

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 193/2024 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen Euroopan unionin ajoneuvojen kiertotalousasetuksen vaikutuksista omaisuudensuojaan

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Juha Mäenpää /ps näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 193/2024 vp:

Miten Euroopan unionin ajoneuvojen kiertotalousasetus vaikuttaa omaisuudensuojaan tai toisinpäin,

miten Suomen perustuslain omaisuudensuoja vaikuttaa Euroopan unionin ajoneuvojen kiertotalousasetukseen ja

miten tämä perusoikeus turvataan, mikäli asetus tulee joskus voimaan?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Valtioneuvosto antoi 16.11.2023 eduskunnalle U-kirjelmän (U 72/2023 vp) komission ehdotuksesta ajoneuvojen kiertotalousasetukseksi. Kyseisessä U-kirjelmässä on pääpiirteissään arvioitu asetusehdotuksen vaikutuksia perustuslaissa turvattuihin perusoikeuksiin, mukaan luettuna 15 §:ssä säädettyyn omaisuudensuojaan.

Kuten U-kirjelmässä on tuotu esiin, omistusoikeuteen sisältyy omistajan valta hallita, käyttää ja hyödyntää omaisuuttaan haluamallaan tavalla ja valta määrätä siitä esimerkiksi myymällä se. Ajoneuvojen kiertotalousasetuksen liitteessä I ehdotetaan kriteereitä sille, milloin ajoneuvo katsotaan romuajoneuvoksi. U-kirjelmässä todetaan, että ehdotettu asetus rajoittaisi esineisiin kohdistuvaa omistusoikeutta, sillä käytettyä ajoneuvoa ei voisi myydä tai viedä, jos se täyttää romuajoneuvon kriteerit. Lisäksi viennin edellytyksenä on, että ajoneuvo on liikennekelpoinen. Ehdotus sisältää myös velvoitteen toimittaa romuajoneuvo valtuutettuun käsittelylaitokseen, jonka voidaan myös arvioida puuttuvan omaisuudensuojaan. Ehdotettu asetus rajoittaisi siten ajoneuvon omistajien mahdollisuuksia hallita, käyttää ja hyödyntää ajoneuvoaan, jos se täyttää romuajoneuvon kriteerit. Vaikutukset kohdistuisivat myös henkilöihin, jotka käyttävät ajoneuvoja harrastustoimintaan, kilpailuihin ja harjoittavat käytettyihin ajoneuvoihin liittyvää liiketoimintaa. Tällaisiin tarkoituksiin käytettävien ajoneuvojen ja niiden osien osto tai myynti voisi estyä ajoneuvon täyttäessä asetuksessa määritellyt romuajoneuvon kriteerit.

Säädösehdotuksen neuvottelut ovat vasta käynnistyneet helmikuussa 2024 Euroopan unionin neuvoston ympäristötyöryhmässä. Ehdotukseen ei ole neuvostossa hyväksytty muutoksia, mutta romuajoneuvon määritelmästä ja omistusoikeuteen liittyvistä säännöksistä on keskusteltu. Työryhmän kokouksissa Suomi on tuonut esiin ehdotuksen ongelmallisuuden omaisuudensuojan kannalta ja ehdottanut asetukseen muutoksia, jotta se ei haittaisi vanhoihin ajoneuvoihin liittyvää harrastus-, kilpailu- tai liiketoimintaa. Neuvotteluissa on ollut esillä ehdotus, että romuajoneuvon kriteereihin tulisi poikkeus kulttuurisesti ja historiallisesti kiinnostaville ajoneuvoille. Ehdotettu menettely olisi kuitenkin hallinnollisesti raskas.

Suomen perustuslaki vaikuttaa yleisesti EU-säädösten valmisteluun siten, että ehdotuksen vaikutukset Suomen perustuslakiin on arvioitava. Arviointi tehdään U-kirjelmävaiheessa, minkä lisäksi perustuslain vaatimukset otetaan huomioon koko ehdotuksen neuvottelujen ajan, kun ehdotukseen esitetään muutoksia. Jos EU-säädösehdotuksen havaitaan olevan ristiriidassa Suomen perustuslain kanssa, on neuvotteluissa pyrittävä saamaan ehdotukseen sellaisia muutoksia, että säädökseen ei jää ristiriitaa.

Ympäristöministeriö tuo esiin, että vaikka Suomen perustuslaki turvaakin perusoikeudet, perusoikeudet eivät yleensä ole ehdottomia. Omaisuudensuoja ei ole ehdoton perusoikeus ja sitä voidaan rajoittaa. Jos perusoikeutta rajoitetaan, rajoituksen tulee täyttää niin sanotut perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset. Rajoitusedellytyksiä ovat: rajoituksesta on säädettävä lailla, sääntelyn oltava riittävän täsmällistä ja tarkkarajaista, rajoitusten on täytettävä hyväksyttävyyden ja suhteellisuuden vaatimukset, rajoitus ei saa kohdistua perusoikeuden ydinalueeseen, oikeusturvajärjestelyiden on oltava riittäviä ja ihmisoikeusvelvoitteita on noudatettava. Rajoitettaessa perusoikeuksia kuten omistusoikeutta kaikkien edellä mainittujen edellytysten on täytettävä.

Lainsäätäjää (ja tässä tapauksessa säädösehdotuksen käsittelyyn osallistuvia) velvoittaa myös perustuslain 22 §, jonka mukaan julkisen vallan on turvattava perus- ja ihmisoikeuksien toteutuminen. Pykälä edellyttää siis julkiselta vallalta aktiivisia toimenpiteitä perusoikeuksien turvaamiseksi. Lisäksi perusoikeudet voivat joskus olla keskenään ristiriidassa, jolloin oikeuksia on punnittava keskenään. EU-säädösehdotusten käsittelyssä on siten huomioitava Suomen perusoikeusjärjestelmä kokonaisuudessaan. Viime kädessä on varmistettava, että oikeuksien vähimmäistaso toteutuu.

Omaisuudensuoja on tyypillisesti sellainen oikeus, joka voi olla ristiriidassa toisen perusoikeuden, kuten ympäristöperusoikeuden toteutumisen kanssa, ja toisinpäin. Tällöinkin asetusehdotuksen neuvotteluissa on pyrittävä siihen, että EU-säädös on sopusoinnussa Suomen perustuslain kanssa eivätkä vaatimukset ole kohtuuttomia. Perustuslain 20 § sisältää säännöksen ympäristöperusoikeudesta. Sen mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Lisäksi julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle

oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

Ajoneuvojen kiertotalousasetuksen yhtenä tavoitteena on vähentää EU:n ulkopuolelle päätyvistä romuajoneuvoista aiheutuvia päästöjä ja romuajoneuvojen epäasianmukaisesta käsittelystä aiheutuvia ympäristöhaittoja estämällä romuajoneuvojen katoaminen asianmukaisen keräyksen ja käsittelyn ulkopuolelle. Tällaisille ”katoaville” ajoneuvoille ei ole tarkkaa määritelmää, eikä siitä syystä myöskään tarkkaa tilastointia. Suomessa on arvioitu, että vuosittain yli 30 000 ajoneuvoa katoaa asianmukaisen keräyksen ja käsittelyn ulkopuolelle. Lisäksi on arvioitu, että vuodesta 2004 lähtien ”kadonneita” ajoneuvoja on kertynyt Suomessa yli miljoona kappaletta.

Samalla kun ajoneuvojen kiertotalousasetusehdotus rajoittaa jossain määrin omaisuudensuojaa, se edistää kuitenkin ympäristöperusoikeuden toteutumista. Ympäristöperusoikeutta edistää ehdotuksessa se, että romuajoneuvot tulee toimittaa asianmukaiseen jätteenkäsittelyyn. Romuajoneuvoista saadaan osia uudelleenkäyttöä varten ja materiaaleja kierrätykseen, mikä edistää luonnonvarojen kestävästä käytöstä. Romuajoneuvojen jättämisestä ympäristöön voi aiheutua ympäristöhaittoja, joita asetuksella pyritään ehkäisemään.

Ympäristöministeriössä on tunnistettu säädösehdotuksen ongelmat ja epäselvyydet suhteessa omaisuudensuojaan ja niitä on tuotu esiin ehdotuksesta annetussa U-kirjelmässä. Epäselvää ehdotuksessa on muun muassa se, millä menettelyllä määritetään, täyttääkö käytetty ajoneuvo romuajoneuvon kriteerit ja saako omistaja valituskelpoisen päätöksen. U-kirjelmän mukaan ehdotuksen jatkovalmistelussa onkin kiinnitettävä erityistä huomiota sääntelyn selkeyteen, koska sääntely kohdistuu myös yksityisiin henkilöihin. U-kirjelmässä on edelleen todettu, että sääntelyllä on hyväksyttävä tarkoitus edistää ympäristöperusoikeutta, mutta sääntelyn täsmällisyysvaatimukset eivät täyty. Lisäksi on todettu, että ehdotuksen jatkovalmistelussa tulee kiinnittää huomiota sääntelyn tarkoituksenmukaisuuteen, oikeasuhtaisuuteen ja oikeusturvajärjestelyihin.

Eduskunnan suuri valiokunta on vahvistanut Suomen kannan neuvotteluihin 23.2.2024 (SuVEK 14/2024 vp), ja se yhtyi erityisvaliokuntien mukaisesti valtioneuvoston kantaan. Erityisesti eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta otti lausunnossaan kantaa vanhoihin ja historiallisiin ajoneuvoihin liittyvään harrastus-, kilpailu- tai liiketoimintaan. Se piti lausunnossaan tärkeänä, ettei sääntely haittaa vanhoihin ajoneuvoihin liittyvää harrastus-, kilpailu- tai liiketoimintaan, ja katsoi, että sääntelyn soveltamisalaa on tarpeen rajata ja täsmentää.

EU-asetusta sovelletaan Suomessa sellaisenaan, kun se aikanaan tulee voimaan. Kun asetuksen lopullinen sisältö on tiedossa ja viimeistään siinä vaiheessa, kun asetus julkaistaan, arvioidaan kansallisten täytäntöönpanotoimien tarve. Mikäli asetus sisältää sellaisia kohtia, joista voidaan kansallisesti säätää, täytäntöönpanosta annetaan hallituksen esitys eduskunnalle. EU-säädöksen

täytäntöönpanovaiheessa hallituksen esitykseen sisällytetään vielä erikseen arvio ehdotuksen suhteesta Suomen perustuslakiin ja kansainvälisiin ihmisoikeusvelvoitteisiin, jos se on tarpeen.

Tällä hetkellä on vielä ennenaikaista arvioida, millaiseksi asetuksen sisältö muotoutuu neuvottelujen kuluessa ja millaisia vaikutuksia lopullisesta asetuksesta seuraa käytettyjen ajoneuvojen omistajille ja omaisuudensuojalle. Asetusehdotusta käsitellään neuvoston ympäristötyöryhmässä, jossa Suomi neuvottelee sisällöstä eduskunnan vahvistaman kannan mukaisesti. Neuvottelukannat sovitetaan yhteen liikenne- ja viestintäministeriön, Pirkanmaan ELY-keskuksen, Liikenne- ja viestintäviraston, Suomen ympäristökeskuksen ja Tullin kanssa kulloisenkin käsiteltävänä olevan asiasisällön mukaan. Asian käsittelyn kuluessa kuullaan tarvittaessa myös muita sidosryhmiä. Suomi pyrkii neuvotteluissa siihen, että asetus mahdollistaisi edelleen vanhoihin ja historiallisiin ajoneuvoihin liittyvän harrastus-, kilpailu- ja liiketoiminnan.

Euroopan parlamentin käsittelyaikataulu asetusehdotukselle ei ole vielä tiedossa. Kun neuvosto ja parlamentti ovat saaneet kantansa valmiiksi, asetuksen sisällöstä neuvotellaan yhdessä neuvoston, parlamentin ja komission kesken. Myös näissä neuvotteluissa Suomi pyrkii vaikuttamaan siihen, että ehdotus on sopusoinnussa Suomen perustuslain kanssa.

Helsingissä 7.6.2024

Ympäristö- ja ilmastoministeri Kai Mykkänen

VN/15001/2024-YM-3

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: