattoman toimijan työntekijöistä, joille haetaan lupaa
- c) tiedot a alakohdassa tarkoitettujen työntekijöiden vastuista ja tehtävistä
- d) onko riippumattomalla toimijalla vastuuvakuutus, jossa korvausmäärä on ruumiinvamman tapauksessa vähintään miljoona euroa ja omaisuusvahingon tapauksessa vähintään 0,5 miljoonaa euroa
- e) onko riippumattoman toimijan hyväksyntä peruutettu väärinkäytöksen vuoksi
- f) onko riippumaton toimija esittänyt todisteita autoalan toiminnan harjoittamisesta
- g) onko riippumaton toimija allekirjoittanut 6.3 kohdassa tarkoitettun vakuutuksen laillisen liiketoiminnan harjoittamisesta, ja paikan päällä tehtävän tarkastuksen aikana, harjoit- taako se tosiasiallisesti laillista liiketoimintaa
- h) onko riippumattomalla toimijalla tai sen työntekijöillä puhdas rikosrekisteri
- i) onko riippumattoman toimijan laillinen edustaja allekirjoittanut vakuutuksen siitä, että 4.3.4 kohdassa vahvistettujen menettelyvaatimusten noudattaminen on varmistettu kaikkien ajoneuvon turvallisuuteen liittyvien toimintojen osalta.

Arviointilaitoksen soveltamat vaatimukset luvan antamisessa riippumattoman toimijan työntekijöille (henkilö) vastaavasti ovat:

- a) asianomaisella työntekijällä ei ole ollut aikaisempaa lupaa, joka olisi peruutettu luvan väärinkäytön vuoksi
- b) työntekijällä on puhdas rikosrekisteri
- c) asianomaisella työntekijällä on työsopimus hyväksytyin riippumattoman toimijan kanssa
- d) asianomaisella työntekijällä on voimassa oleva kansallinen henkilökortti tai vastaava asiakirja.

Edellä mainituissa vaatimuksissa on kyse suoraan sovellettavasta EU-sääntelystä. Ajoneuvojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisesta hyväksynnästä ja luvasta ei voida kansallisesti säätää asetuksesta poikkeavia tai sen kanssa päällekkäisiä säännöksiä. Asetus kuitenkin jättää kansallista liikkumavaraa siltä osin kuin kyse on tarkemmasta menettelystä, jolla vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos tarkastaa hyväksynnän ja luvan myöntämisen edellytykset. Asetuksessa säädetään vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksille ainoastaan joitain menettelyä koskevia vaatimuksia. Näitä ovat esimerkiksi X liitteen 4.3.1 kohdan a alakohdan mukainen vaatimus siitä, että arviointilaitosten on säilytettävä riippumattoman toimijan hyväksymistä varten toimitetut tiedot, sekä i alakohdan vaatimus säilyttää hyväksyntä- ja lupatarkastuksista kirjatut tiedot viiden vuoden ajan. Sen sijaan riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin vaatimuksen tarkastamista ei asetuksessa ole tarkemmin säännelty. Näin ollen asetusta jättää kansallista liikkumavaraa sen osalta, miten rikosrekisterin puhtaus tarkastetaan ja miten rikosrekisteriote tätä tarkoitusta varten kussakin jäsenvaltiossa saadaan.

2.2 Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi

Riskiyritykseen kohdistuvista tarkastuksista on säädetty EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklan 1 kohdassa, jota varten jäsenvaltioiden on tehtävä tarkastuksia, jotka kohdennetaan yrityksiin, jotka on luokiteltu riskiyrityksiksi. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti riskiluokitusjärjestelmä luokittelee yritykset suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti yritys on rikkonut ajo- ja lepoaika-asetusta tai ajopiirturiasetusta tai kansallisia säännöksiä, joilla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti luettelo ajo- ja lepoaika-asetukseen ja ajopiirturiasetukseen kohdistuvista rikkomuksista ja niiden vakavuuden arviointi vahvistetaan kyseisen direktiivin liitteessä III. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 2 a kohdan mukaisesti liitteen III rikkomukset voivat myös johtaa hyvämaineisuuden menetykseen.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2020/1054 otettiin käyttöön uusia säännöksiä sellaisten rikkomusten osalta, joista voi aiheutua kuolonuhrien tai vakavien loukkaantumisten riski taikka riski kilpailun vääristymisestä maantieliikennemarkkinoilla. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin liitettä III on ollut tarpeen muuttaa näiden uusien rikkomusten sisällyttämiseksi siihen. Kaikkein vakavimpaan rikkomusten luokkaan on sisällytetty ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen asiaankuuluvien säännösten noudattamatta jättäminen tavalla, josta aiheutuu huomattava kuoleman tai vakavan loukkaantumisen riski yhtenä riskiyrityksenä pitämisen luokitusperusteena. Riskiluokittamisen perusteeksi liitteeseen III on lisätty asetuksen (EU) 2020/1054 uusia säännöksiä liittyen ajo- ja lepoaika-asetuksen 8 artiklan 6 b, 8 ja 8 a kohtaan, ajopiirturiasetuksen 34 artiklan 5 kohdan b alakohdan v alakohtaan sekä 6 ja 7 kohtaan. Lisäksi taulukkoon on joihinkin riskiluokitukseen vaikuttaviin kohtiin lisätty lieviä rikkomusluokkia (MI = minor infringement), joka laajentaa yrityksen riskiluokittamisen rikkomusluokkia.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen

Delegoitu asetus, jolla riippumattoman toimijan ja sen työntekijöiden hyväksyntä- ja lupamennettely lisättiin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetukseen, on tullut voimaan 30.7.2023. Useilla jäsenmailla on ollut viivästyksiä täytäntöönpanossa. Keskeisin haaste on ollut akkreditoitujen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten perustaminen, koska kyse on lopulta yksityistä yrityksistä. Niiden toiminnan käynnistyminen ei ole tapahtunut komission arvioimassa aikataulussa. Komissio on tämän johdosta katsonut, että jäsenmaissa voidaan alkaa soveltaa asetusta joustavasti sitten, kun jäsenmaassa on akkreditoitu vähintään yksi vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos. Tällä hetkellä (8/2024) 10 jäsenmaata on ilmoittanut SERMI-foorumille menettelyn käyttöönotosta.

Suomessa delegoidun asetuksen vaatimuksia on sovellettu pääosin vuoden 2024 alusta, jolloin ensimmäinen akkreditoitu vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos aloitti toimintansa. Keskeiseksi kansallisen täytäntöönpanon haasteeksi Suomessa on kuitenkin muodostunut edellä kuvattu vaatimus todentaa riippumattomien toimijoiden ja niiden työntekijöiden luotettavuus puhtaalla rikosrekisterillä eli käytännössä rikosrekisterin tietoihin perustuen. Suomessa rikosrekisterin tiedot ovat rikosrekisterilain (770/1993) mukaan salassa pidettäviä ja tietojen luovuttamisesta sekä käyttötarkoituksesta tulee lain 3 §:n mukaan säätää lailla.

Suomessa kansallinen akkreditointielin on FINAS-akkreditointipalvelu (laki Turvallisuus- ja kemikaalivirastosta (1261/2010), 2 a §). FINAS akkreditoi 29.8.2023 Suomen ensimmäisen ja toistaiseksi ainoan vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen AKL-sertifiointi Oy:n. Tämän jälkeen FINAS ilmoitti SERMI-foorumille, että Suomessa on akkreditoitu vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos. SERMI-foorumi päätti, että Suomessa sovellettaisiin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 vaatimuksia 1.2.2024 lähtien, johon mennessä AKL-Sertifiointi ehditsi myöntämään tarvittavat hyväksynnät ja luvat Suomessa toimiville riippumattomille toimijoille ja heidän työntekijöilleen. Huomioitavaa on, että vaatimusten arviointilaitoksia voi myöhemmin tulla useampia AKL-sertifiointi Oy:n lisäksi. Lisäksi ennakkotietojen mukaan on mahdollista, että komissio ehdottaa mahdollisuutta rajat ylittävään arviointilaitostointintaan, jolloin toisen jäsenmaan (EU-/ETA-valtion) arviointilaitos voisi hyväksyä toimijoita ja myöntää lupia niiden työntekijöille toisessa jäsenmaassa. Toistaiseksi kuitenkin vain jäsenmaassa toimivat yritykset voivat toimia kyseisessä maassa arviointilaitoksena.

FINAS-akkreditointipalvelu seuraa vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen pätevyyttä pääsääntöisesti vuosittain toteutettavilla arvioinneilla. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on tiedotettava viipymättä kaikista oleellisista muutoksista FINAS-akkreditointipalvelulle akkreditointipäätöksen ehtojen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen tulee myös raportoida toiminnastaan SERMI-foorumille.

AKL-Sertifiointi Oy on julkaissut ohjeet hyväksynnän hakemiseksi yrityksille ja luonut sähköisen hakemuksen verkkosivuillaan olevaan tietoturvaliseen asiointiportaaliin. Yrityksen edustajan tulee syöttää vaatimustenmukaisuuden arviointia varten tarvittavat tiedot.

Hakemuksen yhteydessä yrityksen tulee toimittaa AKL-Sertifiointi Oy:lle vaadittavat tiedot, jotta tämä voi todeta autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksen vaatimusten täyttyvän. Näyttö tulee toimittaa myös toimijan eli yrityksen puhtaasta rikosrekisteriotteesta. Lisäksi hakemukseen tulee liittää luettelo yrityksen työntekijöistä, joille haetaan lupaa. Jokaisen työntekijän, jolle lupaa haetaan, puhtaasta rikosrekisteriotteesta sekä voimassa

olevasta työsopimuksesta hakijayritykseen tulee esittää niin ikään näyttö. Vastaavasti toimitaan, jos työntekijälle haetaan lupaa vasta sen jälkeen, kun itse toimija eli työnantajayritys on saanut hyväksynnän.

Toimijan ja tämän työntekijöiden tulee toimittaa näyttö puhtaasta rikosrekisteriotteesta viiden vuoden hyväksyntäjakson päättyessä, jos hyväksynnälle haetaan jatkoa. Tällöin rikosrekisterin puhtaus todetaan kaikilta yrityksen työsuhteessa olevilta työntekijöiltä, joille lupa tarvitaan, huolimatta siitä, milloin työntekijä on alun perin luvan saanut. Tarve rikosrekisteriotteelle ei siis ole tasaisesti viiden vuoden välein. Huomioitavaa on myös se, että asetuksen mukaan toimijan ja työntekijän rikosrekisteriotteen puhtaus voidaan tarkastaa valvonnan yhteydessä viiden vuoden hyväksyntä- tai lupajakson aikana.

Suomessa on arviolta noin 3500 yksittäistä ajoneuvovalmistajista riippumatonta korjaamoyritystä. Helmi-kesäkuussa 2024 AKL-Sertifiointi Oy oli hyväksynnän 67 yritykselle ja hieman useammalla yrityksellä hakemuksen käsittely oli vielä kesken. Hakemusten määrän kehittymistä on vaikea arvioida. Hyväksyntä ei ole riippumattomille toimijoille pakollista, mutta ilman sitä jatkossa moni turvallisuusominaisuuksiin liittyvä tai vaikuttava huolto- ja korjaustoimenpide ei ole mahdollinen. Hakemuskäärän kehittymiseen vaikuttaa esimerkiksi se, kuinka paljon ajoneuvovalmistajat jatkossa edellyttävät hyväksyntää ajoneuvotekniikkaansa liittyvien tietojen ja ohjeistusten osalta. Ajoneuvovalmistajien välillä on eroja siinä, kuinka laajasti ne edellyttävät autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaista hyväksyntää.

Lupaa mahdollisesti hakevien työntekijöiden eli yksityisten henkilöiden määrää on haastavaa arvioida, koska määrästä ei ole olemassa tilastotietoja. Tällä hetkellä (kesäkuu 2024) jokaisella hyväksyntää hakeneella toimijalla on ollut keskimäärin yli kolme lupaa hakenutta henkilöä. AKL-Sertifiointi Oy on myöntänyt helmikuun 2024 yli 200 henkilölle luvan ja oletettavasti käsitellyssä olevista hakemuksista tulee hieman suurempi määrä. Kokonaisuutena lupaa hakevia henkilöitä ensimmäisen vuoden 2024 aikana tullee olemaan noin 500.

Suomessa vastaavaa sääntelyä, jonka mukaan työntekijän tulee rikosrekisteriotteella todistaa soveltuvuutensa esimerkiksi työtehtävään, sisältyy useaan lakiin. Rikosrekisteritietojen luovuttamisesta tiettyyn tarkoitukseen tulee rikosrekisterilain 3 §:n mukaan säätää rikosrekisterilaissa. Rikosrekisterilain 6 §:ssä säädetään tilanteista, joissa henkilö pyytää itseään koskevan rikosrekisteriotteen esitettäväksi esimerkiksi työnantajalle, opintoihin liittyen tai toisen valtion viranomaiselle adoptiota varten. Rikosrekisterilain 6 a §:ssä säädetään rikosrekisteritietojen luovuttamisesta lasten kanssa tapahtuvaa vapaaehtoistoimintaa varten ja 6 b §:ssä julkisiin hankintoihin liittyen. Kahdessa viimeksi mainitussa tilanteessa henkilö antaa suostumuksensa siihen, että vapaaehtoistoiminnan järjestäjä tai julkisiin hankintoihin liittyen yritys pyytää henkilöä koskevan rikosrekisteriotteen. Rikosrekisteritietoja luovutetaan myös eri viranomaisille ja näistä luovutusperusteista säädetään rikosrekisterilain 4 ja 4 a §:ssä.

Sen johdosta, että rikosrekisteritietojen luovuttamisesta tulee säätää laissa, rekisterinpitäjänä toimiva Oikeusrekisterikeskus ei tällä hetkellä voi luovuttaa henkilöiden rikosrekisteriotteita yrityksille tai niiden työntekijöille itselleen hyväksyntää tai lupaa varten. Oikeushenkilön niin kutsutun yhteisösakko-otteen luovuttamisesta säädetään sen sijaan rikosrekisterilain 6 §:n 9 momentissa, jonka mukaan sillä, jolla on oikeus kirjoittaa oikeushenkilön nimi, on oikeus pyynnöstä saada oikeushenkilöä koskeva ote rikosrekisteristä. Säännöksessä ei ole eritelty käyttötarkoitusta, johon ote voidaan pyytää, joten Oikeusrekisterikeskus ei vaadi käyttötarkoituksen ilmoittamista näitä otteita pyydetäessä. Tulee kuitenkin huomioida, että yhteisösakko-ote on salassa pidettävä asiakirja, joten sen edellyttämisestä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisessa menettelyssä on tarpeen säätää erikseen.

SERMI-foorumin yhtenä tehtävänä on ylläpitää ja koordinoita tulkintasääntöjä sekä avustaa komissiota asetuksen toimeenpanossa. Foorumi julkaisee säännöllisesti dokumenttia (<https://www.vehiclesermi.eu/>), johon koostetaan eri jäsenmaiden tekemiä yksityiskohtaisia tulkintoja. Jotta suomalaisille toimijoille ei aiheutuisi käytännön haasteita sen johdosta, ettei Oikeusrekisterikeskus voi vielä luovuttaa rikosrekisteritietoja autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisen hyväksynnän ja luvan myöntämiseksi, Suomi ilmoitti SERMI-foorumille väliaikaisesta tulkinnasta rikosrekisteriä koskevan vaatimuksen osalta. Tulkinnan mukaan vaatimus voidaan nykytilassa todeta toimijan oman vakuutuksen perusteella, koska rikosrekisterilaki ei salli rikosrekisteritietojen luovuttamista kuin erikseen säädetyissä tilanteissa edes henkilölle itselleen. Samalla ilmoitettiin, että Suomi valmistelee tarvittavat säädösmuutokset, jotta rikosrekisterin puhtauden todentaminen voitaisiin tehdä luotettavasti rikosrekisteriotteella. SERMI-foorumi hyväksyi Suomen tulkinnan 22.12.2023. Tulkinta oli tarpeellinen, jottei toimijan hyväksyntää ka työntekijän lupaa vaativat työtehtävät estyisi riippumattomilla toimijoilla. Käytännössä kuitenkin luotettava todiste Suomessa olisi Oikeusrekisterikeskuksen antama yksityisen henkilön rikosrekisteriote ja oikeushenkilön yhteisösakko-ote ja toimijan vakuutukseen perustuva menettely on tarkoitettu väliaikaiseksi.

Rikosrekisterilaissa, ajoneuvolaissa tai missään muussakaan kansallisessa laissa ei nykyisin käsitellä erityisesti autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaista menettelyä liittyen riippumattomien korjaamo- ja huoltamatoimijoiden pääsystä ajoneuvon turvallisuuteen liittyviin RMI-tietoihin. Asiasta on säädetty EU-asetuksella. EU-asetuksella ei kuitenkaan ole säädetty eikä voida säätää salassa pidettävien rikosrekisteritietojen luovuttamisesta, vaan siitä tulee säätää kansallisesti rikosrekisterilaissa. Näin ollen kansallisesti keskeiseksi sääntelytarpeeksi on muodostunut vaatimus siitä, että kyseessä olevassa menettelyssä tulee varmistua, että toimijoiden ja henkilöiden rikosrekisteri on puhdas. Jotta tämä tarkistus voitaisiin suorittaa rikosrekisterin tietoihin perustuen, kansallisesti tulisi säätää henkilön rikosrekisteriötteen ja yhteisösakko-otteen edellyttämisestä sekä rikosrekisteriötteen luovuttamisesta henkilölle itselleen tähän käyttötarkoitukseen. Asiasta on tarpeen säätää edellä mainituilla perusteluilla lain tasolla ja sen vuoksi, että Suomen kansallinen lainsäädäntö olisi sopusoinnussa EU-sääntelyn kanssa. Tämä kansallinen sääntelytarve on ilmennyt vasta nyt kun hyväksyntöjen ja lupien hakeminen on tullut ajankohtaiseksi.

3.2 Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja katsastus

Katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on hakijan eli katsastusyhtiön luotettavuus. Luotettavuusvaatimus koskee yrityksen omistajia ja muita määräävässä asemassa olevia henkilöitä, kuten toimitusjohtajaa, hallituksen jäseniä ja varajäseniä. Myös katsastajien on oltava luotettavia. Luotettavuuden arvioinnista säädetään katsastusluvan hakijan osalta ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 9 §:ssä ja katsastajien osalta saman lain 15 §:ssä. Lain 9 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan henkilöä ei pidetä luotettavana, jos hänet on tuomittu viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä, verotusta, kirjanpitoa tai varainhallintaa koskevien säännösten rikkomisesta. Säännöksen perusteiden mukaan arvioinnissa otetaan huomioon sekä sakko- että vankeusrangaistukset. Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan henkilöä ei pidetä luotettavana, jos hänet on tuomittu toistuvasti sakkorangaistukseen rikoksista, joiden katsotaan osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa tai suorittamaan katsastustehtäviä. Tällaisia rikoksia ovat esimerkiksi liikenne-rikokset. Katsastajien osalta vastaavat säännökset ovat lain 15 §:n 2 momentin 2 ja 4 kohdissa. Liikenne- ja viestintäviraston on tarkastettava katsastusluvan hakijoiden ja katsastajien luotettavuus. Tarkastamiseen tarvitaan Oikeusrekisterikeskuksen rikosrekisterin lisäksi sakkorekisterin tietoja.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain (958/2013) 11 §:n mukaan yksittäishyväksynnän myöntäjän (yritys) luotettavuuden arviointiin sovelletaan, mitä ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa säädetään katsastusluvan hakijan luotettavuuden arvioinnista. Pykälän 2 momentin mukaan yksittäishyväksyjältä edellytettävään luotettavuuteen ja sen arviointiin sovelletaan, mitä ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa säädetään katsastajan luotettavuudesta.

Sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 50 §:n 2 momentin mukaan Oikeusrekisterikeskus saa salassapitovelvollisuuden estämättä pyynnöstä luovuttaa sakkorekisterin tietoja niille, joiden oikeudesta mainittujen tietojen saamiseen säädetään erikseen lailla.

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 48 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä ja liikenneasioiden rekisteristä muun muassa katsastusluvan hakijoiden ja katsastajien luotettavuuden tarkastamiseksi.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain 28 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tehtäviensä hoitamisen kannalta välttämättömät tiedot rikosrekisteristä yksittäishyväksyntöjen myöntämisen edellytyksiksi säädettyjen luotettavuusvaatimusten selvittämiseksi ja valvontaa varten.

Kummassakaan laissa ei ole mainintaa oikeudesta sakkorekisterin tietojen saamiseen. Tämän takia Liikenne- ja viestintävirasto ei saa sakkorekisteritietoja Oikeusrekisterikeskuksesta. Nykyisin Liikenne- ja viestintävirasto tarkastaa liikenne rikoksia koskevat sakkotiedot liikenneasioiden rekisteristä (ATJ:n Kuljettajajärjestelmiin kuuluvasta POLLI-järjestelmästä, johon poliisi tallentaa liikenne rikoksista annetut sakot ja ajokiellot). Tietoja muista rikoksista, kuten ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä, verotusta, kirjanpitoa tai varainhallintaa koskevien säännösten rikkomisesta annetuista sakkorangaistuksista Liikenne- ja viestintävirasto ei nykytilassa saa lainkaan.

Sakkorekisterin tietojen luovuttaminen vaatii lakiin nimenomaisen luovutussäännöksen, josta on riittävän selvästi käytävä ilmi oikeus saada tietoja nimenomaan sakkorekisteristä. Säännöksessä on yksilöitävä tietoihin oikeutettu taho, luovutettavat tiedot ja tietojen käyttötarkoitus. Katsastustoiminnassa ja yksittäishyväksynnässä on tarpeen varmistua toimijoiden luotettavuudesta. Luotettavuuden varmistamiseksi Liikenne- ja viestintäviraston tulisi voida käyttää arvioinnissa rikosrekisterin tietojen lisäksi myös sakkorekisterin tietoja. Tiedot tulisi saada teknisen rajapinnan kautta. Liikenne- ja viestintäviraston on tarkastettava vuosittain noin 200 katsastukseen tai yksittäishyväksyntään liittyvän henkilön luotettavuus.

3.3 Sopimuspalokuntien pelastusautot

Sisäministeriö on tuonut esiin tarpeen kehittää sopimuspalokuntien toimintaa niin, että sopimuspalokuntien olisi mahdollista saada avolavakorisia ajoneuvoja pelastusautoiksi. Sisäministeriö on nostanut muutostarpeen esiin myös kirjalliseen kysymykseen antamassaan vastauksessa (KKV 237/2023 vp).

Ajoneuvolain 30 §:n mukaan pelastusauto on pelastustoimen käyttöön erityisesti valmistettu, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo. Pelastusauto on myös muu M- tai N-luokan ajoneuvo, joka on hyvinvointialueen pelastuslaitoksen tai valtion pelastushal-

linnon viranomaisen, Pelastusopiston tai lentoaseman pitäjän hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin. Pelastusauto on myös palokunnan omistuksessa oleva miehistöauto, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle. Pelastusauton on oltava pelastustoimen käyttöön soveltuva.

Ajoneuvoihin liittyvä sääntely kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön ja ajoneuvolainsäädäntöön liittyvä verotuksellinen sääntely valtiovarainministeriön valmisteluvastuulle. Sisäministeriö vastaa hyvinvointialueiden ohjauksesta pelastustoimen järjestämisestä annetun lain (613/2021) ja pelastuslain (379/2011) mukaisesti. Sisäministeriön tehtävänä on muun muassa huolehtia pelastuslain 23 §:n mukaisesti pelastustoimen valtakunnallisista valmisteluista ja järjestelyistä sekä yhteen sovittaa eri ministeriöiden ja toimialojen toimintaa pelastustoimessa.

Hyvinvointialueet vastaavat pelastustoimen järjestämisestä alueellaan. Hyvinvointialueet voivat tuottaa pelastuslain 32 §:n mukaisia pelastustoimintaan kuuluvia palveluita hankkimalla niitä sopimuspalokunnalta tai muulta pelastusalalla toimivalta yhteisöltä siten kuin siitä hyvinvointialueesta annetussa laissa (611/2021) säädetään.

Ajoneuvolain mukaan sopimuspalokunnat voivat omistaa pelastusautoja, jotka ovat kokonaisuudessaan yli 3,5 tonnia olevia M- tai N-luokan ajoneuvoja tai miehistöautoja, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle. Nykyisen sääntelyn perusteella sopimuspalokunnat eivät näin ollen voi omistaa pelastusautoiksi luokiteltavia muunlaisia paketti- tai henkilöautoja.

Toimintaympäristön muutoksilla on vaikutusta pelastustoimeen. Pelastustoimen tehtävien hoitamiseksi tarvitaan riittävät henkilöstö- ja kalustovoimavarat. Sään ääri-ilmiöt, kuten rankkasateet, kuivuudet ja matalapainemyrskyt edellyttävät pelastustoimen ajoneuvokalustolta hyvää etenemiskykyä erilaisissa tieolosuhteissa ja maastoissa. Toimintaympäristön muutoksiin vastaamiseksi pelastustoimen kalustoon olisi tarpeen hankkia lisää nelivetoisia, riittäväällä maavaraalla olevia henkilöstön ja kaluston kuljettamiseen soveltuvia pelastusautoja. Sisäministeriön mukaan ajoneuvolain 30 §:ää tulisi muuttaa siten, että myös sopimuspalokunnilla olisi mahdollista hankkia kuormalavalla varustettuja nelivetoisia pelastusautoja omistukseensa ilman, että näille pelastusautoille tulisi autovero- ja ajoneuvoverolain mukaisia verotuksia.

3.4 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta annetun valtioneuvoston asetuksen (276/2022) 3 §:n 3 momentissa säädetään, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaa yritysten riskiluokitusjärjestelmästä ja riskiluokitustiedon toimittamisesta valvontaa varten. Liikenteen palveluista annetun lain 5 §:ssä säädetyn mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto myöntää henkilö- ja tavaraliikenneluvan luonnolliselle henkilölle ja oikeushenkilölle, jolloin myös hyvämaineisuuden arvioinnin suorittaa Liikenne- ja viestintävirasto. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämisestä riskiyrityksenä säädetään kansallisesti liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ssä ja hyvämaineisuudesta lain 8 ja 9 §:ssä. Pykälissä määritellään EU-säädökset, joiden perusteella luvanhaltijaa on pidettävä riskiyrityksenä, sekä se, miten luonnollisen henkilön ja oikeushenkilön hyvämaineisuutta henkilö- ja tavaraliikenteessä arvioidaan. Komission delegoitu direktiivi (EU) 2024/846 muuttaa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin liitettä III, mikä aiheuttaa muutostarpeen lain 13 §:ään sekä lain 8 ja 9 §:ään. Muutokset ovat tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi riskiluokitaa ja arvioida henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoita EU-sääntelyn edellyttämällä tavalla.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen

Esityksessä ehdotetaan, että rikosrekisterilakiin säädetään tarvittavat perusteet rikosrekisteritietojen luovuttamiseksi ja rikosrekisteriotteen saamiseksi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksessä tarkoitettua riippumattoman toimijan hyväksyntää ja sen työntekijän lupaa varten. Luonnollisella henkilöllä olisi jatkossa oikeus saada itseään koskeva rikosrekisteriotte tähän tarkoitukseen.

Ajoneuvolakiin ehdotetaan lisättäväksi tarvittavat säännökset siitä, miten autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen edellyttämä rikosrekisterin puhtaus osoitetaan. Puhtaalla rikosrekisterillä tarkoitettaisiin sellaista luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön otetta, josta käy ilmi, ettei henkilöstä ole merkintöjä rikosrekisterissä. Ajoneuvolakiin lisättäisiin myös säännökset rikosrekisterin tarkastamista koskevasta menettelystä siltä osin kuin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus mahdollistaa kansallisen sääntelyn. Rikosrekisteriotetta ei käsiteltäisi hakemus- tai valvontaprosesseissa muussa tapauksessa kuin silloin, kun se on asetuksen edellyttämällä tavalla puhdas. Jos puhdasta otetta ei pystyisi toimittamaan, hyväksynnän ja luvan edellytykset eivät lähtökohtaisesti täytyisi. Otteen voisi saada sitä tarvittaessa, koska rikosrekisterin puhtaus tarkistetaan säännöllisesti autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen säännösten mukaisesti.

Ehdotukset johtuvat täydentämistä edellyttävän komission delegoidun asetuksen säännöksistä, eikä niitä ehdoteta yksinomaan kansallisten syiden vuoksi.

4.1.2 Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja katsastus

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 48 §:ää ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain 28 §:ää muutettaisiin niin, että niihin lisätään Liikenne- ja viestintäviraston oikeus saada tietoja sakkorekisteristä toimijan luotettavuuden arvioimiseksi. Muutos on tarpeen tehdä niin, että sakkorekisterin tiedot voisi luovuttaa teknisen rajapinnan välityksellä.

4.1.3 Sopimuspalokuntien pelastusautot

Ajoneuvolain 30 §:ää muutettaisiin niin, että pelastusauto on myös sopimuspalokunnan käytössä oleva M- tai N-luokan ajoneuvo, jonka korityyppi on avolava ja, joka on kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnia. Sopimuspalokunnan pelastusautot rajattaisiin autoverolain 23 §:n ja ajoneuvoverolain 12 §:n tarkoittamien verovapauksien ulkopuolelle. Kokonaismassaltaan yli 3,5 olevilla sopimuspalokuntien pelastusautoilla säilyisi nykyiset verovapaudet.

4.1.4 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskirytyksenä

Liikenteen palveluista annetun lain 8 ja 9 §:ää ehdotetaan muutettavaksi niin, että luonnollisen henkilön ja oikeushenkilön hyvämainaisuuden vaarantuminen perustuu muiden pykälässä mainittujen vaatimusten lisäksi myös kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana saatuun tuomioon tai seuraamukseen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitettujen Euroopan unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission asetuksen (EU) 2016/403 luettelossa tarkoitetuista vakavista rikkomuksista tai komission delegoidun direktiivin (EU) 2024/846 luettelossa tarkoitetuista vakavista rikkomuksista.

Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ää ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin liitettä III muuttaneen komission delegoidun direktiivin (EU) 2024/846 uusia vaatimuksia yrityksen riskiluokittamisesta. Pykäläehdotuksessa viitataan EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen, komission asetukseen (EU) 2016/403, komission delegoituun direktiiviin (EU) 2024/846 sekä komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2022/695. Kyseinen EU-sääntely on luonteeltaan teknisluonteista ja yksityiskohtaista kohdistuen henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoihin ja viranomaisen toimintaan.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen

Pääasiallinen vaikutus olisi, että autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksessä tarkoitetun hyväksyntä- ja lupaprosessi olisi turvallisempi ja varmistaisi aukottomammin, etteivät rikollista taustaa omaavat tahot pääse käsiksi ajoneuvojen turvallisuuteen liittyviin RMI-tietoihin sekä muihin ajoneuvon turvatekijöitä koskeviin tietoihin. Lisäksi muutoksen jälkeen Suomessa hyväksyntä- ja lupaprosessi noudattaisi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen vaatimuksia täsmällisemmin, mikä lisää muun muassa ajoneuvovalmistajien luottamusta riippumattomiin huolto- ja korjaamotoimijoihin.

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja katsastus

Sakkorekisterin tietojen tarkastaminen katsastusluvan ja yksittäishyväksyntäsopimuksen toimijan luotettavuuden arvioinnin yhteydessä teknisen rajapinnan avulla tehostaisi hallinnollisia prosesseja. Liikenne- ja viestintävirasto voisi toteuttaa prosessinsa sakkorekisterin tarkastamisen osalta vastaavalla tavalla kuin rikosrekisterin osalta toimitaan eli teknistä rajapintaa hyödyntäen. Sujuvampi luvan käsittely näkyisi luvanhakijalle nopeampana käsittelyaikana. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi myös paremmat edellytykset lakisäätöisen tehtävänsä hoitamiseen, kun se saisi luotettavuuden arvioimiseksi myös sakkorekisterin tiedot, jotka ovat arvioinnissa tarpeen.

Sopimuspalokuntien pelastusautot

Sopimuspalokunnilla on merkittävä rooli pelastustoimen järjestelmässä ja sen myötä turvallisuuden tuottamisessa yhteiskunnassamme. Sopimuspalokuntien rooli korostuu erityisesti harvaanasutuilla seuduilla, jossa sopimuspalokunnan yksikkö on usein ensimmäinen ja joskus ainakin onnettomuuspaikalle pelastustoiminnan apua antamaan saapuva resurssi. Sopimuspalokuntatoiminnan ja sen jatkuvuuden turvaaminen onkin nähty erityisen tärkeäksi. Asia liittyy myös pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmaan 20.6.2023. Sen mukaan pelastuspalveluiden saatavuus varmistetaan kaikkialla Suomessa sekä sopimuspalokuntien asema ja toimintakyky turvataan.

Sopimuspalokunnat tarvitsevat toiminnassaan asianmukaisen ja käyttötarkoitukseen soveltuvan ajoneuvokaluston. Esitys palvelisi osaltaan sopimuspalokuntien toimintakyvyn turvaamista, kun sopimuspalokunnan käyttöön voitaisiin hankkia pelastustehtävien hoitamiseksi tarkoitettuja pelastusautoksi rekisteröityjä nelivetoisia avolava-autoja.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

Liikenteen palveluista annetun lain 8, 9 ja 13 §:ään ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia yritysten toimintaan, koska yritysten riskiluokittamista tehdään jo EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanosäädösten kautta. Korean riskiluokituksen liikenteenharjoittajat joutuvat todennäköisemmin kattaviin yritystarkastuksiin kuin matalan riskiluokituksen yritykset. Jatkossa riskiluokituksessa huomioidaan tarkemmin joitakin rikkomuksia, jotka perustuvat asetuksen (EU) 2020/1054 uusiin säännöksiin. Hyvämaineisuuden arviointiin vaikuttaa jatkossa myös vakavimmat rikkomukset, joissa on riski kuolonuhreista tai vakavista loukkaantumisista.

Liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ään ehdotetun muutoksen arvioidaan lievästi parantavan kuljetusyrittäisiin kohdistuvaa riskiperusteista viranomaisvalvontaa tarkentaen samalla hyvämaineisuuden arviointia, kun jatkossa riskiluokat ottavat huomioon myös asetuksen 2020/1054 uusia säännöksiä, joilla on riski kuolonuhreista tai vakavista loukkaantumisista sekä kilpailunvääristymisestä. Ehdotuksen voidaan nähdä parantavan liikenneturvallisuutta ja vähentävän myös talousrikollisuuden sekä harmaan talouden ilmentymiä.

4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen

Nyt ehdotettavien muutosten tultua voimaan riippumattomien toimijoiden ja heidän työntekijöiden, joilla hyväksyntä tai lupa on voimassa, tulisi esittää autojen ja niiden perävaunujen puuteasetuksessa vaadittu puhdas rikosrekisteriotte vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle. Jos toimija ei voisi esittää puhdasta otetta, arviointilaitoksen tulisi päättää hyväksyntä. Tällöin toimijan kaikkien työntekijöiden pääsy valmistajien RMI-tietoihin sekä ajoneuvon turvatekijöitä koskeviin tietoihin estyy. Jos toimija pystyy esittämään puhtaan yhteisösakko-otteen, ei muutoksella ole vaikutuksia toimintaan. Menettely ja vaikutukset olisivat vastaavat yksittäisten työntekijöiden lupien valvonnan osalta, mutta mahdollinen luvan peruutus koskisi vain yhtä työntekijää. Etukäteen ei ole tiedossa, miten muutos vaikuttaa riippumattomiin toimijoihin tai heidän työntekijöihin. Tämä johtuu siitä, että rikosrekisteritiedot ovat salassa pidettäviä, joten rikosrekisteriotteiden puhtautta ei ole mahdollista arvioida etukäteen.

Tällä hetkellä rikosrekisteriotteen hinta on kuusi euroa Oikeusrekisterikeskuksen sähköisessä palvelussa ja 12 euroa muulla tavalla tilattuna. Tässä esityksessä tarkoitettua hyväksyntää ja lupaa varten hankittavan otteen hinta täsmentyy lain voimaan tulon jälkeen ja oikeusministeriön olisi säädettävä maksun suuruudesta asetuksella. Kustannuksen katsotaan olevan vähäinen menettelyn tuomaan turvallisuushyötyyn ja riippumattomien toimijoiden toimintaedellytysten varmistamiseen nähden. Palvelumaksun ei arvioida aiheuttavan riippumattomille toimijoille tai heidän työntekijöilleen kohtuuttomia kustannuksia.

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja katsastus

Esityksellä ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Liikenne- ja viestintäviraston ja Oikeusrekisterikeskuksen välillä on jo tekninen rajapinta olemassa, joten erityisiä kehittämiskustannuksia ei syntyisi. Katsastuslupaa hakeville tai yksittäishyväksyntäsopimusta tavoitteleville yrityksille tai heidän toimihenkilöilleen asiassa ei koituisi kustannuksia.

Sopimuspalokuntien pelastusautot

Esityksellä ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Palosuojelurahasto on valtion talousarvion ulkopuolinen rahasto, jonka toiminta perustuu palosuojelurahastolakiin (306/2003) ja valtioneuvoston asetukseen palosuojelurahastosta (625/2003). Palosuojelurahastosta voidaan

myöntää avustuksia mm. kaluston hankintoihin. Muutos mahdollistaisi sen, että palosuojelurahasto voisi myöntää avustusta sopimuspalokunnan käyttöön hankittaville avolava-autoille.

4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen

Oikeusrekisterikeskuksen tulisi varmistaa, että sillä on tarvittavat viranomaispalvelut rikosrekisteriotteen luovuttamiseen autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksessä tarkoitettua hyväksyntää ja lupaa varten. Palvelua käyttäisi ensi vaiheessa arviolta noin 150 toimijaa eli yritystä ja noin 500 luonnollista henkilöä. Sen jälkeen hakemusvirta todennäköisesti tasaantuu ja määrä vähenee. Arvioon sisältyy paljon epävarmuutta, koska hyväksyntää hakevien toimijoiden määrää on tässä vaiheessa vaikea arvioida. Huomioitavaa on, että viiden vuoden päästä, kun hyväksyntäkausi päättyy, toimijat ja heidän työntekijät hakevat hyväksyntää ja lupia uusiksi. Viiden vuoden kuluttua rikosrekisteriotteita pyydetäisiin hyväksyntöjen ja lupien uusimisen takia useita lyhyen ajan sisällä. Oikeusrekisterikeskuksen olisi perusteltua varmistaa, että asiointi voidaan hoitaa tehokkaasti sähköisissä palveluissa, mistä aiheutuu kehityskustannuksia.

Ehdotetut muutokset edellyttäisivät uutta otetyyppeä rikosrekisteriin. Tästä aiheutuisi Oikeusrekisterikeskukselle alustavan arvion mukaan noin 9000 euron kustannus. Oikeusrekisterikeskuksen rikosrekisteriotteiden luovuttamiseen liittyvää työtä on mahdollista vähentää automatisoinnin keinoin, mutta harkintaa edellyttävien rikosrekisteriotteiden kohdalla automatisointi ei ole kokonaan mahdollista. Uusi rikosrekisteriotetyyppi vietäisiin myös Oikeusrekisterikeskuksen sähköiseen asiointiin, mistä aiheutuisi alustavan arvion mukaan tietojärjestelmäkustannuksia 10.000 euroa.

Mikäli rikosrekisteriotteita pyydetään pääosin sähköisen asioinnin kautta, Oikeusrekisterikeskuksen manuaalityön osuus otteiden luovuttamisessa on pienempi. Manuaalityön määrään vaikuttavat otehakemusten lukumäärä sekä otteiden myöntämisen edellyttämä harkinta. Otteiden myöntämisen lisäksi tulee huomioida asiakkaiden neuvonnan ja ohjeistuksen merkittävä tarve uuden sääntelyn ja menettelyn ollessa kyseessä. Rikosrekisteriotteihakemusten määriä ja niiden vaatimia henkilöresursseja on seurattava.

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja katsastus

Sakkorekisterin tietojen luovuttamista koskevat ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muutokset mahdollistaisivat sakkorekisteritietojen saamisen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisten tehtävien eli toimijoiden luotettavuuden tarkastamisen ja valvonnan suorittamiseksi. Teknisen rajapinnan hyödyntämisen sakkorekisteritietojen tarkistuksessa vähentäisi manuaalista työtä ja tehostaisi hallintoa.

Sopimuspalokuntien pelastusautot

Pelastustoimen järjestämisestä annetun lain (613/2021) 4 §:n mukaan hyvinvointialue vastaa pelastustoimen järjestämisestä alueellaan ja vastaa pelastustoimen palvelutasosta. Lain 3 §:n mukaan hyvinvointialueen pelastustoimen palvelutason tulee vastata kansallisia, alueellisia ja paikallisia tarpeita ja onnettomuusuhkia ja muita uhkia. Palvelutasoa määriteltäessä on otettava huomioon myös toiminta valmiuslain (1552/2011) 3 §:ssä tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin varautuminen. Pelastustoimen palvelut on suunniteltava ja toteutettava siten, että ne voidaan hoitaa mahdollisimman tehokkaalla ja tarkoituksenmukaisella tavalla ja että onnettomuus- ja vaaratilanteissa tarvittavat toimenpiteet voidaan suorittaa viivytyksettä ja tehokkaasti.

Pelastuslain 2 a §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan sopimuspalokunnalla tarkoitetaan pelastustoimen järjestelmään kuuluvaa vapaaehtoista palokuntaa, laitospalokuntaa, teollisuuspalokuntaa tai sotilaspalokuntaa, joka on tehnyt hyvinvointialueen kanssa sopimuksen pelastustoimintaan kuuluvien tehtävien hoitamisesta. Palokuntasopimuksissa määritetyn mukaisesti sopimuspalokunnat osallistuvat hyvinvointialueen järjestämisvastuulla olevien pelastustoimen tehtävien hoitamiseen, pelastusviranomaisen johtamana, hyvinvointialueen oman pelastuslaitoksen rinnalla.

Hyvinvointialueesta annetun lain 9 §:n mukaan, jollei lailla toisin säädetä, hyvinvointialue voi tuottaa järjestämisvastuulleen kuuluvat palvelut itse, yhteistoiminnassa muiden hyvinvointialueiden kanssa tai hankkia ne sopimukseen perustuen muilta palvelujen tuottajilta. Vaikka hyvinvointialue hankkii palveluja muulta palvelujen tuottajalta, sillä säilyy järjestämisvastuu. Sopimuspalokunnilla on keskeinen rooli pelastustoimen palvelujen tuottamisessa ja ne mahdollistavat pelastustoimen palvelujen tuottamisen kustannustehokkaasti. Sopimuspalokuntalaiset osallistuvat lähes puoleen pelastustoiminnan tehtävistä. Sopimuspalokuntien rooli korostuu erityisesti harvaanasutuilla seuduilla, jossa sopimuspalokunnan yksikkö on usein ensimmäinen ja joskus ainoakin onnettomuuspaikalle pelastustoiminnan apua antamaan saapuva resurssi. Harvaan asutulla maaseudulla sopimuspalokuntalaiset osallistuvat yli 90 prosenttiin pelastustoiminnan tehtävistä.

Nelivetoiset avolava-autot osana sopimuspalokuntien ajoneuvokalustoa turvaisivat hyvinvointialueen järjestämisvastuulla olevien pelastustoimen palvelujen toteutumista laissa edellytetyllä tavalla. Kyseiset autot maasto- ja etenemiskykyisinä turvaisivat kiireellisen pelastustoiminnan avun toimittamista myös vaikeissa sääolosuhteissa ja maastossa. Tällä osaltaan turvattaisiin pelastustoimen suorituskykyä ja kyvykkyyttä mm. metsäpalojen torjunnassa, maastopelastustehävissä sekä vaikeissa sääolosuhteissa kuten lumimyrskyjen aikana. Esiitetty muutos parantaisi osaltaan pelastustoimen varautumista sään ääri-ilmiöistä aiheutuviin haasteisiin.

Henkilö- ja tavara liikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää riskiluokitustietoa, riskiluokitaa yritykset sekä huolehtii valmiin riskiluokitustiedon toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille valvonnan riskiperusteista kohdentamista varten liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ssä mainittujen EU-säädösten perusteella. Riskiluokitustiedon keräämiseen, tiedon jalostamiseen ja sen toimittamiseen muille toimivaltaisille viranomaisille liittyvistä muutoksista aiheutuu virastolle jonkin verran hallinnollista työtä ja tietojärjestelmäkustannuksia.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen

Vaihtoehtoisina tapoina riippumattoman toimijan ja sen työntekijän rikosrekisterin puhtauden tarkastamiseksi on lisäksi arvioitu niin sanottua nollavaihtoehtoa eli toimimista nykysäädösten puitteissa, pelkän rikosrekisterilain muuttamista ja kokonaan uuden lain säätämistä. Lisäksi valmistelussa on arvioitu sitä, miten asetuksen tarkoittama ”puhdas” rikosrekisteri tulisi ymmärtää sekä sitä, tulisiko sakkorekisterin merkinnät huomioida arvioinnissa.

Nykysäädösten puitteissa toimijaa ei voida vaatia esittämään Oikeusrekisterikeskuksen antamaa rikosrekisteriotetta, koska toimija ei sitä Oikeusrekisterikeskukselta saa. Oikeusrekisteri-

keskus on ilmoittanut, että vaikka rikosrekisterin tietoja voidaan käyttää myös henkilön luotettavuuden tai henkilökohtaisen soveltuvuuden selvittämisessä ja arvioinnissa (rikosrekisterilain 1 §:n 3 momentti), ei luovutusta voi tehdä muuten kuin rikosrekisterilaissa säädetyllä tavalla. Nykysäädösten tulkinnalla autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksen vaatiman puhtaan rikosrekisterin tarkistuksen voi siten rakentaa vain toimijan oman vakuutuksen varaan, mikä vastaa Suomen SERMI-foorumille esittämää väliaikaista ratkaisua asetuksen vaatimusten täyttämiseksi.

Toiseksi valmistelussa on harkittu muutosten tekemistä vain rikosrekisterilakiin. Tällöin on arvioitava, onko autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa kuvattu menettely riittävä, jolloin rikosrekisterilaissa riittäisi säätää ainoastaan henkilön oikeudesta saada rikosrekisteriote ja tietojen luovuttamisperusteesta. Rikosrekisteritietojen tarkastamista koskevasta menettelystä ei käytännössä kuitenkaan säädetä mitään EU-asetuksessa. Suomessa rikosrekisteritiedot ovat salassa pidettäviä, ja niiden tarkastamista koskevasta menettelystä esimerkiksi lasten kanssa työskentelevien henkilöiden rikostaustan selvittämiseksi säädetään omassa laissa (504/2002). Koska lainsäädännön on oltava täsmällistä ja tarkkarajaista ja erityisesti koska kyseessä on yksityisyyteen ja henkilötietojen suojaan puuttuva sääntely, myös menettelystä on tarpeen säätää lain tasolla.

Kolmanneksi valmistelussa on harkittu kokonaan uuden lain säätämistä rikosrekisteritietojen tarkastamista koskevasta menettelystä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksessä tarkoitetun hyväksynnän tai luvan hakemiseksi ja saamiseksi. Valmistelussa päädyttiin kuitenkin siihen, että sääntely on tarkoituksenmukaista lisätä ajoneuvolakiin, johon sillä asiallisesti lähin liityntä ottaen huomioon, että ajoneuvolailla täydennetään jo nykyisin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen sääntelyä.

Lainsäädännön täsmällisyyden ja tulkintaristiriitojen välttämisen vuoksi rikosrekisterin puhtautta koskeva EU-säädöksen vaatimus tulee ymmärtää sananmukaisesti täydentävää sääntelyä laadittaessa. Vaihtoehtoisesti kansallisesti tulisi säätää tarkkarajaisesti kaikki rikokset, jotka luettaisiin puhtauteen vaikuttaviksi. Riskinä olisi sääntelyn monimutkaistuminen, kun tulisi pystyä arvioimaan, mitkä rikokset ja rikkomukset ovat ns. sallittuja ja mitkä eivät. Lopulta tämä tulkinta voisi olla autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen vastainen, koska asetuksessa ei ole erillistä mainintaa siitä, että rikosrekisterin puhtaus voitaisiin kansallisesti määritellä. Kansalliset määrittelyt saattaisivat johtaa eri maissa erilaisiin tulkintoihin, mikä ei ole toivottavaa.

Sakkorekisterin tietoja ei otettaisi rikosrekisterin puhtauden arvioinnissa huomioon, koska tarkoitus on keskittyä sellaisiin vakavampiin rikoksiin, joista tuomitaan vapausrangaistus. Sakkorekisterin rajaaminen esityksen ulkopuolelle vastaisi myös delegoidun asetuksen sanamuodon mukaista tulkintaa. Koska kyseessä on yksityiselämän ja henkilötietojen suojaan puuttuva vaatimus, asetusta tulee tulkita perusoikeusmyönteisesti. Tarkoituksenmukaisena ei voida pitää myöskään sitä, että esimerkiksi yksittäinen pieni sakko estäisi henkilöä saamasta lupaa ja näin ollen työskentelemästä sellaisissa tehtävissä, joissa käsitellään ajoneuvon RMI-tietoja.

5.1.2 Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja katsastus

Oikeustilan selkeyttämiseksi valmistelussa on päädytty siihen, että ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettuun lakiin ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettuun lakiin lisätään nimenomainen maininta Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada tietoja rikosrekisterin lisäksi myös sakkorekisteristä. Mikäli muutosta ei tehtäisi, nykytilan menettely jäisi

voimaan. Virasto ei silloin pystyisi arvioida toimijoiden luotettavuutta osana lupa- ja valvonta-tehtäviään niin kattavasti kuin se pystyisi tehdä sakkorekisterin tietojen perusteella, eikä myöskään hallinto tehostuisi.

5.1.3 Sopimuspalokuntien pelastusautot

Sopimuspalokuntien pelastusautojen osalta harkittiin ajoneuvolaissa säädetyn pelastusauton määritelmän laajentamista sopimuspalokuntien avolava-autoihin tavalla, joka tarkoittaisi samalla, että nämä autot vapautuisivat autoverosta ja ajoneuvoverosta. Esityksessä kuitenkin päätettiin erikseen rajaamaan ne verotuen ulkopuolelle.

Autoverolain 23 §:n 1 kohdan mukaan pelastusauto on vapaa autoverosta. Pelastusautojen autoverovapaus kuoleentuu 4 vuoden kuluessa siten, että auton voi tämän ajanjakson jälkeen myydä ilman autoveroseuraamuksia. Ajoneuvoverolain 12 §:n perusteella verosta vapaat pelastus- ja sairausautot ovat vapaita ajoneuvoveron perusverosta ja käyttövoimaverosta. Kyseiset verovapaudet ovat verotukia, sillä ne poikkeavat M1- ja N1- luokan ajoneuvojen yleisestä veronalaisuudesta. Myös viranomaisten ajoneuvot ovat pääsääntöisesti veronalaisia.

Budjettimenoista irrallaan olevat verotuet heikentävät budjettitalouden läpinäkyvyyttä ja voivat vaikeuttaa julkisen talouden resurssien tehokasta kohdentamista. Viime vuosien aikana auto- ja ajoneuvoverotukseen liittyviä verotukia on karsittu ja muutoinkin verotukien toimivuutta on tarkasteltu kriittisesti.

Sopimuspalokuntien avolava-autot vastaisivat ominaisuuksiltaan ja käyttötarkoitukseltaan muita M1- ja N1- luokkaan rekisteröityjä henkilö- ja pakettiautoja ja olisivat siirrettävissä verotuen kuoleentumisajan jälkeen muuhun yksityiseen käyttöön. Laskennallisesta kuoleentumisesta huolimatta käytetyn auton myyntihintaan jää tosiasiaassa merkittävä osa verotuesta, eikä se siis kohdistu alkuperäiseen tarkoitukseen. Yhteiskunta voisi myös tukea sopimuspalokuntien avolava-autojen hankintoja läpinäkyvästi ja kohdennetusti siten, että tukipäätöksissä otetaan huomioon ajoneuvon verotus, jolloin verotukea ei tarvita. Tämän takia sopimuspalokuntien avolava-autot ehdotetaan rajattavan autoverolaissa ja ajoneuvoverolaissa verottomien pelastusautojen ulkopuolelle.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen

Ruotsi

Ruotsi oli ensimmäinen jäsenmaa, joka otti autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksessä tarkoitetun menettelyn käyttöön lokakuussa 2023. Ruotsissa riippumattoman toimijan vastuunalainen henkilö tai työntekijän saa rikosrekisteriotteen joko pdf-tiedostona tai paperisena ja toimittaa sen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle hakemuksen yhteydessä. Ruotsin poliisiviranomainen myöntää rikosrekisteriotteen ja ote on saatavilla sähköisestä asiointipalvelusta omien tietojen tarkastuksella. Ote ei kuitenkaan välttämättä toimi todisteena.

Hollanti

Hollannissa SERMI otettiin käyttöön huhtikuussa 2024. Hollannissa hyvän käytöksen todistuksella (Verklaring Omtrent het Gedrag, VOG) osoitetaan, ettei riippumattoman toimijan työntekijä ole syyllistynyt rikoksiin. Työntekijä saa todistuksen sähköisesti tai paperisena ja toimittaa sen arviointilaitokselle hakemuksen yhteydessä. VOG:ia voidaan hakea sähköisesti, jolloin

työnantaja laatii hakemuksen työntekijälleen oikeus- ja turvallisuusministeriön sivuilta. Palvelusta lähetetään sähköpostilla työntekijälle hakemuskoodi, jolla työntekijä pääsee tarkistamaan hakemuksen tiedot sekä suorittamaan maksun. Vaihtoehtoisesti työntekijä voi hakea VOG:ia työnantajan esitäyttämällä hakulomakkeella kirjallisesti kotikuntansa kautta, joka pyytää todistusta edelleen oikeus- ja turvallisuusministeriöltä.

Tanska

Tanskassa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksessä tarkoitetun menettelyn vaatimusten soveltaminen alkoi helmikuussa 2024. Riippumattoman toimijan työntekijä saa rikosrekisteriotteen pdf:nä tai paperisena. Työntekijä toimittaa otteen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle hakemuksen yhteydessä. Vaihtoehtoisesti työntekijä toimittaa saamansa rikosrekisteriotteen työnantajalleen, joka toimittaa sen edelleen arviointilaitokselle. Tanskan poliisiviranomainen myöntää rikosrekisteriotteen. Ote toimitetaan hakijalle hänen digitaaliseen postilaatikkoonsa tai kirjeitse.

Norja

Norjassa vaatimukset tulivat voimaan helmikuussa 2024. Norjassa riippumattoman toimijan työntekijä saa rikosrekisteriotteen pdf:nä tai paperisena. Työntekijä toimittaa rikosrekisteriotteen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle hakemuksen yhteydessä. Norjan poliisiviranomaisen myöntää rikosrekisteriotteen, ja se toimitetaan pääsääntöisesti hakijan digitaaliseen postilaatikkoon.

Saksa

Saksassa vaatimukset tulivat voimaan huhtikuussa 2024. Riippumattoman toimijan työntekijä saa rikosrekisteriotteen paperisena. Työntekijä toimittaa otteen arviointilaitokselle lupaa varten. Saksassa liittovaltion oikeusviranomainen myöntää rikosrekisteriotteen.

Espanja

Espanjassa vaatimukset tulivat voimaan huhtikuussa 2024. Riippumattoman toimijan työntekijä saa rikosrekisteriotteen sähköisesti tai paperisena, ja toimittaa sen arviointilaitokselle hakemuksensa yhteydessä. Espanjassa oikeusministeriö myöntää rikosrekisteriotteen. Sähköisesti haettu ote on ladattavissa oikeusministeriön sähköisestä asiointipalvelusta.

Belgia

Belgiassa vaatimukset otettiin käyttöön huhtikuussa 2024. Riippumattoman toimijan työntekijälle rikosrekisteriote toimitetaan sähköisesti tai paperisena. Työntekijä toimittaa otteen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle hakemuksen yhteydessä. Belgiassa liittovaltion oikeusministeriö (Federale Overheidsdienst Justitie) myöntää rikosrekisteriotteen ja se toimitetaan hakijalle sähköisesti tai kirjeitse.

Portugali

Portugalissa vaatimukset otettiin käyttöön huhtikuussa 2024. Riippumattoman toimijan työntekijä saa rikosrekisteriotteen sähköisesti tai kirjeitse, ja toimittaa otteen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle hyväksyntää ja lupaa varten. Portugalissa oikeusministeriön oikeushallinnon pääosasto (DGAJ) myöntää rikosrekisteriotteen. Jos otetta haetaan sähköisen asiointipalvelun kautta, on se otteen myöntämisen jälkeen sieltä tarkasteltavissa kolmen kuukauden ajan.

6 Lausuntopalaute

[Päivitetään lausuntokierroksen jälkeen.]

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki ajoneuvolain muuttamisesta

30 §. *Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvo.* Pykälän 1 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että momentti jaetaan alakohtiin ja pelastusauton määritelmään lisätään uusi säännös koskien sopimuspalokuntien käytössä olevia pelastusautoja. Sopimuspalokunnan määritelmä sisältyy pelastuslain 2 a §:n 1 momentin 6 kohtaan. Esitys edistäisi osaltaan sopimuspalokuntien toimintakyvyn turvaamista, kun sopimuspalokunnan käyttöön voitaisiin hankkia pelastustehtävien hoitamiseksi tarkoituksenmukaisia pelastusautoksi rekisteröityjä nelivetoisia avolava-autoja.

Toisin kuin muut pelastusautot, momenttiin lisättävän uuden määritelmän mukainen sopimuspalokunnan käytössä ja kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnia oleva avolava-auto ei saisi vapautusta auto- ja ajoneuvoverosta. Tästä säädettäisiin nimenomaisesti ajoneuvoverolain 12 §:ssä sekä autoverolain 23 §:ssä, joita koskevat muutosehdotukset sisältyvät tähän esitykseen. Muilta osin pelastusautojen verokohtelu säilyisi ennallaan. Sopimuspalokunnat voisivat näin ollen edelleen omistaa verosta vapaina sellaisia pelastusautoja, jotka ovat kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia olevia M- tai N-luokan ajoneuvoja tai miehistöautoja, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle.

Pelastusautoksi luokittelu on merkityksellistä kuitenkin siitä syystä, että pelastusautot ovat ajoneuvolain 32 §:n mukaan hälytysajoneuvoja, jos ne on varustettu sinistä valoa näyttävällä vilkkuvalla varoitusvalaisimella ja hälytysajoneuvon äänimerkinantolaitteella. Hälytysajoneuvojen käyttöön tiellä liittyy tieliikennelaisissa (729/2018) säädettyjä erityisiä oikeuksia ja velvollisuuksia.

Selkeyden ja säännöksen luottavuuden vuoksi momentti jakautuisi jatkossa kohtiin. Ainoastaan momentin kolmas kohta olisi uusi, muut kohdat vastaisivat voimassaolevaa momenttia. Momentin lopusta poistettaisiin lisäksi tarpeettomana yleisesti kaikkia pelastusautoja koskeva vaatimus siitä, että pelastusauton on oltava pelastustoimen käyttöön soveltuva. Pelastusautojen vaatimuksista säädetään jo nykyisin pelastusautoista annetulla sisäasiainministeriön asetuksella (818/2010), ja lisäksi pelastusautoja koskevia määräyksiä sisältyy ajoneuvojen erityisvalaisimista, heijastimista, heijastavista merkinnöistä sekä hälytysajoneuvojen äänimerkinantolaitteista annettuun Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen. Pelastusajoneuvoille sallituista teknisistä poikkeuksista määrätään puolestaan autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista annetussa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä.

203 a § *Riippumattomien toimijoiden ja niiden työntekijöiden rikosrekisterin tarkastaminen haettaessa hyväksyntää ja lupaa saada tietoja ajoneuvojen turvatekijöistä*

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 203 a §, joka täydentäisi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen sääntelyä siltä osin kuin asetuksessa säädetään riippumattomia toimijoita ja niiden työntekijöitä koskevasta puhtaasta rikosrekisterin vaatimuksesta haettaessa hyväksyntää ja lupaa saada tietoja ajoneuvojen turvallisuuteen liittyvistä RMI-tiedoista. Pykälän ensimmäisen momentin mukaan autojen ja perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksessä säädetyn hyväksynnän ja -luvan vaatimuksena oleva puhdas rikosrekisteri osoitettaisiin luonnollisen henkilön

rikosrekisteriotteella tai oikeushenkilön yhteisösakko-otteella. Asetuksen tarkoittamalla puhtaalla rikosrekisteriotteella on katsottava olevan sananmukainen merkitys, ja vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen tulisi otteen perusteella voida todeta, ettei henkilöllä ole merkintöjä rekisterissä. Luonnollisen henkilön rikosrekisteriotteella tai toimijan yhteisösakko-otteella arvioinnin kohteena oleva luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö todistaisi asetuksen liitteen X liitteen 3 lisäyksen 4.3.3. ja 4.3.4 kohdissa tarkoitetun rikosrekisterin puhtauden. Momentissa viitattiin uuteen rikosrekisterilain 6 c §:ään, jossa säädettäisiin luonnollisen henkilön rikosrekisteriotteen saamisesta tähän tarkoitukseen, sekä voimassa olevaan rikosrekisterilain 6 §:n 9 momenttiin, jossa säädetään yhteisösakko-otteen saamisesta.

Pykälän toisessa momentissa säädettäisiin siitä, että hyväksyntää hakeva riippumaton toimija tai lupaa hakeva työntekijä toimittaa itseään koskevan rikosrekisteriotteen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle. Työntekijä voisi luovuttaa henkilökohtaisen otteen myös työnantajalle, koska se tarvitaan työntekijän henkilökohtaisen luvan lisäksi myös toimijan hyväksyntää varten. Työnantaja voisi luovuttaa otteet samalla kerralla vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle hyväksyntää ja lupaa tai lupia haettaessa. Säännös olisi tarpeen sen johdosta, että autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus säättää työnantajan tehtävistä ja vastuista lupa- ja hyväksyntämenettelyssä, mutta ei täsmennä rikosrekisteriotteen esittämiseen liittyviä vaiheita, joten niistä on säädettävä kansallisesti.

Momentissa säädettäisiin myös siitä, että arviointilaitos voi hyväksynnän ja luvan myöntämisen jälkeen tarvittaessa osana hyväksynnän ja luvan valvontaa pyytää puhdasta otetta nähtäville. Säännös on tarpeen EU-säädöksestä johtuvan vaatimuksen täyttämiseksi, koska autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus säättää valvonnasta ja siinä tarkastettavista kohteista. Otteen esittäminen tapahtuisi tällaisessa tilanteessa normaalin otteen tilaamiseen kuluvan Oikeusrekisterikeskuksen käsittelyajan puitteissa. Koska toimijan hyväksyntä on riippuvainen myös luvan saaneen työntekijän rikosrekisterin puhtaudesta, myös työnantaja voisi pyytää työntekijäänsä toimittamaan rikosrekisteriotteen, jos se on valvontatilanteessa tarpeen. Momentissa säädettäisiin myös siitä, kuinka kauan tässä tarkoitetut otteet olisivat voimassa, koska otteen voimassaolosta ei ole säädetty EU-säädöksessä. Kansallisesti otteen voimassaoloksi on useissa laeissa säädetty kuusi kuukautta. Kuusi kuukautta nähdään myös tässä riittäväksi ajaksi, jona hyväksynnän tai luvan hakemusprosessi saadaan vietyä läpi. Voimassaoloaika olisi SERMI-foorumien antaman ei-sitovan ohjeen mukainen.

Rikosrekisteritietojen käsittely perustuisi yleisen tietosuojaa-asetuksen 10 artiklaan ja tietosuojalain (1050/2018) 7 §:n 1 momentin 2 kohdan sisältämän viittaussäännöksen perusteella lain 6 §:n 1 momentin 2 kohtaan. Edelleen käsittelyn perusteena olisi nyt ehdotettava ajoneuvolain säännös.

Pykälän kolmannessa momentissa säädettäisiin, että arviointilaitos ja työnantaja eivät saa käsitellä muita kuin puhtaita rikosrekisteriotteita hyväksyntää ja lupaa haettaessa tai silloin, kun niiden myöntämisen jälkeen on tarve todistaa edellytysten täyttyminen eli rikosrekisterin puhtaus osana valvontaa. Jos hyväksynnän tai luvan kohteena oleva henkilö jättää rikosrekisteriotteen toimittamatta tai siinä on merkintöjä rikoksesta, ei vaatimus puhtaasta rikosrekisteristä täyty. Käsittelyllä tarkoitettaisiin kaikkea henkilötietojen käsittelyä kuten niiden keräämistä, säilyttämistä ja käyttöä.

Kolmas momentti on linjassa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksen 4.3.1. kohdan f ja g alakohtien kanssa. Sen f alakohdassa säädetään, että vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset saavat kerätä ja käyttää ainoastaan hyväksyntä- tai lupamenettelyssä tarvittavia tietoja. Lisäksi g alakohdassa säädetään, että vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten on pidettävä riippumattomaan toimijaan ja riippumattoman toimijan työntekijään liittyvät

tiedot luottamuksellisina ja varmistettava, että ainoastaan valtuutetuilla työntekijöillä on pääsy niihin. Vain puhdas rikosrekisteriote on näin ollen tähän tarkoitukseen tarvittava tieto. Se, että hyväksynnän ja luvan myöntämiseen liittyvät arviointilaitoksen tai työnantajan hallussa olevat tiedot sisältävät tiedon vain henkilön puhtaasta rikosrekisteristä vähentää merkittävästi mahdollisia yksityisyyden ja henkilötietojen suojan kannalta haitallisia vaikutuksia, joita voisi aiheutua siitä, että rikosrekisteriotteen tiedot päätyisivät väärin käsiin tai sivullisten tietoon. Hyväksyntä- ja lupaprosesseissa siis käsiteltäisiin vain otteita puhtaista rikosrekistereistä. Vaikka sekin tieto, ettei henkilöllä ole merkintöjä rekisterissä, on salassa pidettävä, säännöksellä pyritään minimoimaan mahdollisesta henkilötietojen tietoturvaloukkauksesta aiheutuvia vaikutuksia.

Momentissa säädettäisiin myös siitä, että otteesta ilmeneviä tietoja ei saa käsitellä muut henkilöt kuin ne, jotka tarvitsevat tietoa hyväksynnän ja luvan myöntämistä tai niihin liittyvää valvontaa varten. Vastaavan kaltaista sääntelyä sisältyy esimerkiksi julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain 88 §:n 4 momenttiin. Ajoneuvolaissa ei kuitenkaan voitaisi säätää esimerkiksi kiellosta tallentaa otetta tai velvollisuudesta palauttaa otetta takaisin sen esittäneelle henkilölle, koska autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaan hyväksyntä- ja lupamenettelystä kirjatut tiedot ja asiakirjat on säilytettävä viiden vuoden ajan. Asetus ei kuitenkaan sisällä nimenomaista huolellisuus- tai vaitiolovelvollisuutta, joten kansallisesti on tarpeen säätää tästä.

7.2 Laki rikosrekisterilain muuttamisesta

6 c §. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 6 c §. Siinä säädettäisiin henkilön oikeudesta saada itseään koskeva ote rikosrekisteristä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksessä tarkoitetun riippumattoman toimijan hyväksynnän tai työntekijän luvan myöntämistä varten. Ehdotus liittyy ajoneuvolakiin ehdotettavaan uuteen 203 a §:ään, jossa säädettäisiin hyväksynnän ja luvan myöntämistä koskevasta menettelystä siltä osin kuin siitä on tarpeen antaa kansallisesti täydentävää sääntelyä. Koska autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus edellyttää rikosrekisteriotteen esittämistä hyväksyntää ja lupaa koskevassa menettelyssä ja koska rikosrekisteritiedot ovat salassa pidettäviä, rikosrekisterilakiin on tarpeen lisätä nimenomainen säännös henkilön oikeudesta saada ote tähän tarkoitukseen.

Pykälässä säädettäisiin vain luonnollisen henkilön oikeudesta saada ote. Pykälässä käytettäisiin kuitenkin pelkkää henkilö-sanaa kuten voimassaolevassa rikosrekisterilain 6 §:ssä käytetään, sillä tarkoitus on sama kuin muissa 6 §:n tilanteissa. Ote luovutettaisiin vain sellaiselle luonnolliselle henkilölle, jolla on oikeus pyytää sitä. Otetta pyydetessä Oikeusrekisterikeskukselle olisi ilmoitettava tarkoitus, johon otetta pyydetään. Rikosrekisterilain 7 §:n 2 momentin mukaan otteeseen merkitään, mihin tarkoitukseen se on annettu. Säännöksillä pyritään osaltaan vaikuttamaan siihen, ettei otetta käytettäisi muuhun tarkoitukseen kuin mihin se on annettu, ja turvaamaan näin oikeutta yksityisyyteen ja henkilötietojen suojaa.

Käytännössä luonnollinen henkilö voi tarvita otteen ensinnäkin silloin, jos hän harjoittaa huolto- ja korjaamotoimintaa elinkeinonharjoittajana. Tällöin riippumattoman toimijan hyväksynnän saamiseksi tarvitaan elinkeinoa harjoittavan luonnollisen henkilön ote. Jos toimintaa harjoittaisi oikeushenkilö, toimijan hyväksynnän saamiseksi tarvittaisiin oikeushenkilön ote. Autojen ja niiden perävaunun puiteasetuksen määritelmän mukaan riippumaton toimija voi nimittäin olla oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö. Luonnollinen henkilö tarvitsee itseään koskevan otteen myös silloin, kun hän toimii riippumattoman toimijan työntekijänä, joka tarvitsee työssään pääsyä ajoneuvon turvallisuuteen liittyviin RMI-tietoihin eli henkilökohtaista lupaa päästä tietoihin. Työntekijä on määritelty autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa siten, että sillä tarkoitetaan hyväksytyn riippumattoman toimijan työntekijää, jolla on vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksensa antama lupa saada käyttöönsä turvallisuuteen liittyviä RMI-tietoja.

Asetus sitoo työntekijän määritelmän myös henkilöihin, joilla on voimassa oleva työsopimus. Näin ollen sellaiset harjoittelijat, alihankkijat tai muut vastaavat, jotka eivät ole työsuhteessa toimijaan, eivät olisi tässä tarkoitettuja työntekijöitä. Käytännössä työntekijään tulisi tässä yhteydessä kuitenkin rinnastaa sellainen yrittäjä, joka tekee ansiotyötä olematta työsuhteessa hyväksynnän saaneeseen yhtiömuotoiseen riippumattomaan toimijaan, jos hän tarvitsee työssään pääsyä ajoneuvon turvallisuuteen liittyviin RMI-tietoihin. Pelkkä riippumattomana toimijana olevan oikeushenkilön hyväksyntä ei nimittäin mahdollista yrittäjälle henkilökohtaisen luvan saamista eli pääsyä tietoihin. Autojen ja niiden perävaunun puiteasetus tunnistaa vain riippumattoman toimijan ja sen työntekijän roolit, joten tällainen yrittäjä tarvitsee asetuksen tarkoittaman työntekijän luvan. Näin ollen hänet tulee rinnastaa työntekijän asemaan luonnollisen henkilön rikosrekisteriotteen ja sitä myöten henkilökohtaisen luvan saamiseksi.

Oikeushenkilön oikeudesta saada ote säädetään voimassa olevassa rikosrekisterilain 6 §:n 9 momentissa. Sen mukaan sillä, jolla on oikeus kirjoittaa oikeushenkilön nimi, on oikeus pyynnöstä saada 5 §:n 1 momentissa tarkoitettu oikeushenkilöä koskeva ote rikosrekisteristä. Säännöksessä ei eritellä käyttötarkoitusta, johon ote voidaan pyytää. Jos riippumaton toimija on oikeushenkilö, kuten ajoneuvojen huolto- ja korjaamotoimintaa harjoittava yhtiö, se saa siten itseään koskevan otteen eli niin kutsutun yhteisösakko-otteen hyväksynnän myöntämistä ja valvontaa varten jo voimassa olevan säännöksen perusteella.

Otteen saisi ensimmäistä kertaa hyväksyntää tai lupaa haettaessa ja niitä uusittaessa sekä tarvittaessa valvontaa varten sen tarkastamiseksi, täyttyvätkö myöntämisen edellytykset edelleen.

7.3 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 48 §:n muuttamisesta

48 §. Henkilörekisteritiedot. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, johon lisättäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeus saada tietoja sakkorekisteristä. Pykälässä säädetään jo nykyisin viraston oikeudesta saada tietoja rikosrekisteristä ja liikenneasioiden rekisteristä, ja tätä koskeva sääntely jäisi ennalleen. Uusi 2 momentti täydentäisi siten viraston nykyisiä tiedonsaantioikeuksia.

Salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta on viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain mukaan säädetävä lailla. Sakkorekisteristä säädetään sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 5 luvussa. Sen 50 §:n mukaan sakkorekisterin tiedot ovat salassa pidettäviä, ja Oikeusrekisterikeskus saa pyynnöstä luovuttaa tietoja ainoastaan niille, joiden oikeudesta tietojen saamiseen säädetään erikseen lailla. Näin ollen Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada sakkorekisterin tietoja on säädetävä nimenomaisesti laissa, ja uudesta 2 momentista ilmenisi sen salassapitovelvollisuuden murtava vaikutus.

Perustuslakivaliokunta on perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädettyä yksityiselämän ja henkilötietojen suojaa koskevassa lausuntokäytännössään katsonut, että viranomaisen tiedonsaantioikeus voi liittyä jonkin tarkoituksen kannalta ”tarpeellisiin tietoihin”, jos tarkoitettujen tietosisällöt on pyritty luettelemaan laissa tyhjentävästi. Uudessa 2 momentissa tiedonsaantioikeus sakkorekisteristä sidottaisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtävien kannalta tarpeellisiin tietoihin, ja tietosisällöt luettelaisiin momentissa tyhjentävästi. Viraston on tarpeen saada rikosrekisteritietojen lisäksi myös sakkorekisterin tiedot, jotta se voi hoitaa sille laissa säädetyt tehtävät. Uudessa 2 momentissa viitattaisiin pykälän 1 momentin mukaisiin tehtäviin eli samoihin tehtäviin, joiden vuoksi virastolla on nykyisin oikeus saada rikosrekisteritietoja. Koska Liikenne- ja viestintäviraston on lain mukaan tarkastettava katsastusluvan hakijoiden ja katsastajien luotettavuus, virasto tarvitsee tiedot katsastusluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelemiseksi eli lain 10 ja 16 §:ssä tarkoitettua päätöksentekoa sekä 6 luvussa tarkoitettua valvontaa varten.

Tietosisällöt, jotka Liikenne- ja viestintävirasto olisi oikeutettu saamaan, koskisivat seuraamuksen kohteena olevan henkilön nimeä ja henkilötunnusta sekä ratkaisutietoja. Henkilön nimi ja henkilötunnus ovat tarpeen henkilön yksilöimiseksi. Keskeistä viraston tehtävien kannalta olisi rikosta ja seuraamusta koskevan tiedon eli ratkaisutietojen saaminen, koska sakkorangaistukset voivat vaikuttaa henkilön luotettavuuden arviointiin. Esimerkiksi sakon täytäntöönpanotietojen saaminen ei sen sijaan olisi tarpeen. Toimitettavien tietojen yksilöiminen laissa tekisi sääntelystä täsmällisempää myös tiedot luovuttavan viranomaisen eli Oikeusrekisterikeskuksen kannalta. Sakkorekisterin osalta ei nimittäin ole olemassa rikosrekisterilain 5 §:ää vastaavaa säännöstä, jonka mukaan rikosrekisteriotteella luovutetaan kaikki tiedot rikosrekisteristä. Vastaavan kaltainen sääntelyratkaisu sakkorekisteristä luovutettavien tietojen yksilöimisestä on omaksuttu esimerkiksi henkilötietojen käsittelystä maahanmuuttohallinnossa annetun lain (615/2020) 13 §:n 4 momentin 1 kohdan a alakohdassa, henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain (616/2019) 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa ja henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (650/2019) 16 §:n 1 momentin 10 kohdassa.

Tarkoitus on, että Liikenne- ja viestintävirasto saisi jatkossa sakkorekisterin tiedot sähköisesti teknisen rajapinnan kautta. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain 51 §:n 1 momentin mukaan tiedot sakkorekisteristä voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden välityksellä. Viranomaisten välisestä tietojen luovuttamisesta teknisen rajapinnan avulla säädetään nykyisin myös tiedonhallintalain 22 §:ssä, eikä yleissääntelyä vastaavaa säännöstä ole tarpeen sisällyttää erityissääntelyyn. Tiedonhallintalain sähköisiin tiedonantotapoihin liittyvä yleissääntely ei kuitenkaan muodosta oikeusperustaa tietojen luovuttamiselle, vaan tiedonsaantioikeus perustuisi nyt ehdotettavassa uudessa 2 momentissa säädettyyn.

Momentin loppuun sisällytettäisiin rikosrekisteriä koskevan voimassa olevan pykälän viimeistä virkettä vastaava säännös, jonka mukaan tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa 43 ja 43 a §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä katsastusluvan haltijalle sekä 10 ja 16 §:ssä tarkoitettujen päätösten yhteydessä päätöstä pyytäneelle katsastusluvan hakijalle tai 9 §:ssä tarkoitettulle henkilölle sekä päätöstä pyytäneelle katsastajalle. Koska kyseessä on luvanhakijan tai -haltijan luotettavuuden arviointi, säännös olisi tarpeen sen vuoksi, että kaikki asianomaiset henkilöt saisivat tietoonsa itseään koskevan päätöksen perustelut. Säännös olisi erityissääntelyä suhteessa liikenteen palveluista annetun lain 230 ja 232 §:iin, joissa Liikenne- ja viestintävirastolle säädetään kielto luovuttaa eteenpäin sakkorekisteristä saamia tietoja.

7.4 Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain 28 §:n muuttamisesta

28 §. *Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeus ja oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, johon lisättäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeus saada tietoja sakkorekisteristä. Pykälässä säädetään jo nykyisin viraston oikeudesta saada tietoja rikosrekisteristä, ja tätä koskeva sääntely jäisi ennalleen. Uusi 2 momentti täydentäisi siten viraston nykyistä tiedonsaantioikeutta.

Salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta on viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain mukaan säädetävä lailla. Sakkorekisteristä säädetään sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 5 luvussa. Sen 50 §:n mukaan sakkorekisterin tiedot ovat salassa pidettäviä, ja Oikeusrekisterikeskus saa pyynnöstä luovuttaa tietoja ainoastaan niille, joiden oikeudesta tietojen saamiseen säädetään erikseen lailla. Näin ollen Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada sakkorekisterin tietoja on säädetävä nimenomaisesti laissa, ja uudesta 2 momentista ilmenisi sen salassapitovelvollisuuden murtava vaikutus.

Uudessa 2 momentissa tiedonsaantioikeus sakkorekisteristä sidottaisiin perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä edellytetyllä tavalla Liikenne- ja viestintäviraston tehtävien kannalta tarpeellisiin tietoihin, ja tietosisällöt luettelaisiin momentissa tyhjentävästi. Viraston on tarpeen saada rikosrekisteritietojen lisäksi myös sakkorekisterin tiedot, jotta se voi hoitaa sille laissa säädetty tehtävät. Uudessa 2 momentissa viitattaisiin pykälän 1 momentin mukaisiin tehtäviin eli samoihin tehtäviin, joiden vuoksi virastolla on nykyisin oikeus saada rikosrekisteritietoja. Virasto tarvitsee tiedot yksittäishyväksyntöjen myöntämisen edellytyksiksi säädettyjen luotettavuusvaatimusten selvittämiseksi ja valvontaa varten.

Tietosisällöt, jotka Liikenne- ja viestintävirasto olisi oikeutettu saamaan, koskisivat seuraamuksen kohteena olevan henkilön nimeä ja henkilötunnusta sekä ratkaisutietoja. Henkilön nimi ja henkilötunnus ovat tarpeen henkilön yksilöimiseksi. Keskeistä viraston tehtävien kannalta olisi rikosta ja seuraamusta koskevan tiedon eli ratkaisutietojen saaminen, koska sakkorangaistukset voivat vaikuttaa henkilön luotettavuuden arviointiin. Esimerkiksi sakon täytäntöönpanotietojen saaminen ei sen sijaan olisi tarpeen. Toimitettavien tietojen yksilöiminen laissa tekisi sääntelyä täsmällisempää myös tiedot luovuttavan viranomaisen eli Oikeusrekisterikeskuksen kannalta. Sakkorekisterin osalta ei nimittäin ole olemassa rikosrekisterilain 5 §:ää vastaavaa säännöstä, jonka mukaan rikosrekisteriotteella luovutetaan kaikki tiedot rikosrekisteristä. Vastaavan kaltainen sääntelyratkaisu sakkorekisteristä luovutettavien tietojen yksilöimisestä on omaksuttu esimerkiksi henkilötietojen käsittelystä maahanmuuttohallinnossa annetun lain (615/2020) 13 §:n 4 momentin 1 kohdan a alakohdassa, henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain (616/2019) 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa ja henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (650/2019) 16 §:n 1 momentin 10 kohdassa.

Tarkoitus on, että Liikenne- ja viestintävirasto saisi jatkossa sakkorekisterin tiedot sähköisesti teknisen rajapinnan kautta. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain 51 §:n 1 momentin mukaan tiedot sakkorekisteristä voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden välityksellä. Viranomaisten välisestä tietojen luovuttamisesta teknisen rajapinnan avulla säädetään nykyisin myös tiedonhallintalain 22 §:ssä, eikä yleissääntelyä vastaavaa säännöstä ole tarpeen sisällyttää erityissääntelyyn. Tiedonhallintalain sähköisiin tiedonantotapoihin liittyvä yleissääntely ei kuitenkaan muodosta oikeusperustaa tietojen luovuttamiselle, vaan tiedonsaantioikeus perustuisi nyt ehdotettavassa uudessa 2 momentissa säädettyyn.

Momentin loppuun sisällytettäisiin rikosrekisteriä koskevan voimassa olevan pykälän viimeistä virkettä vastaava säännös, jonka mukaan Tieto rikoksesta voidaan sopimuksen purkamisen perusteena luovuttaa salassapitosäännösten estämättä yksittäishyväksynnän myöntäjälle. Koska kyseessä on luvanhakijan tai -haltijan luotettavuuden arviointi, säännös olisi tarpeen sen vuoksi, että kaikki asianomaiset henkilöt saisivat tietoonsa itseään koskevan päätöksen perustelut.

7.5 Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta

12 §. *Verosta vapaat ajoneuvot.* Lain 12 §:n 4 kohtaan lisättäisiin verovapautta koskeva rajausta pelastusautojen osalta. Verovapaus ei koskisi sopimuspalokunnan käytössä olevia, kokonaisuutensa enintään 3,5 tonnia olevia M- tai N-luokan nelivetoisia avolava-autoja. Ehdotus liittyy tähän esitykseen sisältyvään ajoneuvolain muutokseen. Rajausta tehtäisiin viittaamalla uuteen ajoneuvolain 30 §:n 1 momentin 3 kohtaan. Pelastusautojen nykyiseen ajoneuvoverovapauteen ei esitetä muutoksia, mutta verovapautta ei myöskään pidetä tarkoituksenmukaisena laajentaa nykyisestä, joten edellä mainitut sopimuspalokunnan pelastusautot eivät näin ollen olisi vapaita ajoneuvoverosta.

7.6 Laki autoverolain muuttamisesta

23 §. *Verosta vapaat ajoneuvot.* Lain 23 §:ään lisättäisiin verovapautta koskeva rajausta pelastusautojen osalta. Verovapaus ei koskisi sopimuspalokunnan käytössä olevia, kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnia olevia M- tai N-luokan nelivetoisia avolava-autoja. Ehdotus liittyy tähän esitykseen sisältyvään ajoneuvolain muutokseen. Rajausta tehtäisiin viittaamalla uuteen ajoneuvolain 30 §:n 1 momentin 3 kohtaan. Pelastusautojen nykyiseen autoverovapauteen ei esitetä muutoksia, mutta verovapautta ei myöskään pidetä tarkoituksenmukaisena laajentaa nykyisestä, joten edellä mainitut sopimuspalokunnan pelastusautot eivät näin ollen olisi vapaita autoverosta.

7.7 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

8 §. *Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä.* Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että siihen lisättäisiin uusi viittaus komission asetuksen (EU) 2016/403 sisältämään luetteloon vakavista rikkomuksista, joka korvaisi aiemman viittauksen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 2 a kohtaan, jonka nojalla komissio on antanut täytäntöönpanosäädöksiä vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista. Tämän lisäksi hyvämaineisuuden arviointiin vaikuttaisi jatkossa myös komission delegoidun direktiivin (EU) 2024/846 luettelossa tarkoitettujen vakavien rikkomusten. Ehdotus liittyy tähän esitykseen sisältyvään liikenteen palveluista annetun lain 13 §:n muutokseen, jolla pantaisiin täytäntöön edellä mainittu komission delegoitu direktiivi. Näin ollen luonnollisen henkilön maine vaarantuu, jos hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai hänelle on määrätty seuraamus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista Euroopan unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista, komission asetuksen (EU) 2016/403 luettelossa tarkoitetuista vakavista rikkomuksista tai komission delegoidun direktiivin (EU) 2024/846 luettelossa tarkoitetuista vakavista rikkomuksista.

Vastaavasti pykälän 4 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että arvioitaessa luonnollisen henkilön ilmeistä sopimattomuutta henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaksi, arviointi tehdään kansallisten ja Euroopan unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärän sekä 3 momentissa lueteltujen tiettyjen Euroopan unionin säädösten rikkomusten (eli EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV vahvistettujen Euroopan unionin sääntöjen vakavimpien rikkomusten sekä komission asetuksen (EU) 2016/403 ja komission delegoidun direktiivin (EU) 2024/846 sisältämien vakavien rikkomusten) lukumäärän perusteella.

9 §. *Oikeushenkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä.* Pykälän 3 ja 4 momentteja ehdotetaan muutettavaksi vastaavalla tavalla kuin lain 8 §:ssä eli viittaus komission asetuksen (EU) 2016/403 luetteloon vakavista rikkomuksista korvaa aiemman viittauksen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 2 a kohtaan, jonka nojalla komissio on nyt antanut täytäntöönpanosäädöksiä vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista. Tämän lisäksi hyvämaineisuuden arviointiin vaikuttaa jatkossa myös komission delegoidun direktiivin (EU) 2024/846 luettelossa tarkoitettujen vakavien rikkomusten. Myös oikeushenkilön ilmeistä sopimattomuutta arvioidaan 8 §:ää vastaavalla tavalla.

13 §. *Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskirytyksenä.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna yrityksen riskirytyksenä pitämiseen vaikuttaa jatkossa myös komission delegoidun direktiivin (EU) 2024/846 uudet rikkomukset ja rikkomusluokat. Tämän lisäksi pykälän johdantokappaleeseen tehtäisiin kielellinen muutos, jolla asetusten sijaan viitattaisiin Euroopan unionin säädöksiin, sekä siihen lisättäisiin viittaus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteen IV mukaisiin vakaviin rikkomuksiin.

Pykälän 1 kohta säilyisi ennallaan. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 kohta, jolloin nykyinen 2 kohta siirtyisi uudeksi 3 kohdaksi. Uusi 2 kohta viittaisi komission delegoituun direktiiviin (EU) 2024/846, jolla muutettiin tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin liitettä III, koska Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2020/1054 otettiin käyttöön uusia säännöksiä sellaisten rikkomusten osalta, joista aiheutuu kuolonuhrien tai vakavien loukkaantumisten riski taikka riski kilpailun vääristymisestä maantieliikennemarkkinoilla. Kyseiset rikkomukset vaikuttavat jatkossa myös yrityksen pitämiseen riskiyrityksenä. Uusi 2 kohta ja sen sisältämä viittaussäännös olisi tarpeen komission delegoidun direktiivin (EU) 2024/846 täytäntöön panemiseksi.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään korostanut, että viittaustekniikan käyttämistä direktiivin täytäntöönpanossa tulee pääsääntöisesti välttää (PeVL 34/2022 vp, s. 3). Perustuslakivaliokunta on kuitenkin käytännössään pitänyt mahdollisena sääntelyä, jossa laintasolla viitataan teknisluonteisten ja yksityiskohtaisten vaatimusten osalta suoraan direktiivin säännöksiin. Kyse on tuolloin ollut teknisluonteisesta ja yksityiskohtaisesta direktiivisääntelystä, joka on kohdistunut rajalliseen joukkoon ammattimaisia toimijoita, ja siitä, ettei jäsenvaltiolla ole sääntelyn aineellisen sisällön osalta kansallista liikkumavaraa (PeVL 5/2013 vp, s. 2/II). Nyt kyseessä olevan ehdotuksen taustalla oleva direktiivisääntely on luonteeltaan teknisluonteista ja yksityiskohtaista kohdistuen henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoihin ja viranomaisen toimintaan, eikä jäsenvaltiolla ole sääntelyn aineellisen sisällön osalta kansallista liikkumavaraa. Ehdotettua viittaustekniikkaa pidetään siksi perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön valossa asianmukaisena.

Pykälän uudeksi 3 kohdaksi ehdotetaan siirrettävän pykälän nykyinen 2 kohta sellaisenaan. Kohdassa viitataan komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2022/695 kuljetusyritysten riskiluokituksen yhteisestä laskentakaavasta. Kaavassa otetaan huomioon esiintyneiden rikkomusten lukumäärä, vakavuus ja tiheys sekä tarkastusten tulokset, jos rikkomuksia ei ole havaittu. Huomioon otetaan myös se, onko maantieliikenneyritys käyttänyt ajopiirturiasetuksen II luvun mukaista älykästä ajopiirturia kaikissa ajoneuvoissaan.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Esitykseen sisältyvien ehdotusten perusteella ei annettaisi alemman asteista sääntelyä. Oikeusministeriön olisi kuitenkin todennäköisesti huomioitava maksuasetuksessaan vaikutukset rikosrekisteriotteiden hinnoitteluun.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.5.2025.

10 Toimeenpano ja seuranta

Oikeusrekisterikeskuksen tehtävänä on vastata rikos- ja sakkorekisterin rekisterinpidosta ja tiedonhallinnasta. Näin ollen virasto valvoisi ehdotettua sääntelyä osana normaalia toimintaansa. Oikeusrekisterikeskus toteuttaa palvelunsa niin, että ne noudattavat lainsäädäntöä ja virasto myös myöntää tietolupia toisille viranomaisille, kuten Liikenne- ja viestintävirastolle. Tietoluvilla Oikeusrekisterikeskus hallinnoi muiden viranomaisten pääsyä rikos- ja sakkorekisterin tietoihin eli sallii tai tarvittaessa estää pääsyn.

Kuljetusyritysten riskiluokittamista koskevan komission delegoidun direktiivin (EU) 2024/846 2 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait,

asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 14.2.2025 ja viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

11 Suhde muihin esityksiin

Esityksellä ei ole suhdetta muihin esityksiin. [varmistettava ennen antamista]

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

12.1 Yksityselämän ja henkilötietojen suoja

Henkilötietojen suoja perusoikeutena perustuu perustuslain 10 §:ään, Euroopan perusoikeuskirjan 8 artiklaan ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklaan. Henkilötietojen suojan kannalta merkityksellisiä ehdotuksia ovat ajoneuvolakiin ehdotettu uusi 203 a § ja rikosrekisterilakiin ehdotettu uusi 6 c §. Lisäksi henkilötietojen käsittelyä sisältyy ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muutosehdotuksiin.

Riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaan rikosrekisterin tarkastaminen

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetukseen lisätty ajoneuvovalmistajista riippumattomia huolto- ja korjaamotoimijoita (yritys) sekä niiden työntekijöitä koskeva hyväksyntä- ja lupamenettely sisältää henkilötietojen käsittelyä. Menettelystä säädetään kuitenkin pääosin suoraan sovellettavassa EU-asetuksessa, eikä tässä esityksessä ehdoteta asetuksen kanssa päällekkäistä sääntelyä.

Uudessa ajoneuvolain 203 a §:ssä esitetään, että luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö todistaisi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksen 4.3.3. ja 4.3.4 kohdissa tarkoitetun rikosrekisterin puhtauden luonnollisen henkilön rikosrekisteriotteella tai toimijan yhteisösakko-otteella. Momentissa viitattaisiin uuteen rikosrekisterilain 6 c §:ään, jossa säädetäisiin luonnollisen henkilön rikosrekisteriotteen saamisesta tähän tarkoitukseen, sekä voimassa olevaan rikosrekisterilain 6 §:n 9 momenttiin, jossa säädetään yhteisösakko-otteen saamisesta. Kyse on EU-asetuksessa jo säädetystä oikeushenkilön ja luonnollisen henkilön luotettavuuden arvioinnista. Arvioinnin suorittaa akkreditoitu arviointilaitos, joka ei ole viranomainen. Asetus jättää kuitenkin kansallista liikkumavaraa siltä osin, miten siinä tarkoitettu rikosrekisterin puhtaus osoitetaan. Tässä ehdotuksessa on näin ollen kyse siitä, että kansallisesti käytettäisiin tämä liikkumavara ja määritettäisiin, miten rikosrekisterin puhtaus osoitetaan, jotta EU-asetuksesta johtuvat vaatimukset on käytännössä mahdollista täyttää. Ehdotetulla sääntelyllä kavennettaisiin menettelyn piiriin tulevien henkilöiden perustuslain turvaamaa oikeutta määrätä itseään koskevista henkilötiedoista, jotka liittyvät henkilön rikolliseen tekoon ja sitä koskevaan rangaistukseen. Perusoikeusarvioinnin näkökulmasta olennaista on luonnollisen henkilön rikosrekisteritiedot, ei niinkään oikeushenkilön.

EU:ssa henkilötietojen käsittely perustuu pääsääntöisesti suoraan luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen 2016/679 (yleinen tietosuoja-asetus). Perustuslakivaliokunnan mukaan tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvattun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Henkilötietojen suoja tulee turvata ensisijaisesti EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen ja kansallisen yleislainsäädännön nojalla. Kansallisen erityislainsäädännön säätämiseen tulee siten suhtautua pidättyvästi ja rajata sellainen vain välttämättömään tietosuoja-asetuksen salliman kansallisen liikkumavaran puitteissa (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 4–5; PeVL 52/2022 vp, 4 kohta).

Perustuslakivaliokunnan mukaan on kuitenkin selvää, että erityislainsäädännön tarpeellisuutta on arvioitava myös tietosuoja-asetuksenkin edellyttämän riskiperustaisen lähestymistavan mukaisesti kiinnittämällä huomiota tietojen käsittelyn aiheuttamiin uhkiin ja riskeihin. Mitä suurempi riski käsittelystä aiheutuu luonnollisen henkilön oikeuksille ja vapauksille, sitä perustellumpaa on yksityiskohtaisempi sääntely. Tällä seikalla on erityistä merkitystä arkaluonteisten tietojen käsittelyn osalta (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 5). Arkaluonteisten tietojen käsittelyn on oltava välttämätöntä ja sääntelyn täsmällistä ja tarkkarajaista (ks. PeVL 52/2022 vp, 7 kohta).

Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että siltä osin kuin Euroopan unionin lainsäädäntö edellyttää kansallista sääntelyä tai mahdollistaa sen, tätä kansallista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset. Perustuslakivaliokunta on painottanut, että hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta. (PeVL 51/2022 vp, 2 kohta).

Ehdotuksessa on kyse rikosrekisteriin merkittyjen tietojen käsittelystä. Rikostuomioihin ja rikokomuksiin liittyviä henkilötietoja ei pidetä erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvina tietoina. Tällaisten tietojen käsittely on kuitenkin yleisen tietosuoja-asetuksen 10 artiklan nojalla sallittua vain viranomaisen valvonnassa tai silloin, kun se sallitaan EU-oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä. Jos käsittelystä säädetään kansallisessa lainsäädännössä, tulee laissa lisäksi säätää asianmukaisista suojatoimista rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien suojelemiseksi. Rikosrekisteritietojen käsittely perustuisi yleisen tietosuoja-asetuksen 10 artiklaan ja tietosuojalain 1050/2018) 7 §:n 1 momentin 2 kohdan sisältämän viittaussäännöksen perusteella lain 6 §:n 1 momentin 2 kohtaan. Edelleen käsittelyn perusteena olisi nyt ehdotettavan ajoneuvolain 203 a §. Vaikka rikosrekisteritiedot eivät kuulu erityisiin henkilötietoryhmiin, ne ovat rikosrekisterilain 3 §:ssä säädetyn mukaisesti salassa pidettäviä tietoja. Salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta on viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain mukaan säädettävä lailla.

Ehdotuksella annettaisiin akkreditoidulle vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle oikeus saada henkilön itsensä luovuttamana nähtäväksi ja säilytettäväksi rikosrekisteriotte, mutta vain, jos se on ajoneuvojen ja niiden perävaunujen tarkoittamalla tavalla puhdas. Työntekijä voisi niin tahtoessaan luovuttaa puhtaan rikosrekisteriotteen myös työnantajalleen, joka luovuttaa otteen arviointilaitokselle, jos se käytännön syistä on tarpeen. Tämän säätäminen on tarpeen EU-asetuksesta johtuen. Huomioitavaa kuitenkin on, että myös puhdas rikosrekisteriotte on rikosrekisterilain mukaan salassa pidettävä. Rikostaustan tarkistaminen koskisi ainoastaan henkilöä, joka itse hakeutuu tai suostuu sellaisiin työtehtäviin, joissa lupa on tarpeen eli työssä vaaditaan pääsyä turvallisuuteen liittyviin RMI-tietoihin. Lisäksi huomioitava, että autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa on annettu vain akkreditoidulle arviointilaitokselle oikeus tallettaa henkilön rikostietoja. Kansallisesti ei säädetä työnantajalle tai muulle taholle oikeutta tallentaa

tietoja. Täten perusoikeuden rajoittamisessa on huomioitu rajoituksen edellytyksenä oleva suhteellisuusvaatimus sekä tarkkarajaisuusvaatimus henkilötietojen käsittelystä.

Henkilötietojen käsittelystä, mukaan lukien rikosrekisteritietojen käsittely, säädetään suurelta osin suoraan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa. Esimerkiksi tietojen säilytysajasta säädetään asetuksessa, jonka X liitteen 4.3.1 kohdan i alakohdan mukaan vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten on säilytettävä hyväksyntä- ja lupatarkastuksista kirjatut tiedot viiden vuoden ajan. Ehdotetun pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että otteesta ilmeneviä tietoja ei saa käsitellä muut henkilöt kuin ne, jotka tarvitsevat tietoa hyväksynnän ja luvan myöntämistä tai niihin liittyvää valvontaa varten. Vastaavan kaltaista sääntelyä sisältyy esimerkiksi julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain 88 §:n 4 momenttiin. Ajoneuvolaissa ei kuitenkaan voitaisi säätää esimerkiksi kiellosta tallentaa otetta tai velvollisuudesta palauttaa otetta takaisin sen esittäneelle henkilölle, koska autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaan hyväksyntä- ja lupamenettelystä kirjatut tiedot ja asiakirjat on säilytettävä viiden vuoden ajan. Asetus ei kuitenkaan sisällä nimenomaista huolellisuus- tai vaitiolo-velvollisuutta, joten kansallisesti on tarpeen säätää tästä. Muilta osin asetus ei jätä kansallista liikkumavaraa säätää rajoituksista rikosrekisterin otteen käsittelyyn henkilötietojen suojan turvaamiseksi.

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus on sellaisenaan suoraan sovellettavaa ja voimassa olevaa lainsäädäntöä. Euroopan unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin lainsäädäntö on ensisijaista suhteessa kansallisiin säännöksiin oikeuskäytännössä määriteltyjen edellytysten mukaisesti (ks. esim. PeVL 14/2018 vp, s. 13 ja PeVL 20/2017 vp, s. 6). Suomalaisessa lainsäädännössä tulisi pyrkiä EU-oikeuden kanssa yhteensopiviin ratkaisuihin (PeVL 15/2018 vp, s. 49, PeVL 14/2018 vp, s. 13, PeVL 26/2017 vp, s. 42). Puiteasetus edellyttää puhdasta rikosrekisteriä, eikä jätä jäsenvaltioille kansallista liikkumavaraa puhtauden arvioimiseksi. Näin ollen esityksessä ei nähdä mahdolliseksi arvioida, mitkä kaikki rikokset tulisi huomioida rikosrekisterin puhtauden arvioinnissa ja mitkä olisivat välttämättömiä ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun luotettavuuteen. Toisaalta ei myöskään ole tarkoituksenmukaista säätää laajemmin kuin puiteasetus vaatii, joten sakkorekisterin tietoja ei huomioitaisi luotettavuuden arvioinnissa. Tämä rajaa lievemmat rangaistukset asetuksen mukaisen luotettavuuden arvioinnin ulkopuolelle ja pitäisi vaatimuksen oikeasuhtaisena. Tämä vastaisi myös henkilötietojen keräämisen minimoinnin periaatetta. Menettelyssä käsiteltäisiin vain puhtaita rikosrekisteriotteita. Kun vaatimus puhtaasta rikosrekisteriotteesta ymmärretään sananmukaisesti, on se tarkkarajainen. Tarkkarajaisuus on tärkeää, koska arvioinnin tekee akkreditoitu arviointilaitos, joka on yksityinen yritys tai yhteisö. Arviointilaitokselle ei jäisi harkintaa siitä täytyykö puiteasetuksen vaatimus puhtaasta rikosrekisteristä.

Rikostaustan selvittämismenettelyn tavoitteena on täyttää EU:n autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksella säädetyn hyväksyntä- ja lupamenettelyn vaatimus puhtaasta rikosrekisteristä. Hyväksyntä- ja lupamenettelyn tavoitteena on suojella omaisuutta ja edistetään ajoneuvojen riippumattomien huolto- ja korjaustoimijoiden toimintaedellytyksiä. Edellä mainittuja syitä voidaan pitää sellaisena perusteltuna syynä, joiden perusteella on hyväksytty rajoittaa perustuslain 10 §:n turvaamia oikeuksia.

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä ja katsastus

Esityksen 3. ja 4. lakiehdotusten mukaan ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 48 §:ää ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain 28 §:ää muutettaisiin niin, että niihin lisätään Liikenne- ja viestintäviraston oikeus saada tietoja sakkorekisteristä toimijan luotettavuuden arvioimiseksi. Tiedonsaantioikeutta on tarkasteltava perustuslain 10 §:ssä turvatun

yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Selvyyden vuoksi todetaan, että säännöksiä ei ehdoteta EU-sääntelystä johtuvista syistä.

Ehdotuksissa on kyse salassa pidettävistä henkilötiedoista. Salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta on viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain mukaan säädettävä lailla. Sakkorekisteristä säädetään sakon täytäntöönpanosta annetun lain 5 luvussa, jonka 50 §:n mukaan sakkorekisterin tiedot ovat salassa pidettäviä, ja Oikeusrekisterikeskus saa pyynnöstä luovuttaa tietoja ainoastaan niille, joiden oikeudesta tietojen saamiseen säädetään erikseen lailla. Nyt kyseessä olevien lakiehdotusten mukaan Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada sakkorekisterin tietoja säädettäisiin nimenomaisesti laissa, ja lakeihin ehdotettavista uusista 2 momentista ilmenisi niiden salassapitovelvollisuuden murtava vaikutus.

Perustuslakivaliokunta on arvioidessaan viranomaisten tietojen saamista ja luovuttamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevaa sääntelyä kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen, mihin ja ketä koskeviin tietoihin tiedonsaantioikeus ulottuu ja miten tiedonsaantioikeus sidotaan tietojen välttämättömyyteen. Viranomaisen tiedonsaantioikeus ja tietojen luovuttamismahdollisuus ovat voineet liittyä jonkin tarkoituksen kannalta "tarpeellisiin tietoihin", jos tarkoitettujen tietosisällöt on pyritty luettelemaan laissa tyhjentävästi. Jos taas tietosisältöjä ei ole samalla tavoin luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus "tietojen välttämättömyydestä" jonkin tarkoituksen kannalta (ks. esim. PeVL 17/2016 vp, s. 2-3 ja siinä viitatu lausunnot). Valiokunta on antanut erityistä merkitystä luovutettavien tietojen luonteelle arkaluonteisina tietoina arvioidessaan täsmällisyyttä ja sisältöä. Erityisesti tilanteessa, jossa ehdotetut säännökset tietojen luovutuksesta ovat kohdistuneet myös arkaluonteisiin tietoihin, on tavallisen lain säätämisyjärjestyksen käyttämisen edellytyksenä ollut sääntelyn täsmentäminen selostetun perustuslakivaliokunnan viranomaisten tietojen saamista ja luovuttamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevaa sääntelyä koskevan käytännön mukaiseksi (ks. esim. PeVL 15/2018 vp, s. 39).

Ehdotukset eivät sisältäisi erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvien tietojen käsittelyä, koska rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyviä henkilötietoja ei pidetä erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvina tietoina. Rikostietojen käsittely on kuitenkin yleisen tietosuojasetuksen 10 artiklan nojalla sallittua vain viranomaisen valvonnassa tai silloin, kun se sallitaan EU-oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä.

Lakiehdotuksiin sisältyvien uusien 2 momenttien mukainen Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeus sakkorekisteristä olisi sidottu tarpeellisuusvaatimukseen ja tietosisällöt luettelaisiin momenteissa tyhjentävästi. Edelleen tiedonsaantioikeus sidottaisiin viraston tehtäviin vastaavasti kuin kyseessä oleviin pykäliin jo nykyisin sisältyvä viraston tiedonsaantioikeus rikosrekisteristä on sidottu. Viraston on tarpeen saada rikosrekisteritietojen lisäksi myös sakkorekisterin tiedot, jotta se voi hoitaa sille kyseisissä laeissa säädetyt tehtävät. Tehtävät, joiden vuoksi sakkorekisterin tiedot ovat tarpeellisia, koskevat kyseisissä laeissa säädetyt lupa- ja valvontatehtäviä ja tarkemmin toimijoiden luotettavuuden arviointia. Katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on hakijan eli katsastusyrityksen luotettavuus. Luotettavuusvaatimus koskee yrityksen omistajia ja muita määräävässä asemassa olevia henkilöitä. Myös katsastajien on oltava luotettavia. Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain 11 §:n mukaan vastaava luotettavuuden arviointia sovelletaan myös ajoneuvojen yksittäishyväksynnän myöntäjään (yritys) ja yksittäishyväksyjään. Sakkorangaistukset vaikuttavat luotettavuuden arviointiin, eikä virasto tällä hetkellä saa sakkorekisteristä tietoja tiedonsaantioikeutta koskevan säännöksen puuttuessa.

Tietosisällöt, jotka Liikenne- ja viestintävirasto olisi oikeutettu saamaan, olisi rajattu täsmällisesti ja vain välttämättömään. Virasto ei tarvitse luotettavuuden arvioimiseksi esimerkiksi sakkorangaistuksen täytäntöönpanoon liittyviä tietoja, joten tällaisia tietoja se ei olisi oikeutettu

saamaan. Viraston olisi tarpeen saada henkilön yksilöimiseksi tarvittavat tiedot eli tieto henkilön nimestä ja henkilötunnuksesta, sekä tärkeimpänä tieto siitä onko ja mistä teosta henkilö saanut sakkorangaistuksen, koska tieto vaikuttaa luotettavuuden arviointiin. Tiedonsaantioikeus olisi näin ollen myös oikeasuhtaista, koska virasto ei olisi oikeutettu saamaan vain tietyt erikseen tarpeelliseksi arvioidut sakkorekisterin tiedot. Lisäksi arvioinnissa on huomioita, että virasto on jo nykyisin oikeutettu saamaan rikosrekisterin tiedot, joten perustuslailla turvattua henkilötietojen suojaa ja oikeutta yksityiselämään on jo nykytilanteessa rajoitettu henkilön rikostietojen osalta.

Tiedonsaantioikeuden hyväksyttävyyden arvioinnissa on merkitystä sillä, että sen taustalla olevien viranomaisen lupa- ja valvontatehtävien tarkoituksena on turvata se, että katsastus- ja yksittäishyväksyntätoimintaa eivät pääse harjoittamaan tai suorittamaan tahot, jotka ovat ilmeisen sopimattomia niihin. Katsastuksessa on kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitettusta julkisesta hallintotehtävästä, joka sisältää myös julkisen vallan käyttöä.

Ehdotettu salassa pidettävien sakkorekisteritietojen saantia ja edelleen luovuttamista koskeva sääntely ei merkitse pidemmälle menevää yksityiselämän suojan rajoitusta kuin on perusteltua ottaen huomioon ehdotusten taustalla olevien tavoitteiden painavuus suhteessa rajoitettavaan perusoikeuteen. Ehdotetun sääntelyn on arvioitu olevan välttämätön ja oikeasuhtainen toimenpide esityksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Koska rikosrekisterin osalta on jo säädetty tiedonsaannista ja –luovutuksesta vastaavaan tarkoitukseen, kyse on voimassa olevaa sääntelyä täydentävästä sääntelystä sen varmistamiseksi, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus suorittaa täysimääräisesti sille laissa jo säädetty tehtävät. Siten esitetty tiedonsaantioikeutta koskeva sääntely on ongelmaton perustuslain 10 §:n kannalta.

12.2 Elinkeinovapaus

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteeseen lisätty ajoneuvovalmistajista riippumattomia toimijoita ja niiden työntekijöitä koskeva hyväksyntä- ja lupamenettely sekä hyväksynnän ja luvan myöntämisen edellytyksenä oleva luotettavuusvaatimus rajoittavat perustuslain 18 §:ssä sekä EU:n perusoikeuskirjan 16 artiklassa turvattua elinkeinovapautta. Menettelyn sekä hyväksynnän ja luvan myöntämisen edellytysten osalta tässä esityksessä ei kuitenkaan ehdoteta suoraan sovellettavan asetuksen kanssa päällekkäistä kansallista sääntelyä.

Nyt esitettävän ajoneuvolain 203 a §:n lähtökohtana on EU-asetuksella jo säädetty vaatimus toimijan ja tämän työntekijän puhtaasta rikosrekisteristä. Puhdas rikosrekisteri on osoitettava osana muita EU-asetuksen asettamia vaatimuksia, jotta arviointilaitos voi myöntää hyväksynnän ja luvan, jolla toimijan työntekijä saa pääsyn ajoneuvon turvallisuuteen liittyviin RMI-tietoihin. Ehdotetussa sääntelyssä ei siten ole kyse elinkeinon luvanvaraisuudesta vaan enemmänkin elinkeinonharjoittajalle asetettavasta sopivuusvaatimuksesta, jollaisia perustuslakivaliokunta on tarkastellut elinkeinovapauden rajoittamisena (PeVL 51/2022 vp, PeVL 6/2019 vp, s. 6).

Huomioitavaa on, että autojen ja niiden perävaunujen tarkoittamassa hyväksynnässä ja luvassa on kyse vain pääsystä ajoneuvojen turvallisuutta koskeviin RMI-tietoihin, eikä koko elinkeinon joko sallivasta tai estävästä luvasta. Ajoneuvojen huoltamiseen ja korjaamiseen liittyviä muita tietoja, jotka eivät koske turvatekijöitä, on annettava laajasti ja avoimesti puiteasetuksen 61 artiklan nojalla ilman lupaa tai hyväksyntää. Tämä mahdollistaa jo useat huolto- ja korjaustoi-menpiteet. Toisin sanoen, vaikka toimijalla ei olisi hyväksyntää tai sen työntekijällä lupaa, ei se estäisi täysin riippumattoman toimijan ajoneuvojen korjaus- ja huoltotoimintaa kokonaisuudessaan. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksessä tarkoitettua mene-

telmän tarkoitus on ollut lisätä luottamusta ajoneuvovalmistajien ja riippumattomien toimijoiden välille, mikä mahdollistaa riippumattomille toimijoille pääsyn myös ajoneuvojen turvallisuutta koskeviin RMI-tietoihin. Tämän on nimenomaan nähty mahdollistavan riippumattomien toimijoiden elinkeinon harjoittamista ja tuottavan kuluttajille hyötyä kilpailun lisääntymisen kautta.

Ehdotettua lakitasoista sääntelyä on edellä henkilötietojen suojaa koskevasta kappaleesta ilmenevillä perusteilla pidettävä täsmällisenä. Elinkeinovapautteen kohdistuvan rajoituksen arvioidaan myös olevan oikeasuhtainen ja sille on yhteiskunnallisesti hyväksyttävät perusteet. Kyse on lisäksi suoraan sovellettavan EU-asetuksen täyttämiseksi tarpeellisesta sääntelystä. Ehdotuksen voidaan näin ollen arvioida rajoittavan elinkeinovapautta vain vähäisesti ja kansallisesti ehdotetaan säädettäväksi vain siitä, mikä on välttämätöntä EU-sääntelystä johtuen.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Koska autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, ja koska tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 30 §:n 1 momentti ja
lisätään lakiin uusi 203 a § seuraavasti:

30 §

Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvo

Pelastusauto on:

- 1) pelastustoimen käyttöön erityisesti valmistettu, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo;
- 2) muu M- tai N-luokan ajoneuvo, joka on hyvinvointialueen pelastuslaitoksen tai valtion pelastushallinnon viranomaisen, Pelastusopiston tai lentoaseman pitäjän hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin;
- 3) sopimuspalokunnan käytössä oleva kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan nelivetoinen ajoneuvo, jonka korityyppi on avolava ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin;
- 4) palokunnan omistuksessa oleva miehistöauto, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle.

203 a §

Riippumattomien toimijoiden ja niiden työntekijöiden rikosrekisterin tarkastaminen haettaessa hyväksyntää ja lupaa saada tietoja ajoneuvojen turvatekijöistä

Selvitykseksi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen X liitteen 3 lisäyksessä tarkoitusta riippumattoman toimijan ja sen työntekijän puhtaasta rikosrekisteristä haettaessa asetuksessa tarkoitettua hyväksyntää ja lupaa saada tietoja ajoneuvojen turvatekijöistä hyväksytään rikosrekisterilain (770/1993) 6 §:n 9 momentissa ja 6 c §:ssä tarkoitettu ote, jossa on ilmoitus siitä, ettei henkilöstä ole merkintää rekisterissä.

Työntekijä, jolle haetaan lupaa, toimittaa itseään koskevan rikosrekisterin otteen joko työnantajanaan olevalle riippumattomalle toimijalle tai suoraan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettulle vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle. Riippumaton toimija toimittaa itseään koskevan rikosrekisterin otteen ja mahdolliset työntekijöiden otteet vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle. Ote on toimitettava hyväksyntää ja lupaa haettaessa sekä tarvittaessa arviointilaitoksen tai työnantajan pyynnöstä arviointilaitoksen suorittamaa valvontaa varten. Ote ei saa olla kuutta kuukautta vanhempi.

Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos ja työnantaja eivät saa käsitellä muita kuin edellä 1 momentissa tarkoitettuja otteita. Otteesta ilmeneviä tietoja ei saa ilmaista muille kuin sellaisille

henkilöille, jotka välttämättä tarvitsevat niitä hyväksynnän ja luvan myöntämistä tai niihin liittyvää valvontaa varten.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

rikosrekisterilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään rikosrekisterilakiin (770/1993) uusi 6 c § seuraavasti:

6 c §

Henkilö saa itseään koskevan otteen rikosrekisteristä moottoriajoneuvojen ja niiden perävai-
nujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten tek-
nisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY)
N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annetun Euroopan
parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 X liitteen 3 lisäyksessä tarkoitetun riippu-
mattoman toimijan hyväksynnän tai työntekijän luvan myöntämistä sekä hyväksynnän ja luvan
edellytysten täyttymisen tarkastamista varten.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 48 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 48 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 317/2019, uusi 2 momentti seuraavasti:

48 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenne- ja viestintävirastolla on lisäksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002) tarkoitetusta sakkorekisteristä edellä 1 momentissa tarkoitettujen tehtäviensä hoitamista varten tarpeelliset tiedot, jotka koskevat seuraamuksen kohteena olevan henkilön nimeä ja henkilötunnusta sekä ratkaisutietoja. Tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa 43 ja 43 a §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä katsastusluvan haltijalle sekä 10 ja 16 §:ssä tarkoitettujen päätösten yhteydessä päätöstä pyytäneelle katsastusluvan hakijalle tai 9 §:ssä tarkoitettulle henkilölle sekä päätöstä pyytäneelle katsastajalle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain 28 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain (958/2013) 28 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 930/2019, uusi 2 momentti seuraavasti:

28 §

Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeus ja oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen

Liikenne- ja viestintävirastolla on lisäksi oikeus salassapitosäynnösten estämättä saada sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002) tarkoitetusta sakkorekisteristä edellä 1 momentissa tarkoitettujen tehtäviensä hoitamista varten tarpeelliset tiedot, jotka koskevat seuraamuksen kohteena olevan henkilön nimeä ja henkilötunnusta sekä ratkaisutietoja. Tieto rikoksesta voidaan sopimuksen purkamisen perusteena luovuttaa salassapitosäynnösten estämättä yksittäishyväksynnän myöntäjälle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

ajoneuvoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 12 §:n 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 85/2021,
seuraavasti:

12 §

Verosta vapaat ajoneuvot

Ajoneuvoverosta ovat vapaat:

4) pelastus- ja sairausautot, ei kuitenkaan ajoneuvolain 30 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoi-
tettu pelastusauto;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (777/2020) 23 §:n 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 87/2021, seuraavasti:

23 §

Verosta vapaat ajoneuvot

Autoverosta on vapaa:

1) ajoneuvolain 30 §:ssä tarkoitettu pelastusauto, ei kuitenkaan sen 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettu pelastusauto;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

7.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 8 §:n 3 ja 4 momentti, 9 §:n 3 ja 4 momentti ja 13 §, sellaisina kuin ne ovat 8 §:n 3 ja 4 momentti sekä 9 §:n 3 ja 4 momentti laissa 60/2022 ja 13 § laissa 157/2023, seuraavasti:

8 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä

Luonnollisen henkilön maine vaarantuu myös, jos hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai hänelle on määrätty seuraamus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista Euroopan unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sellaisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelun osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2016/403 tarkoitetuista vakavista rikkomuksista tai asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta annetussa komission delegoidussa direktiivissä (EU) 2024/846 tarkoitetuista vakavista rikkomuksista.

Luonnollista henkilöä ei voida pitää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettulla tavalla hyvämaineisena, jos hänen maineensa on vaarantunut 3 momentissa tarkoitettua syystä ja tämä osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon kansallisten ja Euroopan unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä sekä edellä 3 momentissa tarkoitettujen Euroopan unionin säädösten rikkomusten lukumäärä, joista henkilö on tuomittu tai joista hänelle on määrätty seuraamuksia.

9 §

Oikeushenkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana olevan oikeushenkilön hyvä maine vaarantuu myös, jos se on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai sille on määrätty seuraamus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista Euroopan unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sellaisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelun osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2016/403 tarkoitetuista vakavista rikkomuksista tai asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta annetussa komission delegoidussa direktiivissä (EU) 2024/846 tarkoitetuista vakavista rikkomuksista.

Edellä 3 momentissa tarkoitettua oikeushenkilöä ei voida pitää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettulla tavalla hyvämaineisena, jos sen maine on vaarantunut 3 momentissa mainitusta syystä ja tämä osoittaa sen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon kansallisten ja Euroopan unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä sekä edellä 3 momentissa tarkoitettujen Euroopan unionin säädösten rikkomusten lukumäärä, joista kuljetusyritys on tuomittu tai joista sille on määrätty seuraamuksia.

13 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka määritellään riskiyritykseksi asetuksen liitteessä IV tarkoitettujen vakavimpien rikkomusten lisäksi seuraavien Euroopan unionin säädösten perusteella:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sellaisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelun osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta annettu komission asetus (EU) 2016/403;

2) asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta annettu komission delegoitu direktiivi (EU) 2024/846;

3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY soveltamissääntöjen vahvistamisesta kuljetusyritysten riskiluokituksen yhteisen laskentakaavan osalta annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/695.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi